



**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 12 DÉCEMBRE 2007**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 12 DECEMBER 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 7

- de M. Mustapha El Karouni 7

à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

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

concernant "les livraisons de marchandises des poids lourds et des camions en Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs : M. Hamza Fassi-Fihri, M. Rachid Madrane, M. Pascal Smet, ministre, M. Mustapha El Karouni. 10

- de M. Mohamed Azzouzi 16

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

concernant "le rôle que la STIB octroie aux associations de terrain dans le cadre de sa politique de prévention".

INHOUD

INTERPELLATIES 7

- van de heer Mustapha El Karouni 7

tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Nethheid en Ontwikkelingssamenwerking,

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

betreffende "de leveringen van goederen door grote en kleine vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Bespreking – Sprekers: de heer Hamza Fassi-Fihri, de heer Rachid Madrane, de heer Pascal Smet, minister, de heer Mustapha El Karouni. 10

- van de heer Mohamed Azzouzi 16

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

betreffende "de rol die de MIVB toekent aan de verenigingen te velde in het kader van haar preventiebeleid".

QUESTIONS ORALES	23	MONDELINGE VRAGEN	23
- de M. Dominique Lootens-Stael	23	- van de heer Lootens-Stael	23
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 statue d'Emmanuel Hiel place Pogge à Schaerbeek".		betreffende "het standbeeld van Emmanuel Hiel aan het Schaarbeekse Poggeplein".	
- de M. Mustapha El Karouni	25	- van de heer Mustapha El Karouni	25
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la gestion de la diversité à la STIB".		betreffende "het diversiteitsbeleid bij de MIVB".	
- de M. Jos Van Assche	30	- van de heer Jos Van Assche	30
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 part des piétons dans le projet du ministre de réduire de 4 à 5 pour cent les accidents de circulation en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "het aandeel van de voetgangers in het ontwerp van de minister het aantal verkeersongelukken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 4 à 5 per cent terug te dringen".	
- de M. Jos Van Assche	33	- van de heer Jos Van Assche	33
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'opportunité de supprimer les bandes cyclables suggérées".		betreffende "de wenselijkheid van het afschaffen van de fietssuggestiestrook".	

<p>- de Mme Françoise Schepmans 35</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 "le partenariat STIB-Interparking".</p>	<p>- van mevrouw Françoise Schepmans 35</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het partnerschap MIVB-Interparking".</p>
<p>- de Mme Céline Delforge 40</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'utilisation des usagers de la STIB à des fins publicitaires".</p>	<p>- van mevrouw Céline Delforge 40</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het inschakelen van de MIVB-reizigers voor reclamedoeleinden".</p>
<p>- de M. Frédéric Erens 42</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 "les nuisances liées à la drogue station Ribaucourt".</p>	<p>- van de heer Frédéric Erens 42</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de drugoverlast in het station Ribaucourt".</p>
<p>- de Mme Valérie Seyns 44</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 "les mesures à prendre pour prévenir les suicides et les accidents sur les voies du métro".</p>	<p>- van mevrouw Valérie Seyns 44</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het nemen van maatregelen om zelfdoding en ongelukken op metro-sporen te voorkomen".</p>

- de Mme Marie-Paule Quix	46	- van mevrouw Marie-Paule Quix	46
à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Egalité des chances et du Port de Bruxelles,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, staats-secretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "le transport de déchets par voie d'eau".		betreffende "het afvaltransport over de waterweg".	
- de M. Walter Vandenbossche	46	- van de heer Walter Vandenbossche	46
à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Egalité des chances et du Port de Bruxelles,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, staats-secretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "la corrosion des murs du quai du Port de Bruxelles".		betreffende "de corrosie aan de kaaimuren van de Haven van Brussel".	
- de Mme Françoise Schepmans	47	- van mevrouw Françoise Schepmans	47
à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité des chances et du Port de Bruxelles,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, staats-secretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "l'enrôlement du précompte immobilier à charge du Port".		betreffende "de inkohiering van de onroerende voorheffing ten laste van de Haven".	

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU LOGEMENT, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

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

concernant "les livraisons de marchandises des poids lourds et des camions en Région bruxelloise".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à l'interpellation.

La parole est à M. El Karouni.

M. Mustapha El Karouni.- Les livraisons de marchandises des poids lourds et des camions en Région bruxelloise posent problème à plus d'un titre. Elles engendrent souvent des embarras de circulation en favorisant l'apparition d'embouteillages. Ceux-ci ont un coût en termes économiques, puisqu'ils provoquent des retards, tant pour les particuliers que pour les usagers des

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

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

betreffende "de leveringen van goederen door grote en kleine vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal op de interpellatie antwoorden.

De heer El Karouni heeft het woord.

De heer Mustapha El Karouni (*in het Frans*).- *Leveringen door vrachtwagens zijn in het Brussels Gewest om meerdere redenen problematisch. Ze belemmeren het verkeer en veroorzaken files, met alle vertragingen en economische kosten van dien. Bovendien vermindert de levenskwaliteit door de geluidsoverlast, maar ook onrechtstreeks door de stress die de files veroorzaken bij de weg-*

transports publics. Ils ont également un coût en termes de qualité de vie, puisqu'ils contribuent à augmenter les nuisances sonores dont les riverains sont les victimes directes, mais aussi à renforcer le stress, que ce soit pour les chauffeurs ou les particuliers.

D'autre part, ces livraisons posent un problème environnemental dû au fait que certains chauffeurs laissent tourner les moteurs de leur camion en stationnement, contribuant ainsi à rejeter inutilement du CO₂ dans l'atmosphère.

La question des livraisons de marchandises participe d'un défi plus large : celui du mieux vivre ensemble. Il est donc de la responsabilité des pouvoirs publics d'assurer le bien-être dans une capitale à vocation internationale.

Cependant, il ne s'agit pas de stigmatiser les conducteurs de camions et de poids lourds, qui éprouvent de grandes difficultés. En effet, ils doivent composer avec la réalité du terrain, les contraintes de rentabilité et le stress dans l'exercice de leur travail.

Dans la déclaration gouvernementale, vous annoncez que "la possibilité de limiter l'accès des camions aux voiries commerçantes et aux grandes voies de pénétration selon des horaires compatibles avec la fluidité du trafic serait rapidement étudiée".

Quant au PRD, il précise que la Région "étudie la possibilité de réglementer les horaires de livraison des marchandises en dehors des heures de pointe, et favorise le report des opérations de chargement/déchargement hors voirie, pour les unités économiques de grande taille, grâce à une révision du règlement régional d'urbanisme, des plans particuliers d'affectation du sol et des permis d'environnement".

L'année passée, vous avez déclaré à propos des embouteillages dus aux poids lourds que "le cabinet du ministre Smet mènera un projet-pilote sur trois zones choisies par le gouvernement" et "qu'une concertation avec les intéressés serait envisagée". Vous annoncez également être en mesure de "préserver le tissu économique et d'améliorer la qualité de la vie de notre ville". Ceci étant, vous aviez conclu que "les intérêts économiques des grandes villes étaient fragilisés par l'absence de

gebruikers. De leveringen zijn bovendien slecht voor het milieu. Sommige chauffeurs laten hun motor draaien en zorgen daarmee voor volstrekt zinloze CO₂-uitstoot.

De overheid moet het welzijn van de burgers verzekeren. Het is niet de bedoeling om de vrachtwagenchauffeurs te stigmatiseren. Zij moeten immers werken onder moeilijke omstandigheden en onder grote werkdruk.

In de regeringsverklaring wordt de mogelijkheid vermeld om in winkelstraten en invalswegen enkel op bepaalde tijdstippen vrachtwagen toe te laten. In het GewOP staat dat het gewest de mogelijkheid zal onderzoeken om leveringen buiten de spitsuren te houden en bij voorkeur van de rijweg af te lossen en te laden. Daarvoor moeten het stedenbouwkundig reglement, de bijzondere bestemmingsplannen en de milieuvergunningen worden aangepast.

Vorig jaar sprak u over een proefproject in drie zones waarvoor u overleg zou plegen met de betrokkenen. Door iets aan het vrachtvervoer te doen, wilde u het economisch weefsel bewaren en de levenskwaliteit verhogen. In alle verklaringen is steeds sprake van proefprojecten.

Het stadsbestuur van Parijs beseft dat in een grote stedelijke agglomeratie leveringen op een efficiënte manier moeten verlopen en besloot actie te ondernemen.

Het doet duidelijk inspanningen om de bescherming van het leefmilieu en de rust van de bewoners te verbeteren, in samenwerking met de transportsector. Sinds 1 januari 2007 is er een nieuw reglement inzake transport en leveringen van kracht in de lichtstad. Het is het resultaat van overleg tussen 47 overheids- en transportinstanties.

Door het reglement worden de meest hinderlijke en vervuilende voertuigen uit de stad geweerd. Leveringen mogen nog maximum een halfuur duren. Leveranciers moeten een soort van parkeerschijf in hun voertuig leggen.

Enkel milieuvriendelijke voertuigen met een oppervlakte van minder dan 29 m² mogen tijdens de verkeersspits van 17 tot 22 uur leveren.

Pleeft u overleg met de transportsector? Wat zijn

mesures relatives à la circulation des poids lourds".

A travers toutes ces déclarations, il était question d'étudier, d'envisager et de mettre en place des projets pilotes.

Consciente de la nécessité pour une grande agglomération urbaine d'offrir à ses résidents et ses usagers la possibilité de bénéficier d'une logistique efficace et performante de livraison des marchandises, la Ville de Paris a agi, et a décidé de mieux organiser et de réguler celle-ci.

Il s'agit clairement dans le chef de Paris d'une volonté d'articuler la recherche de l'efficacité en poursuivant un objectif d'urbanité, c'est-à-dire de respecter l'environnement et la tranquillité des résidents en collaboration avec les professionnels du secteur.

Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2007, un nouveau règlement sur le transport et la livraison de marchandises est entré en vigueur à Paris. Ce règlement est le fruit d'une concertation avec pas moins de 47 partenaires professionnels et institutionnels de la Ville de Paris.

Les règles de circulation et de livraison ont été simplifiées et visent à retirer de la circulation les véhicules les plus encombrants et les plus polluants. La règle des arrêts sur les aires de livraison est précisée, notamment en y limitant la durée d'utilisation à 30 minutes, contrôlée à l'aide d'un disque Livraison marchandises désormais obligatoire.

D'autre part, le règlement prévoit deux périodes de circulation, en fonction de la surface des véhicules, mais aussi un principe environnemental : le créneau horaire de 17 heures à 22 heures est réservé aux véhicules dits propres et dont la surface est inférieure à 29 m². Ainsi, sont-ils les seuls à pouvoir livrer au cours de cette tranche horaire, où les pics de trafic et de pollution sont généralement enregistrés.

La concertation envisagée avec les intéressés a-t-elle été entamée ? Si tel est le cas, quels en sont les résultats, les points de convergence ou les difficultés ? Des solutions sont-elles prévues pour augmenter les espaces livraisons ? D'autre part, qu'en est-il du projet pilote mené par votre

*de knelpunten? Komen er meer leveringszones?
Hoe zit het met het pilootproject van uw kabinet?*

cabinet ? Les trois zones ont-elles été définies ? Le projet a-t-il été lancé ? Si oui, peut-on déjà dégager des lignes de force ?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Fassi-Fihri.

M. Hamza Fassi-Fihri.- Cette question structure toute la mobilité en ville. Seize millions de tonnes de marchandises transitent chaque année via le Port de Bruxelles, ce qui évite à la Région l'équivalent de 640.000 camions par an. Par ailleurs, la place Meiser voit chaque jour transiter 3.000 camions le samedi et 5.000 camions en semaine. Cette question a un impact sur l'environnement et la qualité de vie.

Je souhaiterais pour ma part développer l'approche des modes de transport alternatifs de marchandises : le multimodal. Nous avons la chance à Bruxelles d'avoir un canal qui traverse la Région de part et d'autre, en passant par le centre. Cette chance offre une configuration optimale en matière de transport en ville, et le Port de Bruxelles ainsi que les autorités compétentes sont assez actifs. Des projets en cours, comme le BILC, sont censés renforcer l'aspect multimodal, notamment du transport de marchandises.

Bien évidemment, cela ne peut fonctionner que si l'accessibilité du canal et du Port est assurée. Le Port est relié aux autoroutes et permet de joindre nos pays voisins assez rapidement. Il est également relié au rail et au tissu de transport urbain. Cela rend d'autant plus importante la signalisation vers cette voie de transport, qui permet de transférer toute une partie des marchandises.

Il y a deux ans, dans votre réponse à une question de M. Doyen, vous évoquiez une étude du Centre de recherches routières, qui présentait dans ses conclusions trois éléments : l'importance de la signalisation du Ring vers le centre et notamment vers la zone portuaire, la nécessité d'un plan de signalisation interne en Région bruxelloise et les zones de test, servant à mesurer les différentes

Bespreking

De voorzitter.- De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

De heer Hamza Fassi-Fihri (in het Frans).- *Er passeert elk jaar 16 miljoen ton goederen langs de Haven van Brussel, wat 640.000 verplaatsingen per vrachtwagen uitpaart. Overigens rijden er op een gewone weekdag nog altijd ongeveer 5.000 vrachtwagens over het Meiserplein.*

Ik wil het hebben over multimodaal transport. Het Brussels Gewest beschikt over een kanaal dat via het centrum van noord naar zuid loopt. Dat biedt enorme mogelijkheden. Projecten als het Brussels International Logistics Centre (BILC) leveren een positieve bijdrage.

De haven is vlot bereikbaar via de internationale snelwegen en is aangesloten op het spoor en het openbaar vervoer. Een goede bewegwijzering van de haven is noodzakelijk.

Twee jaar geleden verwees u in uw antwoord op een vraag van de heer Doyen naar een studie van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, waarin werd aangedrongen op wegwijzers op de ring naar het centrum en de havenzone, een intern wegwijzerplan voor het Brussels Gewest en testzones om de beschermingsmaatregelen voor bewoners te evalueren.

Welk gevolg werd er gegeven aan de studie van twee jaar geleden? Hoe staat het bijvoorbeeld met de signalisatie vanaf de ring? Hoe verlopen de onderhandelingen met het Vlaams Gewest? Heeft Brussel een intern signalisatieplan opgesteld?

De haven neemt initiatieven om het vervoer van goederen over het water te bevorderen. In de begroting 2008 is er 150.000 euro voor de multimodale transfert ingeschreven. Er zal een voltijdse werknemer worden aangesteld om havenbedrijven

options de protection des riverains.

Où en sommes-nous par rapport à l'étude qui a été rendue publique et finalisée depuis deux ans, notamment en ce qui concerne la signalisation à partir du Ring ? Où en sont les discussions avec la Région flamande pour essayer de mettre en place ce système de signalisation ? Où en est notre plan interne de signalisation ? Existe-t-il ?

Cette première série de questions concerne l'accessibilité de la zone portuaire pour optimiser le transport de marchandises dans une zone urbaine comme Bruxelles.

La deuxième série de questions, relative à l'approche multimodale, concerne le transfert des marchandises de la route vers les voies d'eau. Le Port a pris des initiatives en la matière. Dans le budget 2008, notamment, 150.000 euros sont prévus pour essayer d'encourager le transfert multimodal des marchandises de la route vers la voie d'eau. Il est prévu de créer, si ce n'est déjà fait, un poste à temps plein pour contacter les entreprises sur les zones industrielles et essayer de les amener à passer par la voie d'eau pour le transport de marchandises. En tant que ministre chargé de la mobilité, avez-vous des contacts avec le Port à ce propos ?

Des groupes de travail sont-ils mis en place en coordination avec le Port sur cette question du transfert des marchandises de la route vers l'eau ? Je me permets de suggérer de passer par la STIB pour effectuer ce transfert. Peut-être reviendrons-nous sur cette question à l'occasion d'une interpellation. Avez-vous étudié ou réfléchi au fait de transférer les marchandises via le tram, que ce soit la nuit ou via des voitures spécifiques, comme l'ont fait les villes d'Amsterdam ou Dresde, ou via le métro ? Ce pourrait être intéressant. Quand on parle de multimodalité, on parle de la voie d'eau et du rail, mais on l'associe généralement à la SNCB et on ne parle pas de la STIB. C'est peut-être une idée à creuser.

Enfin, ma troisième série de questions concerne tous les aménagements de la voie publique et tous les aménagements réglementaires permettant de mieux gérer cette question des transports par poids lourds. Il y a deux ans, dans votre réponse, vous aviez évoqué le projet d'un parking pour les poids

warm te maken voor vervoer over het water. Hebt u als minister van Mobiliteit met de Haven over deze transportwijze gesproken? Zijn er werkgroepen opgericht?

In Amsterdam en Dresden worden ook goederen vervoerd via het tram- en metronet. Neemt u deze optie in overweging? Dit kan 's nachts of met speciale voertuigen gebeuren.

Hoe zit het met de aanleg van de vrachtwagenparkings? De afbakening van de los- en laadzones en de parkeerzones, de instelling van een rijverbod of de beperking van de los- en laadperiode zijn gemeentelijke bevoegdheden, maar kunnen aan het gewestelijk beleid gekoppeld worden, bijvoorbeeld via de toekomstige parkeerordonnantie. Zult u hierin een regeling voor het vrachtverkeer opnemen?

lourds. Où en sommes-nous ? Existe-t-il ? Est-il en chantier ? Y a-t-il un budget ?

Les aménagements réglementaires - c'est-à-dire les plages horaires, les interdictions, les zones de stationnement et de déchargement, ... - sont des questions communales, mais peuvent avoir un lien avec la Région, notamment peut-être par le biais de l'ordonnance stationnement que vous préparez. Y a-t-il des éléments de cette ordonnance stationnement qui vont réglementer la présence des poids lourds en ville dans notre Région ?

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

M. Rachid Madrane.- Je voudrais rappeler que, dans l'accord de gouvernement, il y a un chapitre intitulé "moins de camions dans la ville". Un des aspects évoqué était la création d'un centre de distribution urbain et de parking pour poids lourds. Le but poursuivi était évidemment de concentrer les poids lourds en dehors des zones d'habitation.

A ce sujet, M. le ministre, je me souviens que M. Cerexhe, en réponse à M. Doulkeridis, avait évoqué la fin de 2008 ou le début de 2009 pour le nouveau centre de logistique dont mon collègue M. Fassi-Fihri a parlé. Je sais que le dossier est piloté par Mme Grouwels, mais je voulais connaître plus précisément l'état d'avancement du projet. Où en sont les études et le cahier des charges dont vous aviez parlé en janvier ? Qu'en est-il de la possibilité de relier le centre à l'abord ferroviaire dont il avait été question ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Avant de vous répondre, je voudrais insister sur le fait que si le trafic de marchandises est source de nuisances, il est aussi témoin de la vitalité urbaine. C'est pourquoi le gérer en concertation avec tous les intervenants est effectivement essentiel.

Votre question me donne l'occasion de faire le point sur le séminaire consacré au transport de marchandises par route à Bruxelles, organisé par mon administration et l'Association de la Ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) en deux étapes, les 20 novembre passé et

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Overeenkomstig het regeerakkoord moet de regering meer werk maken van een stedelijk distributiecentrum en parkings voor zware vrachtwagen om die vrachtwagens buiten de woongebieden te concentreren.*

Het nieuwe logistieke centrum zou eind 2008 of begin 2009 operationeel moeten zijn. Zit dit project op schema? Is er al een bestek opgesteld? Hoe staat het met de aansluiting van dit centrum op het spoornet?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Goederenverkeer zorgt voor overlast, maar is ook belangrijk voor de levendigheid van de stad.*

De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest organiseerde samen met mijn administratie op 20 november een studiedag over goederenvervoer over de weg, in samenwerking met de gemeenten, de politie, het Brussels Gewest en de transportsector.

Een zeventigtal deelnemers discussieerde over vrachtwagens in de stad. De overheden en de

le 13 décembre. Ce séminaire a rassemblé les différents acteurs : communes, polices, Région (mobilité, aménagement du territoire, environnement) et des représentants des secteurs professionnels.

La concertation au sujet des marchandises et des poids lourds en ville a été bien entamée, puisqu'une septantaine de personnes a participé à la matinée du 20 novembre. Celle-ci a permis de faire le point sur la situation à Bruxelles, tant du point de vue des pouvoirs publics que de celui de la FEDIS. M. Levifve, chargé des Transports de marchandises à la Ville de Paris, a également exposé dans le détail les nombreuses mesures parisiennes auxquelles vous faites allusion. Cet exposé a suscité un grand intérêt et de nombreuses questions des participants. Les présentations sont disponibles en ligne via le site de l'AVCB.

Une seconde matinée est prévue demain, et sera consacrée à la concertation proprement dite, à travers trois groupes de travail : le premier traitera des marchandises en mouvement - c'est-à-dire les poids lourds et camionnettes dans la circulation -, le second des marchandises à destination - c'est-à-dire le stationnement et les livraisons - et le troisième des espaces logistiques urbains.

Quelles conclusions tirer à ce stade ? Elles sont complexes et multiples et seront détaillées au terme de cette première phase de concertation. Sachez déjà que la concertation entre les acteurs est clairement souhaitée par tous. Notez aussi que les livraisons de marchandises en ville recouvrent plus que les camions et poids lourds, puisque environ trois quart des livraisons par la route sont effectuées par des voitures ou des camionnettes.

Les livraisons sont clairement au coeur du débat et posent problème à tous, transporteurs compris. A ce sujet, je vous rappelle le Règlement régional d'urbanisme (RRU), en vigueur depuis le 1er janvier 2007, qui prévoit via l'article 18 "de favoriser le report des opérations de chargement/déchargement hors voirie pour les activités économiques de grande taille, afin de dégager la voie publique et d'assurer la mobilité et la fluidité du trafic. Les dispositions sont modulées en fonction des superficies et types de fonctions." Par exemple, en cas de construction ou de reconstruction, un bureau de plus de 1000 m2 doit

Belgische Federatie van Distributieondernemingen (FEDIS) hebben hun standpunt verwoord. De heer Levifve, die in Parijs beleidsmedewerker is op het gebied van goederentransport, heeft een uiteenzetting gegeven over de manier waarop de Franse hoofdstad het probleem aanpakt.

De studiedag krijgt een vervolg op 13 december, wanneer het eigenlijke overleg plaatsvindt. Er zijn drie werkgroepen die verschillende aspecten van het goederentransport bespreken.

Ik kan pas conclusies trekken nadat deze fase is afgerond. Overigens gebeuren driekwart van de leveringen in de stad met personenwagens of bestelwagens in plaats van vrachtwagens.

Krachtens artikel 18 van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) moet laden en lossen zoveel mogelijk buiten de openbare weg gebeuren om een vlot verkeer mogelijk te maken. Zo moeten nieuwe kantoorgebouwen van meer dan 1.000 m² over een losplaats voor bestelwagens beschikken.

De nieuwe Parijse regeling is van kracht sinds 1 januari 2007.

Het systeem zit als volgt in elkaar.

- van 6u tot 17u: kleine vrachtwagens

- van 17u tot 22u: voertuigen die op electriciteit of gas rijden of die aan de Euro 5-norm beantwoorden

- van 22u tot 6u: grote vrachtwagens (met aandacht voor lawaaihinder)

- maximaal 30 minuten voor lossen en laden

- gebruik van een specifieke parkeerschijf voor goederenverkeer

- een charter ondertekend door 47 overheden, beroepsverenigingen en grote bedrijven, en een opvolgingscomité.

Men heeft interessante proefprojecten opgezet, zoals Petite reine. Ik heb het BUV gevraagd om zijn samenwerking met Parijs verder uit te diepen.

comporter une aire accessible aux camionnettes.

Les exemples de gestion des livraisons de la Ville de Paris seront réexaminés demain par les groupes de travail. Paris a basé sa stratégie sur un règlement de livraison simplifié et uniforme qui a pris cours le 1^{er} janvier 2007 :

- de 6h à 17h : petits camions ;
- de 17h à 22h : véhicules électriques, gaz, euro 5 à partir de 2010 ;
- de 22h à 6h : gros camions avec attention particulière à la maîtrise du bruit ;
- limite à 30 minutes maximum pour chargement, déchargement et livraison ;
- utilisation du disque spécial "marchandises" ;
- la signature d'une charte avec 47 pouvoirs publics, associations professionnelles et grosses entreprises, et un comité de suivi.

Des expériences intéressantes ont été menées, telle que la Petite reine : 35 véhicules triporteurs à assistance électrique, charge utile 150 kg - 30 km autonomie - 0% émissions - 5 tonnes livrées par jour. J'ai d'ores et déjà demandé à l'AED d'approfondir la collaboration avec Paris sur ces thèmes.

Concernant les poids lourds, mon administration a intégré les trois zones tests dans un plan de signalisation directionnelle dans l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale. Présenté le 20 novembre dernier, il prévoit de mettre en place rapidement la signalisation entre le Ring et les grandes zones d'activités économiques de la Région. Ceci pourrait être réalisé dans le courant du 1^{er} semestre 2008.

Une de ces zones concerne les abords du site de Tour & Taxis. Mon cabinet et mon administration animent un groupe de travail chargé de coordonner l'amélioration de la mobilité dans cette zone, en accompagnement de l'extension programmée du Brussels International Logistics Center (BILC). 25 actions ont été listées, dont deux concernent la mise en place de plans de circulation spécifique pour poids lourds visant à protéger les quartiers habités

Mijn administratie heeft de proefzones inzake vrachtwagens opgenomen in een plan voor specifieke bewegwijzering tussen de Ring en de grote economische activiteitenzones. De uitvoering van het plan gebeurt in de eerste helft van 2008.

Een van de zones is de onmiddellijke omgeving van Thurn & Taxis. Mijn kabinet en administratie leiden een werkgroep ter verbetering van de mobiliteit in die buurt. Er is immers ook een uitbreiding gepland van het Brussels International Logistics Center (BILC). Van de 25 geplande initiatieven hebben er twee betrekking op de bescherming van de woonbuurten tegen zwaar vrachtverkeer. De mobiliteitsdiensten van de gemeenten Brussel en Molenbeek coördineren die initiatieven.

Samen met de Haven is het gewest een studie gestart over een eventuele verhoging van de bruggen tot 7 meter. Dergelijke hoge bruggen kan men moeilijk in het stadsweefsel integreren. De studie gaat de noodzaak, de kostprijs en het nut van dergelijke verhoogde bruggen na.

Naar aanleiding van de huidige experimenten in Amsterdam en Zurich zal de MIVB binnen twee jaar de haalbaarheid van een goederentram in Brussel onderzoeken. Ik heb ondertussen al samen met mijn Vlaamse collega Van Brempt de initiatiefnemers ontmoet.

Drie plaatsen komen in aanmerking voor de bouw van een vrachtwagenparking. Die terreinen zijn evenwel niet de eigendom van het gewest en de eventuele aankoop is nog niet in de begroting ingeschreven. De toekomstige ordonnantie zal de parkeerregels voor vrachtwagens op gewestelijk niveau uniformiseren. Momenteel hebben sommige gemeenten immers te lijden onder de maatregelen van hun buurgemeenten, zoals Molenbeek en de stad Brussel ten opzichte van Jette.

(quartier Maritime et Escaut-Meuse à Molenbeek, quartier Marie-Christine et abords Bockstael à Bruxelles). Ces plans sont pilotés par les services mobilité de ces deux communes.

Nous avons lancé avec le Port de Bruxelles une étude relative au rehaussement des ponts qui enjambent le canal, pour atteindre une hauteur de 7 mètres. Cela n'est pas évident étant donné que le canal se trouve au centre de Bruxelles et de Molenbeek. Des ponts de cette hauteur seraient difficilement intégrables dans le tissu urbain, d'autant plus que les nouveaux ponts TGV ne dépasseront pas 7 mètres de hauteur. Nous allons réaliser une étude qui calculera la véritable nécessité, le coût et l'utilité de ces pont surélevés.

Les résultats de l'étude nous permettront d'estimer la faisabilité d'un tel projet. L'introduction d'un système de tram fret a déjà fait l'objet d'un débat précédent au sein de cette commission. Sur la base des résultats de l'expérience actuellement menée à Amsterdam et à Zurich, la STIB prévoit d'effectuer une étude approfondie à ce sujet dans deux ans. Mon homologue flamande, Mme Kathleen Van Brempt, et moi-même avons entre-temps déjà rencontré les concepteurs de l'initiative.

Par ailleurs, trois sites ont été sélectionnés en vue de la réalisation d'un parking pour poids lourds. Il s'agit de terrains dont la Région n'est pas propriétaire. Leur éventuelle acquisition n'est pas encore inscrite au budget. Je puis vous assurer que l'harmonisation au niveau régional de la réglementation relative au stationnement des poids lourds sera prévue par la prochaine ordonnance de stationnement. Il arrive en effet que des communes pâtissent des mesures prises par leur voisine, comme ce fut le cas pour Molenbeek et Bruxelles-Ville par rapport à Jette.

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

M. Mustapha El Karouni.- Il semble que le plan appliqué par Paris, une ville affectée autant que Bruxelles par des problèmes de circulation, fonctionne bien. Avez-vous prévu des instruments d'évaluation de cette politique, en termes de mobilité ?

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

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).-
Zult u evaluatiemechanismen inbouwen?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La concertation est en cours et les instruments prévus sont à l'étude. Leur finalisation nécessite davantage de temps. Ce dossier devrait être repris par le prochain gouvernement.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. MOHAMED AZZOUZI

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

concernant "le rôle que la STIB octroie aux associations de terrain dans le cadre de sa politique de prévention".

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

M. Mohamed Azzouzi.- La violence est devenue un véritable phénomène de société qui touche tous les pans de l'activité humaine, surtout en milieu urbain. Il ne se trouve pas un secteur qui ne soit concerné. Si les causes de ces actes de violence sont complexes et multiples, il faut saluer tous ceux qui contribuent à lutter contre ce phénomène, notamment et surtout par la prévention.

Les transports en commun bruxellois ne sont pas épargnés par cette violence endémique. En 2003, 228 agressions avaient été enregistrées par la STIB. Ce chiffre n'a cessé d'augmenter, en 2004 et 2005, pour s'élever, en 2006, à 421 actes d'agression. Les statistiques pour l'année 2007 risquent de voir ce triste record battu...

Au-delà de cette pénible comptabilité, il faut reconnaître que cette violence est très souvent gratuite. On note également que les types d'agression sont de plus en plus graves : j'en veux pour preuve que, pour le seul premier trimestre

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het overleg is nog volop aan de gang. De evaluatiemechanismen zullen dus waarschijnlijk door de volgende regering moeten worden voltooid.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER MOHAMED AZZOUZI

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

betreffende "de rol die de MIVB toekent aan de verenigingen te velde in het kader van haar preventiebeleid".

De voorzitter.- De heer Azzouzi heeft het woord.

De heer Mohamed Azzouzi *(in het Frans).*- *Geweld is een ernstig maatschappelijk kwaad. Bestrijding en preventie is noodzakelijk.*

In 2003 maakte de MIVB melding van 228 geweldplegingen. In 2006 was dat cijfer opgelopen tot 421 gevallen.

De gratuite geweldsdaeden worden steeds ernstiger. Tijdens het eerste trimester van 2007 zijn meer dan twintig personeelsleden van de MIVB in het ziekenhuis opgenomen als gevolg van geweldsdaeden.

Het Brussels Gewest trekt nochtans steeds meer geld uit voor de preventie van geweld.

De MIVB heeft een netwerk van bewakingscamera's geïnstalleerd. Alleen al in het jaar 2007 zijn er 110 extra camera's geplaatst. Bovendien zijn er nu 'intelligente' camera's geplaatst die verdachte gedragingen filmen. De 161 nieuwe voertuigen zijn uitgerust met camera's en er komen nog 610 extra

2007, on dénombre plus d'une vingtaine d'hospitalisations d'agents de la STIB à la suite d'une agression physique.

Pourtant, comme vous le savez M. le ministre, le volet prévention a été largement doté et étoffé par la Région ces dernières années. En effet, pour rappel, en vue de faire face à ces agressions, tant verbales que physiques, en constante augmentation depuis 2003, les moyens humains et matériels mis en oeuvre n'ont cessé de croître.

La STIB a ainsi mis en place un système de caméras de surveillance qui s'est généralisé et perfectionné au fil des ans. Ce système est présent dans les stations de métro - où le nombre de caméras est en augmentation de 110 unités rien que pour l'année 2007 -, mais également dans la quasi-totalité des véhicules. De plus, depuis quelques années déjà, des caméras dites intelligentes ne se contentent plus de filmer en continu, mais s'enclenchent et enregistrent tout comportement suspect. Les 161 nouveaux véhicules acquis récemment sont équipés de caméras, tout comme 201 véhicules déjà en circulation. Il est prévu de finaliser ce dispositif par l'installation de 610 caméras supplémentaires sur l'ensemble du réseau de la STIB.

A côté de ce volet "caméras", qui a montré sa pertinence, je tiens à le rappeler, notamment dans l'arrestation des meurtriers du jeune Joe Van Holsbeeck - ce sont les caméras de la STIB qui ont permis de les identifier -, la mise en place de portillons, dont l'installation vise à sécuriser l'entrée des stations de métro et prémétro, a dépassé le stade de l'étude. Des bornes d'appel d'urgence ont également été installées et permettent d'entrer en communication avec la centrale en cas de problème.

A côté de ce dispositif matériel, il faut également noter le renforcement de la présence humaine. Depuis 2006, 117 agents supplémentaires ont été engagés pour renforcer la sécurité.

Enfin, étant donné que cette problématique dépasse les seules compétences de la STIB, une charte a été conclue entre les différents intervenants susceptibles d'agir sur le réseau de la STIB, à savoir la police, les communes et la STIB.

camera's.

De camera's van de MIVB hebben bijvoorbeeld de daders van de moord op Joe Van Holsbeeck gefilmd. Er bestaan nu ook concrete plannen om de toegang tot metrostations af te sluiten. Er zijn bovendien praatpalen geïnstalleerd.

Overigens zijn er sinds 2006 ook 117 extra manschappen ingezet om de veiligheid te verbeteren.

Aangezien dit probleem de bevoegdheden van de MIVB overstijgt, zijn er ook overeenkomsten gesloten met de politie en de gemeenten.

Ondanks al deze maatregelen blijft het geweld toenemen. Gisteren nog hebben jongerenbendes het metroverkeer tussen Beekant en Kunst-Wet gehinderd door de deuren te blokkeren.

Ik wil het dan ook hebben over de zogenaamde preventieambassades.

De preventieambassades zijn samengesteld uit preventieagenten van de MIVB en medewerkers van de partnerorganisaties. Zij trekken van metrostation naar metrostation, waar zij gedurende twee maanden een dialoog met de buurtjongeren trachten op gang te brengen. Dankzij dit initiatief kon het veiligheidsgevoel in heel wat metrostations, waaronder Madou, worden verbeterd.

De pers bericht dat de MIVB de overeenkomst met de vereniging Carrefour des Jeunes Africains niet meer zou willen vernieuwen, waardoor de vereniging het lokaal dat zij sinds 1996 in het metrostation Madou gebruikt, moet verlaten. Deze vereniging werd in 1996 door mevrouw Mwadi opgericht om spijbelgedrag en criminaliteit te voorkomen, met name bij Afrikaanse jongeren. Medewerkers van die vereniging begeleidden de MIVB-agenten op hun rondes en de MIVB nam contact op met de vereniging als er problemen waren met een Afrikaanse jongere. Dit originele initiatief was bijzonder doeltreffend en vormde een bron van inspiratie voor de Canadese politie en de RATP in Parijs.

De renovatie van de Madoutoren, waarin een deel van het personeel van de Europese Commissie werkt, heeft sterk bijgedragen tot de heropleving

Pourtant, M. le ministre, malgré ces ressources importantes, tant humaines que matérielles, la STIB se trouve toujours confrontée à des actes de violence en croissance continue. J'ai ici un article du journal 'Le Soir', dont la lecture nous apprend que, hier encore, des bandes de jeunes ont bloqué le métro entre Beekkant et Arts-Loi en ne permettant pas la fermeture des portes des rames. Je pense que, comme nos collègues, vous êtes au courant. Ceci montre bien que la violence est quotidienne, ce qui nous interpelle encore davantage.

Ceci m'amène à vous interroger sur une expérience mise en place il y a quelques années, en 2004, et qui constituait, semblait-il, une de vos priorités. car vous faisiez montre d'un grand intérêt pour cette démarche. Je veux parler de ce qu'on appelle l'"ambassade de prévention".

Pour être bref, ce dispositif préventif était constitué d'agents du service prévention de la STIB et du personnel des associations partenaires. Une convention liait ces différents acteurs associatifs et la STIB. Ainsi constituée, cette "ambassade" itinérante s'installait sous forme de stand convivial pour une durée de deux mois dans une station de métro, en vue notamment de nouer le dialogue avec les jeunes des quartiers voisins. Cette action a permis de lutter contre le sentiment d'insécurité dans bon nombre de stations visitées, et plus particulièrement à la station Madou.

Or, cet été, nous avons appris par voie de presse que la convention conclue entre la STIB et l'une de ces associations, le Carrefour des jeunes Africains, longtemps partenaire de ce dispositif, ne serait plus renouvelée. Cette association se voyait dès lors contrainte de quitter le local, situé dans la station de métro Madou, qu'elle occupait depuis 1996. Cette asbl avait été créée en 1996 par Mme Mwadi pour prévenir le décrochage scolaire et la délinquance des jeunes et, plus particulièrement, des jeunes Africains.

Dans le cadre de la convention passée avec la STIB, cette association accompagnait les agents de la STIB dans leurs rondes et intervenait à la demande du service prévention et sécurité de la STIB lorsqu'un problème survenait avec un jeune Africain dans une station de métro. L'originalité et l'efficacité de cette approche ont dépassé nos frontières, puisque des responsables de la police

van de handelszaken in de buurt. Die evolutie heeft geleid tot een aanzienlijke stijging van de huurprijs voor de handelsruimte in het metrostation. Sluit de MIVB een aantal handelszaken uit economische overwegingen?

Het is logisch dat de MIVB de handelsruimte in de metro zo duur mogelijk wil verhuren, maar ze mag niet uit het oog verliezen dat ze een overheidsinstelling is die in de eerste plaats ten dienste van de reizigers staat. Economische rendabiliteit en preventie zijn overigens nauw met elkaar verbonden. Handelszaken kunnen niet floreren in een onveilige omgeving.

Hoe wilt u het evenwicht tussen preventie en economische rendabiliteit waarborgen?

Zal het initiatief van de preventieambassades worden voortgezet? Met welke verenigingen zal er worden samengewerkt? Welke selectiecriteria zullen daarbij worden gehanteerd?

Op welke manieren zal de MIVB de verenigingen steunen die werken rond preventie?

canadienne et de la RATP parisienne sont venus s'en inspirer. Cette décision de ne plus renouveler la convention qui liait cette association avec la STIB repose sur un obscur problème administratif, dont je ne souhaite pas débattre.

Vous n'ignorez pas que la rénovation de la tour Madou, ainsi que l'installation dans cet espace d'une partie du personnel de la Commission européenne ont fortement contribué à la revitalisation des commerces de la place Madou et de ses environs. Dans ce contexte, les locaux commerciaux situés dans la station de métro ont connu une augmentation significative de leurs loyers.

Dès lors, ne se trouve-t-on pas en l'espèce dans une situation emblématique, où l'intérêt économique de la STIB a primé sur le volet prévention ? On commence à fermer certains commerces. Est-ce pour des motifs économiques ? Le phénomène ne se limite d'ailleurs pas à la place Madou, mais se remarque aussi à la gare du Midi.

Il me semble que si la STIB doit légitimement se préoccuper de sa politique commerciale, notamment par la mise en oeuvre d'une politique pertinente de location des espaces commerciaux, elle ne doit pas perdre de vue sa vocation d'organisme public au service d'abord de ses usagers. D'autre part, le souci de rentabilité commerciale et le devoir de prévention ne me semblent pas contradictoires. Au contraire, comment imaginer l'un sans l'autre, puisque ces commerces ne pourraient être lucratifs sans une politique de prévention efficace, qui assure la sécurité aux commerces et à leurs clients.

Dès lors, comment comptez-vous maintenir cet équilibre entre rentabilité économique et souci de prévention ?

De manière plus précise, je voudrais savoir si ce dispositif de l'"ambassade de prévention" sera maintenu dans l'avenir. Si oui, quelles associations y participeront et quels critères présideront à leur sélection ? De manière plus large, quels types de soutiens la STIB compte-t-elle apporter aux associations de terrain oeuvrant dans le cadre de la prévention ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Avec l'appui de la police, dont c'est le métier de base, la STIB articule les actions de sécurisation de son réseau autour de trois piliers que sont la prévention, la dissuasion et la répression.

En matière de prévention, deux types de projets sont développés, visant à assurer d'une part une présence visible sur le terrain et d'autre part une intégration dans le tissu associatif local. L'"ambassade de prévention" participe à ces deux objectifs. Lancé en 2004, le projet - dont l'efficacité est reconnue par tous - est toujours opérationnel. L'ambassade se trouve actuellement dans la station Mérode. En plus du dispositif mis en place par la STIB, quatre partenaires associatifs participent au projet. L'ambassade se situera à la station Beekant à partir du 3 janvier prochain.

L'association Carrefour des jeunes Africains (CJA) n'a jamais fait partie du dispositif de l'"ambassade de prévention". Elle a cependant participé à une journée de communication, organisée dans le cadre de l'"ambassade de prévention" à la station Bockstael en 2006.

Le travail de l'association CJA consistait à effectuer des rondes dans le métro deux fois par semaine, accompagnée par deux agents de prévention STIB, en dehors des vacances scolaires, à raison de deux heures par ronde. En plus du subside de 25.000 euros, l'ASBL bénéficiait gracieusement d'un local dans la station Madou et ce, depuis plus de dix ans. Cette occupation était bien entendu liée à une convention.

A la demande du CJA, la STIB avait d'ailleurs augmenté le subside octroyé pour leur permettre de louer un local en surface (rue de la Poste). Entre-temps, en vue des travaux de réfection complète de la station Madou, l'association avait reçu un préavis de six mois. Quoique l'association ait réalisé un travail fort utile en son temps, celui-ci est aujourd'hui devenu moins pertinent et ce pour plusieurs raisons :

- le métro bénéficie aujourd'hui d'une présence humaine dissuasive renforcée, via le projet de sécurisation des stations de métro, qui effectue un travail similaire à celui du CJA, 7 jours sur 7, de

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Samen met de politie voert de MIVB acties binnen haar netwerk, die gericht zijn op preventie, ontrading en repressie.*

De preventiemaatregelen moeten zorgen voor een zichtbare aanwezigheid ter plaatse en voor een integratie binnen het plaatselijke verenigingsleven. De 'preventieambassade' steunt beide doelstellingen. Dit efficiënte project bestaat sinds 2004. Momenteel staat ze in het station Merode en vanaf 3 januari verhuist ze naar Beekant. Naast de MIVB nemen er vier verenigingen aan deel.

Het Carrefour des Jeunes Africains (CJA) heeft nooit aan dit project deelgenomen, maar wel aan een communicatiedag in 2006, toen de ambassade in het station Bockstael stond.

Deze vereniging deed twee keer per week een ronde van twee uur door de metro, vergezeld van twee preventieambtenaren van de MIVB. In het kader van de overeenkomst hierover kreeg de vzw 25.000 euro subsidie en een lokaal in het station Madou.

Op vraag van het CJA verhoogde de MIVB de subsidie, zodat de vzw een lokaal kon huren in de Poststraat. Ondertussen werd de samenwerking opgezegd, omdat het station Madou volledig verbouwd werd. Het werk van de vereniging is sindsdien om verschillende redenen minder nuttig geworden:

- er is meer veiligheidspersoneel aanwezig in de stations. Dat doet hetzelfde werk, zeven dagen op zeven, van 16 tot 24 uur, in 42 stations;

- het project is niet aangepast aan de nieuwe omstandigheden, meer bepaald samenwerking van verschillende partners in het 'geïntegreerde preventieatelier';

- het gebrek aan investeringen in de opleiding van de voorbeeldmama's;

- de noodzaak om meer generaties en cultuurgemeenschappen aan te spreken.

Daarom hebben we besloten het partnerschap niet

16 heures à minuit, dans 42 stations ;

- le manque d'adaptation du projet aux nouvelles réalités du terrain et de collaboration au sein du dispositif "Atelier de prévention intégré" mis en place par les différents partenaires de la STIB ;

- le manque d'investissement dans la formation des mamans de référence ;

- la nécessité de diversifier les approches et les partenaires d'un point de vue intergénérationnel et interculturel.

Pour ces raisons, il a donc été décidé de ne pas reconduire en 2007 la convention de partenariat. La décision a été communiquée oralement et par écrit à l'association en mai 2007. Les prestations réalisées entre janvier et mai par le CJA ont fait l'objet d'une indemnisation proportionnelle.

Entre-temps, le CJA a été intégré dans le contrat de sécurité de la commune d'Evere. Une collaboration entre la STIB et le contrat de sécurité d'Evere est actuellement à l'étude.

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

Un projet-pilote de rondes, impliquant une association de parents de la commune d'Etterbeek, est en cours. Il concerne tant le réseau de surface que le métro. Une évaluation est prévue d'ici un an.

La STIB sélectionne les associations partenaires soit sur la base d'une recherche personnelle, soit sur celle d'une sollicitation de la part de l'association. Dans le premier cas, la STIB recherche des partenaires compétents en fonction de la problématique à traiter et/ou en fonction de la localisation de celle-ci. Le diagnostic est posé en fonction des statistiques, des réunions internes de sécurité, qui relayent les constats du personnel de terrain, des plates-formes policières et des coopérations avec les communes, sans oublier les mécanismes des contrats de sécurité. Un plan d'action est ensuite mis en place, en concertation avec le partenaire choisi. Le soutien octroyé fait

te hernieuwen in 2007. We hebben dit meegedeeld in mei 2007 en de prestaties van januari tot mei vergoed.

Ondertussen werd het CJA geïntegreerd in het veiligheidscontract van de gemeente Evere. De MIVB bestudeert de mogelijkheid om hiermee samen te werken.

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

In Etterbeek loopt een vergelijkbaar project met een oudervereniging, zowel in de metro als op bussen en trams. Binnen één jaar wordt dat geëvalueerd.

Ofwel gaat de MIVB zelf op zoek naar partnerverenigingen, ofwel bieden zulke verenigingen hun medewerking aan. In het eerste geval gaat de MIVB op zoek naar bekwame partners, op grond van de problematiek en de ligging. Het probleem wordt dan in kaart gebracht met behulp van veiligheidsvergaderingen, samenwerking met de gemeenten enzovoort. Vervolgens wordt er een actieplan opgesteld in samenwerking met de partnervereniging. Er wordt een overeenkomst afgesloten over de toegekende subsidies en de coördinatie en dergelijke.

De MIVB werkt samen met een tiental organisaties inzake beveiliging van het netwerk. Het betreft onder meer projecten van organisaties als de vzw COREN, Promo Jeunes, Espace Matonge, enzovoort.

De MIVB zal aandacht blijven besteden aan preventie.

Overigens is geweld een maatschappelijk probleem dat niet enkel door de MIVB kan worden opgelost.

l'objet d'une convention qui définit le montant des subsides ainsi que la coordination, les animations, les visites et le suivi apporté par la STIB.

Actuellement, la STIB collabore avec une dizaine d'associations dans le cadre de la sécurisation de son réseau et en particulier des stations de métro et de prémétro. Certaines agissent au niveau régional comme l'asbl COREN, qui mène le projet « Ecole mobile et citoyenne », ou Promo jeunes pour son projet d'aide en milieu ouvert et d'insertion par le sport.

D'autres associations agissent dans un cadre local comme Espace Matonge à Ixelles (métro Porte de Namur), l'asbl Ettercité à Etterbeek, qui mène un projet interculturel et transgénérationnel dans les stations Montgomery, Boileau et Mérode. Les asbl Centrum West et Kicot s'occupent de différents publics-cibles à Molenbeek, dans les stations Yser, Ribaucourt, Comte de Flandre.

L'asbl « La Maison des enfants » d'Anderlecht effectue un travail de sensibilisation environnementale et citoyenne, qui a pour cadre les stations Clemenceau et gare du Midi.

Enfin, on soulignera encore à titre d'exemple le partenariat en cours d'élaboration entre la STIB et l'asbl Bravvo, qui concerne le territoire de la Ville de Bruxelles.

En conclusion, vous pouvez donc être rassuré quant au fait que la STIB et moi-même souhaitons continuer à agir dans le domaine de la prévention ; nous n'avons d'ailleurs jamais cessé de le faire.

Bien que la violence soit perceptible notamment au travers d'actes récurrents, commis sur les sites des transports en commun, elle relève d'un problème sociétal, qui ne peut être résolu au seul niveau de la STIB, mais bien à un niveau général.

Mme la présidente.- La parole est à M. Azzouzi.

M. Mohamed Azzouzi.- Les stations de métro constituent un lieu de risque accru de violence pour des raisons diverses que les sociologues pourront vous décrire. Si la STIB est dans l'incapacité de résoudre elle-même ces problèmes de violence, le

Mevrouw de voorzitter.- De heer Azzouzi heeft het woord.

De heer Mohamed Azzouzi (*in het Frans*).- *Om allerlei redenen doen er zich vaak gewelddaden voor in metrostations. De MIVB kan het probleem inderdaad niet in haar eentje oplossen, maar het is wel mogelijk om de veiligheid te verbeteren door*

débat mérite d'être élargi. En termes de moyens, la STIB et votre administration pourraient néanmoins intervenir avec la collaboration des associations présentes sur le terrain, ce qui permettrait de faciliter le contact et le dialogue.

Si l'association en question n'a pas été efficace en ce qui concerne la station Madou, sa collaboration s'avérerait néanmoins intéressante.

D'autres associations font très bien ce genre de travail. Il importe de favoriser ce type de démarche.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIQUE LOOTENS-STAELE

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

concernant "la statue d'Emmanuel Hiel place Pogge à Schaerbeek".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question est lue par M. Jos Van Assche.

La parole est à M. Van Assche.

M. Jos Van Assche (*en néerlandais*).- *En novembre 2002, M. Lootens-Stael avait déjà adressé une question écrite au ministre compétent*

samen te werken met verenigingen.

De samenwerking voor het station Madou is misschien stopgezet wegens inefficiëntie, maar het was toch een interessant project. Misschien kan de MIVB daar toch samenwerken met een andere organisatie.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER LOOTENS-STAELE

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

betreffende "het standbeeld van Emmanuel Hiel aan het Schaerbeekse Poggeplein".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag gelezen door de heer Jos Van Assche.

De heer Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche.- Reeds in november 2002 stelde de heer Lootens-Stael een schriftelijke vraag aan de toenmalige bevoegde minister omtrent

de l'époque à propos de la statue d'Emmanuel Hiel à la place Pogge à Schaerbeek, statue en marbre blanc et en bronze d'une qualité exceptionnelle, du sculpteur bruxellois Namur.

Il demandait que la statue soit réhabilitée, c'est-à-dire débarrassée des graffiti qui la souillent, que la place environnante soit nettoyée et que les branches d'arbres qui masquent la statue soient élaguées.

Le ministre avait répondu qu'il demanderait à l'administration d'étudier attentivement le problème dans le cadre du réaménagement de la chaussée de Haecht et de la place Pogge. La place a été réaménagée entre-temps, sans apporter d'amélioration pour la statue.

M. Lootens-Stael aimerait savoir quelles sont les démarches que le ministre compte entreprendre afin de réhabiliter cette statue.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La Région a mené les travaux de réaménagement de la chaussée de Haecht conformément au permis d'urbanisme. Bien que la place Pogge soit une propriété communale, elle a été incluse dans ces travaux.*

La restauration de la statue de la place Pogge ne faisait pas partie de ce projet de réaménagement. Le fait que mon prédécesseur ait promis à M. Lootens-Stael d'étudier la question ne signifie pas que la Région soit responsable de cette statue. Il avait déjà déclaré que le dossier d'adjudication pour le réaménagement de la chaussée de Haecht ne prévoyait pas de restaurer la statue.

La statue se trouvant sur une place communale, il revient à la commune d'entreprendre les travaux de restauration ou d'encourager le propriétaire de la statue à entreprendre ceux-ci.

het standbeeld van Emmanuel Hiel aan het Schaarbeekse Poggeplein. Het gaat over een standbeeld in wit marmer en brons van uitzonderlijke kwaliteit, uitgevoerd door de Brusselse beeldhouwer Namur.

In 2002 reeds vroeg de heer Lootens-Stael om het standbeeld in ere te herstellen, met name het verwijderen van de graffiti, de schoonmaak van het omliggende plein, en het wegzagen van de boomtakken die het beeld aan het zicht onttrokken.

De minister liet toen weten dat hij in het kader van de heraanleg van de Haachtsesteenweg en het Poggeplein de administratie de opdracht zou geven om het probleem nader te bestuderen.

Intussen is de heraanleg van het plein een feit, maar over het beeld zelf wordt blijkbaar nog steeds gestudeerd. Er is immers geen enkele verbetering merkbaar.

De heer Lootens-Stael had dan ook graag van de minister vernomen welke concrete stappen hij zal ondernemen om het beeld van Emmanuel Hiel in ere te herstellen.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Het gewest heeft de werken voor de heraanleg van de Haachtsesteenweg uitgevoerd in overeenstemming met de stedenbouwkundige vergunning. Ondanks het feit dat het Poggeplein een gemeentelijk eigendom is, gebeurde de heraanleg ervan in het kader van het globale herinrichtingsproject van de Haachtsesteenweg.

De restauratie van het standbeeld op het Poggeplein kwam in deze heraanleg niet aan bod. Het feit dat mijn voorganger de heer Lootens-Stael heeft beloofd om het reeds in 2002 vermelde probleem verder te onderzoeken, wil niet zeggen dat het gewest verantwoordelijk is voor dit standbeeld. Hij verklaarde toen reeds dat er in het aanbestedingsdossier voor de heraanleg van de Haachtsesteenweg geen middelen voor restauratie waren vastgelegd.

Aangezien het Poggeplein een gemeentelijk plein is, is het evident dat de gemeente ook bevoegd en

Par conséquent, j'invite M. Lootens-Stael à s'adresser à la commune.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "la gestion de la diversité à la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à M. El Karouni.

M. Mustapha El Karouni.- Entreprise de transport de plus de 6.000 employés, la STIB s'est dotée d'une charte éthique qui stipule que chacun "affiche les principes de tolérance en acceptant les différences et en refusant les discriminations", mais aussi que "la tolérance des cultures et la liberté d'opinion s'exercent dans le respect du principe de neutralité dans l'exercice d'un service public".

Afin de garantir l'harmonie au sein de l'entreprise, un groupe de travail sur la diversité a été mis en place. Pouvez-vous m'indiquer les actions qui ont été réalisées par ce groupe ?

En décembre 2006, en réponse à une interpellation en commission de l'Infrastructure, vous parliez de "mettre en place des échanges d'informations réguliers avec le Centre pour l'égalité des chances et le MRAX, afin de créer à l'avenir une collaboration en toute transparence". Je voudrais donc savoir si cet échange d'information a été mis en place. Si oui, en quoi consiste-t-il ? Le groupe

responsable est responsable de la restauration de l'image de l'entreprise, ou pour l'encouragement de l'employeur de l'image de l'entreprise à restaurer les entreprises, si nécessaire.

Bijgevolg verzoek ik de heer Lootens-Stael om zich tot de gemeente te wenden.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "het diversiteitsbeleid bij de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- De heer El Karouni heeft het woord.

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *De MIVB, die meer dan 6.000 werknemers te werk stelt, heeft een ethisch charter opgesteld waarin ze zich ertoe verbindt elke vorm van discriminatie te weren. Om de positieve sfeer binnen de MIVB te vrijwaren, is een werkgroep van start gegaan. Welke initiatieven heeft die werkgroep genomen?*

Op een commissievergadering van december 2006 zei u dat u een samenwerking wou starten met het Centrum voor gelijkheid van kansen en met de MRAX. Krijgt die samenwerking concreet vorm? Wordt de werkgroep diversiteit daarbij betrokken?

In Le Soir - Références van 10 november 2007 herhaalde de heer Flausch, directeur-generaal van de MIVB, dat hij het neutraliteitsprincipe van de MIVB op alle vlakken wil vrijwaren. Hij voegde daar echter aan toe dat sommigen dit principe maar al te graag willen ondergraven. Wat bedoelde de heer Flausch juist? Stemt het huidige beleid wel overeen met de nationale en internationale wet-

de travail sur la diversité y joue-t-il un rôle ?

Dans "Le Soir - Références" du samedi 10 novembre 2007, après avoir insisté sur la fermeté affichée quant au respect du principe de la neutralité du service public à tous égards et quelle que soit la personne à laquelle s'impose ce prescrit, le directeur général de la STIB, M. Alain Flausch, déclarait que cette politique suscite quelques grincements et qu'il y avait sans doute chez nous des personnes qui militent pour qu'il en soit autrement. Pourriez-vous m'apporter des éclaircissements sur les déclarations de M. Flausch ? Cette politique est-elle menée dans le respect effectif des textes légaux, nationaux et internationaux, relatifs aux droits fondamentaux, à la question de la diversité et au respect des minorités ?

Enfin, toujours dans la même édition du "Soir", le directeur des ressources humaines, M. Philippe Lenaerts, affirme que la STIB est confrontée à une sur-représentation de certaines communautés dans certaines fonctions, comme le personnel allochtone dans le personnel de conduite, alors qu'elles sont sous-représentées ailleurs et que l'entreprise souhaitait "rééquilibrer cela et favoriser notamment l'intégration des allochtones dans l'encadrement". Qu'en est-il de la situation actuelle ? Quelles sont les mesures envisagées afin d'arriver à ce rééquilibrage ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais à nouveau expliquer la politique de gestion de la diversité à la STIB. Je crois que j'en ai déjà parlé deux ou trois fois, en réponse notamment à des questions de M. Rachid Madrane. Cela me fait plaisir d'expliquer à nouveau ce que nous avons déjà réalisé et comment nous l'avons fait. C'est l'affaire de tous.

Un groupe de travail chargé de se pencher sur la diversité a été mis en place à la STIB en 2005. Si je ne me trompe, cela avait été demandé à la suite d'une interpellation dans cette commission. Il a dans un premier temps réalisé un inventaire de la situation, qui a débouché sur une grille statistique reflétant la répartition du personnel en termes

geving over de fundamentele rechten inzake diversiteit en bescherming van de minderheden?

In dezelfde editie van Le Soir verklaarde de personeelsdirecteur van de MIVB, de heer Philippe Lenaerts, dat bepaalde gemeenschappen in een aantal functies oververtegenwoordigd zijn (zoals allochtonen bij de chauffeurs) terwijl ze in andere functies dan weer ondervertegenwoordigd zijn. De MIVB zou de situatie trachten recht te trekken door meer allochtonen aan te werven voor kaderfuncties. Is de toestand ondertussen verbeterd? Welke maatregelen plant de MIVB om een nieuw evenwicht te scheppen binnen haar personeelsbestand?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Dit thema kwam al ter spake naar aanleiding van vragen van de heer Madrane.

In 2005 richtte de MIVB een werkgroep op die zich zou buigen over de diversiteitsproblematiek. Als ik me niet vergis, kwam dit initiatief tot stand naar aanleiding van een interpellatie in deze commissie. In eerste instantie stelde de werkgroep een inventaris op die de verdeling van het personeel over de verschillende functies weergaf, op basis van geslacht, leeftijd en oorsprong. Die drie categorieën werden verder verfijnd volgens hiërarchisch niveau.

d'équilibre hommes/femmes, seniors/juniors, autochtones/origine allochtone, ces trois grandes catégories étant ensuite détaillées par niveaux hiérarchiques.

Sur la base de cet inventaire, il apparaît qu'il y a une sur-représentation des agents d'origine allochtone dans les métiers de la conduite (60%), qu'il y a une sous-représentation des femmes au sein de la STIB (8%) et particulièrement à la conduite (2%), qu'il y a une sous-représentation des agents issus de l'immigration - je préfère ce terme à celui "d'origine allochtone" - dans les métiers techniques (32%), qu'il y a encore trop peu de femmes et d'agents issus de l'immigration au niveau de l'encadrement (respectivement 20% et 4%) et que la pyramide des âges est préoccupante. En effet, 60% du personnel a plus de 45 ans et moins d'un tiers a moins de 35 ans. A terme, cela peut poser des problèmes.

L'objectif étant de tendre à mieux équilibrer la diversité à travers ces diverses catégories d'ici 2010, un plan d'action a été élaboré et des indicateurs définis. Préalablement au lancement de ce plan d'action, il a été décidé d'approfondir, auprès d'un certain nombre de groupes cibles, la réflexion sur les problèmes engendrés par la diversité ou le manque de diversité. Parmi ces groupes cibles figurent notamment un échantillon représentatif de cadres et l'ensemble du personnel de confiance désigné pour intervenir dans les questions et les recours relevant du harcèlement et du racisme.

Cette analyse est menée en collaboration avec le professeur Andrea Rea de l'ULB, qui a réalisé le même type de réflexion au sein de l'agence Bruxelles-Propreté. Son travail doit déboucher sur un programme de formation, d'information et sur une série de recommandations qui consolideront l'élaboration d'un modèle multiculturel d'entreprise.

Le groupe de travail Diversité est devenu permanent et se présente aujourd'hui sous la forme d'un comité chargé des missions suivantes :

- proposer des plans d'action en faveur du développement harmonieux de la diversité dans l'entreprise ;
- proposer des recommandations en matière de

Uit de inventaris bleek dat de chauffeurs voor 60% uit allochtonen bestaan, dat de vrouwen ondervertegenwoordigd zijn binnen de MIVB in haar geheel (8%) en bij de chauffeurs in het bijzonder (2%). Bij de techniekers zijn allochtonen ondervertegenwoordigd (32%). De kaderfuncties zijn ingevuld door amper 20% vrouwen en 4% allochtonen. Het personeel bestaat voor 60% uit mensen ouder dan 45 jaar. Minder dan een derde is jonger dan 35.

Om tegen 2010 tot een betere spreiding te komen van de categorieën werknemers over de functies van de MIVB heeft men een plan geredigeerd. Alvorens dit plan uit te voeren, wordt het probleem nog grondig besproken door een aantal staf-medewerkers en alle vertrouwenspersonen (bij wie het personeel terecht kan in het geval van pesten of racisme). Die reflectie wordt mede gestuurd door professor Andrea Rea van de ULB.

Het onderzoek moet aanleiding geven tot een opleidings- en informatieprogramma en een aantal aanbevelingen voor een multiculturele bedrijfsorganisatie.

De werkgroep 'diversiteit' stelt actieplannen voor ter bevordering van diversiteit in de bedrijven en verleent advies over goede praktijken. Ze raadpleegt regelmatig externe instanties.

Ik zal reageren op de verklaringen van MIVB-directeur Flausch in Le Soir. Ik leg er de nadruk op dat bekwaamheid het enige belangrijke criterium is bij een aanwerving. De personeelsdirectie van de MIVB wil de ethische regels inzake aanwervingen echter nog duidelijker stellen, vooral inzake discriminatie. Begin 2007 is er dan ook een ethisch charter gepubliceerd.

Het charter is er gekomen naar aanleiding van plan Horizon 2010, dat bedoeld is om de aanwervingen tijdens de komende vijf jaar te regelen. Een aantal werkgroepen hebben zich gebogen over de bedrijfscultuur en het imago van de MIVB, met de bedoeling om een aantal waarden, zoals tolerantie en wederzijds respect, meer aandacht te schenken.

De directie wees erop dat de uitoefening van een openbare functie gepaard moet gaan met strikte neutraliteit. Dit standpunt wordt ook weerspiegeld

bonnes pratiques dans ce domaine, dans le respect de la charte d'éthique et du règlement de travail.

Pour mener à bien ses missions, il consulte régulièrement des acteurs extérieurs.

En ce qui concerne les propos tenus par le directeur général Alain Flausch dans le supplément "Références" du journal "Le Soir", il est important de préciser que la compétence est le seul critère pertinent pour occuper un poste et assumer des responsabilités à la STIB. Néanmoins, la direction des Ressources humaines envisage de préciser davantage les règles et principes de recrutement en termes d'éthique, et plus particulièrement de non-discrimination. Dans cet ordre d'idée, une charte d'éthique, reprenant les valeurs préconisées dans l'entreprise ainsi que les comportements adéquats, a été publiée et distribuée au début de l'année 2007.

Cette charte résulte d'une réflexion menée dans le cadre du plan Horizon 2010. Ce plan, qui vise à préparer l'important renouvellement du personnel annoncé dans les cinq ans à venir, a réuni des groupes de travail qui se sont penchés sur la culture d'entreprise et sur l'image que la STIB renvoyait à l'extérieur. Leur mission consistait à construire une nouvelle culture d'entreprise basée sur le respect d'un certain nombre de valeurs. Parmi celles-ci, l'ouverture d'esprit, qui implique la tolérance et le respect mutuel.

A cette occasion, la direction a précisé que ces principes de conduite devaient s'inscrire dans le cadre du respect d'une stricte neutralité dans l'exercice d'une fonction de service public. Les déclarations d'Alain Flausch au sujet du respect de la neutralité du service public, reprises par "Le Soir", reflètent cette position prise à l'unanimité tant par le comité exécutif de la STIB que par le comité Diversité.

Toujours dans le cadre du plan Horizon 2010, de nouveaux groupes de travail ont été constitués cet automne et ont cette fois reçu pour mission d'examiner dans quelle mesure la charte d'éthique est effectivement appliquée dans l'entreprise. Il en résultera de nouvelles propositions, qui renforceront la construction de la nouvelle culture d'entreprise. Cette démarche se poursuivra jusqu'en 2010.

in het interview van de heer Flausch in Le Soir.

Deze herfst zijn er nieuwe werkgroepen samengesteld voor het plan Horizon 2010 om na te gaan in welke mate het ethisch charter wordt toegepast in het bedrijf. Tot 2010 komen er nieuwe aanbevelingen om de mentaliteitswijziging in het bedrijf aan te zwengelen.

Tijdens drie werkvergaderingen is er informatie uitgewisseld met het Centrum voor gelijkheid van kansen. De MRAX heeft nooit contact gehad met de directie van de MIVB, behalve om een klacht in te dienen. De directie van de MIVB heeft op de klacht geantwoord en om een onderhoud met de MRAX verzocht, maar de vereniging is daar nog niet op ingegaan.

In het beheerscontract met de MIVB werd expliciet rekening gehouden met diversiteit. Krachtens artikel 58 maakt de MIVB tegen eind 2007 werk van een strategisch tewerkstellings- en opleidingsplan dat ook de thema's diversiteit en gelijkheid tussen mannen en vrouwen aansnijdt.

En ce qui concerne les contacts avec le Centre pour l'égalité des chances, des échanges d'information ont eu lieu lors de trois sessions de travail. Le Mrax, quant à lui, n'a jamais cherché à prendre contact avec la direction de la STIB, sauf à l'occasion d'une plainte. La STIB y a répondu et a demandé à pouvoir rencontrer le Mrax, afin d'examiner les autres types de plaintes dont l'association faisait état dans sa lettre. Le Mrax n'a pas donné suite à la demande de la STIB.

Je signale enfin que nous avons expressément abordé cette problématique dans le nouveau contrat de gestion de la STIB, dont l'article 58 prévoit que, pour la fin 2007, la STIB réalisera un plan stratégique d'emploi, de formation et d'embauche à l'horizon 2011 et que ce plan abordera notamment la gestion de la diversité socioculturelle et l'équilibre hommes-femmes. La STIB est occupée en ce moment à l'élaboration de ce plan.

Mme la présidente.- La parole est à M. El Karouni.

M. Mustapha El Karouni.- Comment comptez-vous convaincre le Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme, comme vous l'avez annoncé en décembre 2006 en commission de l'Infrastructure ? Vous parliez alors d'établir des échanges réguliers d'informations avec le Mrax. Avez-vous eu des contacts réguliers avec Le Centre pour l'égalité des chances, qui est un organisme officiel ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas à moi qu'il revient d'entretenir des contacts avec le Centre pour l'égalité des chances. Je les ai toutefois reçus il y a quelques mois, suite à la discussion sur le fonctionnement du service, car je tenais à les informer convenablement. Il ne m'incombe pas de gérer la STIB, ni sa politique de diversité. Je dois intervenir en cas de problème. J'ai estimé nécessaire de rencontrer le Centre, parce que j'ai pensé qu'il pourrait y avoir un problème.

Les organes de la STIB entretiennent des contacts réguliers avec le Centre pour l'égalité des chances.

Mevrouw de voorzitter.- De heer El Karouni heeft het woord.

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Hebt u regelmatig contact met het Centrum voor Gelijkheid van Kansen en Racismebestrijding en Mrax?*

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is niet mijn taak, net zomin als het mijn taak is om het diversiteitsbeleid van de MIVB te bepalen.*

De MIVB neemt regelmatig contact op met het Centrum. De directeur van het Centrum brengt mij rechtstreeks op de hoogte in geval van problemen. Tot nu toe heeft er zich echter nog geen enkele situatie voorgedaan waarvoor mijn optreden vereist was.

Le directeur du Centre, que je connais de par mes fonctions antérieures, me signale directement les problèmes. Jusqu'à présent, il ne m'a pas indiqué de situation douteuse, qui nécessiterait mon intervention.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JOS VAN ASSCHE

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

concernant "la part des piétons dans le projet du ministre de réduire de 4 à 5 pour cent les accidents de circulation en Région de Bruxelles-Capitale".

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

M. Jos Van Assche (*en néerlandais*).- *Vous souhaitez à juste titre limiter la vitesse du trafic automobile en Région de Bruxelles-Capitale. Récemment, vous avez présenté le projet d'augmenter sensiblement le nombre de contrôles de vitesse aux carrefours en y installant plus de radars automatiques et de caméras. De plus, vous voulez aussi installer 25 radars supplémentaires le long des voiries.*

Vous avez l'intention d'encourager les communes à aménager plusieurs zones 30 sur leur territoire. Pour aider les communes, qui invoquent un manque d'argent, vous envisagez de faire financer l'aménagement du passage de voiries régionales en zones 30 communales par la Région bruxelloise.

Toutes ces mesures sont louables, cependant d'autres mesures urgentes pour les piétons font défaut. A Bruxelles, 4 blessés graves sur 10 impliqués dans des accidents de circulation sont

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE

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

betreffende "het aandeel van de voetgangers in het ontwerp van de minister het aantal verkeersongelukken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 4 à 5 per cent terug te dringen".

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

De heer Jos Van Assche.- U hebt er terecht al meerdere keren op gewezen dat u maatregelen wilt om de snelheid van het autoverkeer in het Brussels Gewest te beperken. Onlangs hebt u plannen voorgesteld om het aantal snelheidscontroles aan de kruispunten drastisch te verhogen door het aantal flitspalen en camera's met respectievelijk 90 en 30 exemplaren uit te breiden. Dat zou ruim 5 miljoen euro kosten. Bovendien wilt u ook 25 extra verkeersradars plaatsen. De installatiekosten zouden ongeveer 100.000 euro bedragen.

U hebt het voornemen om de gemeenten ertoe aan te sporen om meerdere zones 30 in te richten op hun grondgebied. Dat is blijkbaar niet overbodig, want slechts 23% van de lokale gemeentewegen bevindt zich in een zone 30, terwijl het de bedoeling was dat 75% van alle gemeentewegen zich tegen 2006 in een zone 30 bevonden.

De gemeenten halen geldgebrek aan als reden voor

des piétons. Certes, on ne peut ignorer l'imprudence de nombre d'entre eux, mais on constate aussi un manque de passages cloutés, de signalisations claires et de feux de circulation. Par ailleurs, de nombreux piétons sont des personnes âgées, qui sont surreprésentées dans le nombre de victimes d'accidents de circulation.

Dans votre panoplie de mesures visant à promouvoir la sécurité routière et à limiter la vitesse du trafic automobile, prévoyez-vous aussi des mesures spécifiques destinées à protéger les piétons plus âgés ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La sécurité routière exige un ensemble de mesures de répression, de prévention, de sensibilisation et d'information. Nous sommes actifs sur tous ces terrains.*

Les principales mesures visent à contrôler et à brider la conduite dangereuse. Un protocole a été conclu entre les six zones de police, le Parquet et la Région, une plateforme de concertation des services de police sur la sécurité routière a été créée, et de plus en plus de caméras automatiques sont installées.

Il va de soi que nous devons apprendre aux automobilistes les bons réflexes et le respect des autres usagers. C'est pourquoi la Région

de achterstand. U wil iets voor de gemeenten doen door de inrichting van de overgang van gewestwegen naar gemeentelijke zones 30 door het Brussels Gewest te laten financieren.

Al bij al stelt u dus heel wat lovenswaardige maatregelen voor. Er ontbreken echter een aantal dringende maatregelen voor voetgangers. Het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers staat of valt nochtans met de beperking van het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers. In Brussel zijn 4 op 10 zwaargewonden bij verkeersongevallen namelijk voetgangers. Dat cijfer is vier keer zo hoog dan in de andere gewesten. Dit is uiteraard grotendeels te wijten aan de dichtheid van het stedelijke weefsel in de Brusselse grootstad.

We kunnen echter moeilijk de onvoorzichtigheid van heel wat voetgangers negeren. Er is vaak ook een gebrek aan zebrapaden, duidelijke signalisatie en verkeerslichten. Bovendien zijn heel wat voetgangers bejaarden, die oververtegenwoordigd zijn bij het aantal slachtoffers van verkeersongevallen. Er is nood aan bijzondere maatregelen om oudere weggebruikers te beschermen.

Hebt u in uw pakket van maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid en de beperking van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer ook specifieke maatregelen gepland om oudere voetgangers te beschermen?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Er bestaan geen mirakeloplossingen of zaligmakende remedies voor verkeersveiligheid. Er is nood aan een geheel van maatregelen op het gebied van repressie, preventie, sensibilisering en informatie. We zijn werkzaam op alle voornoemde terreinen.

De belangrijkste maatregelen betreffen de controle en beteugeling van gevaarlijk rijgedrag van automobilisten. Er is reeds grote vooruitgang geboekt door de verbeterde samenwerking tussen de zes Brusselse politiezones, het parket en het Brussels Gewest. Daartoe is een protocol afgesloten en een overlegplatform van de politiediensten over de verkeersveiligheid opgericht. Er worden steeds meer onbemande camera's geïnstalleerd. Onlangs hebben we een primeur binnengehaald. De eerste

bruxelloise participe depuis quatre ans à des campagnes nationales sur la sécurité routière et organise des campagnes spécifiques à Bruxelles.

Une autre initiative intéressante est la formation destinée aux seniors, dont l'objectif est de combler les lacunes des personnes âgées dans leur connaissance du Code de la route.

De plus, les Etats généraux de la sécurité routière, qui ont lieu régulièrement, formulent des recommandations qui sont reprises par l'administration régionale. Nous avons déjà réalisé de grandes avancées dans certains domaines, notamment en publiant des vade-mecum à l'intention des personnes à mobilité réduite et des cyclistes.

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

Nous veillons bien entendu à l'aménagement des voiries régionales et à la sécurité des usagers faibles. La mobilité à Bruxelles n'est pas encore adaptée aux piétons. Mais le gouvernement a fait de nombreux progrès ces trois dernières années, notamment place Flagey et place Rogier. Laisser moins d'espace aux voitures signifie qu'on en laisse davantage pour les usagers faibles.

La plupart des accidents sont dus à des comportements individuels.

Belgische digitale verkeerscamera is namelijk in Brussel geïnstalleerd.

Uiteraard moeten automobilisten ook de juiste reflexen aanleren en respect tonen voor andere weggebruikers. Daarom werkt het Brussels Gewest sinds vier jaar mee aan nationale verkeersveiligheidscampagnes en organiseren we ook specifieke verkeerscampagnes in Brussel. In het verleden gebeurde dat nooit.

Een ander interessant initiatief is de seniorenopleiding. Het is een initiatief van het Brussels Gewest, in samenwerking met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de vereniging van autorij-scholen met de bedoeling om ouderen hun kennis van het verkeersreglement te laten bijspijkeren.

Bovendien vinden regelmatig de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid plaats. Daar worden aanbevelingen geformuleerd die worden overgenomen door de gewestelijke administratie. Op bepaalde vlakken hebben we al grote vooruitgang geboekt. Zo hebben we reeds een vademecum voor personen met een beperkte mobiliteit en een voor fietsers ingevoerd. Er wordt ook gewerkt aan andere vademecums en opleidingen.

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

Uiteraard houden we de aanleg en de heraanleg van gewestwegen en de veiligheid van zwakke weggebruikers in het oog. Het klopt dat de huidige mobiliteit in Brussel nog niet op mensenmaat of op voetgangersmaat gemaakt is. Toch heeft de regering de voorbije drie jaar heel wat vooruitgang geboekt. Ik denk hierbij aan grote ruimten zoals Flagey, het Rogierplein en de Havenlaan, waar we de stad voor een stukje hebben teruggegeven aan de Brusselaars. Minder ruimte voor de auto's betekent meer ruimte voor de zwakke weggebruikers.

Tot slot wil ik zeggen dat het grootste deel van de ongevallen te wijten is aan het gedrag van individuele personen.

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

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Le ministre sait-il si la police prévoit des contrôles réguliers du respect de la priorité aux piétons aux passages cloutés ? La plupart des autos continuent leur route, même lorsque le feu est vert pour les piétons.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cette année il y a encore eu une campagne d'affichage pour les piétons sur les passages cloutés. La police a également été particulièrement attentive à ce sujet pendant un mois dans le cadre d'une campagne de prévention.*

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Cette action est-elle susceptible d'être répétée ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Telle est notre intention, mais le planning des services de police n'est pas de ma compétence.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JOS VAN ASSCHE

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

concernant "l'opportunité de supprimer les bandes cyclables suggérées".

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

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Les gestionnaires de voirie peuvent faire usage de bandes peintes en rouge pour signifier visuellement aux automobilistes que les vélos et les mobylettes peuvent y rouler, sans que les automobilistes soient tenus d'y donner la priorité aux cyclistes.*

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

De heer Jos Van Assche.- Weet de minister of de politie regelmatig controles plant, eventueel op gewestelijk niveau, om de voorrang van voetgangers op de zebrapaden te controleren bij groen licht. Mij valt het op dat auto's meestal doorrijden, ook al is het licht groen voor de voetgangers.

De heer Pascal Smet, minister.- Er is dit jaar nog een affichecampagne geweest voor de voetgangers op de zebrapaden. De politie heeft ook een maand lang daaraan bijzondere aandacht besteed in het kader van een preventiecampagne en heeft ook effectief PV's opgesteld.

De heer Jos Van Assche.- Is deze actie voor herhaling vatbaar?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is de bedoeling, maar de planning van de politiediensten valt niet onder mijn bevoegdheid.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE

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

betreffende "de wenselijkheid van het afschaffen van de fietssuggestiestrook".

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

De heer Jos Van Assche.- Het betreft hier de meestal in baksteenrood geschilderde stroken aan de rand van onder meer een aantal gewestwegen. In feite is het een mogelijkheid voor de wegbeheerders om dergelijke afbakeningen te maken als een soort van visueel signaal om weggebruikers, in de eerste plaats automobilisten, duidelijk te

En règle générale, ni les cyclistes ni les autres conducteurs ne savent que faire de telles bandes cyclables suggérées. La plupart des cyclistes ne connaissent même pas la différence entre ces bandes et une piste cyclable.

Manifestement, de telles bandes sont un facteur de confusion et d'insécurité.

Les défenseurs de ces bandes prétendent qu'elles atténuent la vitesse en donnant l'impression que la route est plus étroite. Dans les rues à sens unique, elles rappellent également aux automobilistes que les deux roues peuvent circuler dans les deux sens.

Il serait peut-être préférable de remplacer de telles bandes par des effigies de cyclistes sur la chaussée.

Quelle est la situation en Région bruxelloise et quelle option vos services ont-ils choisi ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *La Région de Bruxelles-Capitale publie un vademecum des aménagements cyclistes en collaboration avec l'Institut belge de la sécurité routière et les associations cyclistes bruxelloises. Le tome 2, qui présente les normes de marquage des pistes cyclables et des bandes suggérées, est paru en mars 2007. Vous pouvez le consulter sur notre site www.velo.irisnet.be.*

Dans ce vademecum, il a été choisi de marquer les bandes suggérées au moyen de logos de vélos et de chevrons alternés et distants de 7 mètres. La couleur rouge n'est utilisée que pour souligner des

maken dat op die stroken brommers en fietsers mogen rijden.

Toch mogen de automobilisten er zelf over rijden en er zelfs op parkeren. Ze moeten de fietsers die ervan gebruik maken niet eens voorrang verlenen.

Over het algemeen weten zowel de fietsers als de andere bestuurders geen raad met dergelijke fietssuggestiestroken. De meeste fietsers blijken zelfs het verschil tussen een dergelijke suggestiestrook en een fietspad niet te kennen.

Klaarblijkelijk komen dergelijke stroken de verkeersveiligheid dan ook nauwelijks ten goede en op de plaatsen waar ze zich bevinden zorgen ze blijkbaar voor verwarring en voor extra onveiligheid.

De voorstanders van dergelijke suggestiestroken stellen dan weer dat ze de snelheid kunnen matigen door visueel de indruk te geven dat de weg nauwer lijkt dan in werkelijkheid het geval is. Ook zouden er in een éénrichtingsstraat de automobilisten eraan kunnen herinnerd worden dat de tweewielers de twee richtingen mogen gebruiken.

Toch zijn er voor dergelijke stroken misschien betere initiatieven, met name in de vorm van fietsers die op het wegdek worden geschilderd of afgebeeld.

Hoe is de situatie op het grondgebied van het gewest en voor welke optie (strook of afbeelding) hebben uw diensten gekozen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest publiceert in samenwerking met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de Brusselse fietsverenigingen een vademecum voor fietsvoorzieningen. In maart 2007 verscheen deel 2, dat normen voorstelt voor het markeren van fietspaden en suggestiestroken. U kan het fietsvademecum consulteren op onze fietswebsite www.fiets.irisnet.be.

In het Brussels vademecum wordt duidelijk gekozen voor het markeren van een suggestiestrook die bestaat uit een afwisseling van fietslogo's en sergeantstrepen met een tusseninterval van

zones de conflit, comme par exemple des sorties ou des endroits où le cycliste a la priorité sur les rues transversales.

Ce choix a été motivé par la confusion qui existait entre les bandes suggérées rouges et les pistes cyclables marquées, la bande rouge donnant l'impression d'une zone réservée alors qu'il ne s'agit que de suggérer une zone de circulation aux cyclistes.

Le premier test de ce marquage a été réalisé en 2005 avenue Van Haelen à Forest. Depuis lors, il est systématiquement appliqué et les bandes rouges vont disparaître du paysage urbain. Au fur et à mesure que le nombre de marquages augmentera, les différents usagers de la route s'y familiariseront.

Le marquage d'une bande suggérée peut par contre s'avérer nécessaire dans certaines rues à sens unique, en fonction de l'intensité et de la vitesse du trafic. Là aussi, c'est la combinaison du logo et des chevrons qui a été choisie.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "le partenariat STIB-Interparking".

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

7 meters. Een rode kleur wordt enkel gebruikt om conflictzones te benadrukken, zoals bijvoorbeeld uitritten of plaatsen waar de fietser voorrang heeft ten opzichte van zijstraten.

Deze keuze werd inderdaad gemaakt door de verwarring die er in de praktijk ontstond tussen de rode suggestiestrook en een gemarkeerd fietspad. De rode strook geeft te veel de indruk een voorbehouden zone af te bakenen, terwijl de bedoeling ervan enkel is om een suggestie te geven aan fietsers waar ze het veiligst fietsen.

Een eerste test met deze markering werd in 2005 uitgevoerd op de Van Haelenlaan in Vorst. Sedertdien wordt deze markering systematisch toegepast en bij onderhoudswerken zullen ook de 'rode lopers' uit het straatbeeld verdwijnen. Naarmate het aantal markeringen van dit type toeneemt, zullen de verschillende weggebruikers vertrouwd geraken met de inrichting.

Het markeren van een suggestiestrook in tegenrichting kan op bepaalde éénrichtingsstraten nuttig zijn, afhankelijk van de intensiteit en de snelheid van het verkeer. Ook daar wordt dan gekozen voor de formule 'logo in combinatie met sergeantstrepen'.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "het partnerschap MIVB-Interparking".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mme Françoise Schepmans.- Ce partenariat a été annoncé dans la presse et je souhaiterais obtenir plus d'informations sur sa mise en oeuvre et ses modalités. Ainsi, la STIB aurait conclu un accord de partenariat avec la société Interparking, visant à permettre l'utilisation d'une carte à puce qui serait valable pour acquitter le prix du parking et aussi du transport sur les lignes de la STIB.

L'idée en soi est intéressante, mais il semble régner une confusion entre la carte à puce qui existe déjà auprès de la société Interparking et celle que la STIB compte lancer dans les prochains mois.

La carte STIB, appelée Mobib, sera réservée aux abonnés et sera payante à raison d'un euro par an. Cette carte Mobib a-t-elle un rapport avec la carte présentée dans le cadre d'un accord avec Interparking ?

Puisque dans l'information publiée par la STIB, il est question d'une carte destinée aux abonnés, je souhaiterais obtenir les précisions suivantes.

La carte Mobib de la STIB sera-t-elle uniquement réservée aux abonnés et voyageurs de plus de 65 ans ? La carte à puce disponible auprès d'Interparking va-t-elle se confondre avec cette carte Mobib et ainsi rendre possible à la fois des paiements dans des parkings et dans les transports publics du réseau STIB ? Dans l'affirmative, quelle est l'action prévue pour permettre l'utilisation de la carte STIB-Interparking à la fois sur les réseaux STIB, De Lijn et TEC ?

Quelle sera l'incidence de la décision prise par De Lijn de ne plus prévoir pour les voyageurs de plus de 65 ans des cartes simples qui ne sont pas magnétisées, ni pourvues d'une puce ? Les voyageurs de plus de 65 ans pourront se déplacer sans présenter aucun ticket ou abonnement de contrôle.

Je n'identifie pas bien la collaboration Interparking-STIB par rapport aux instruments qui existent et à la façon dont cette collaboration va être mise en oeuvre.

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

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Volgens de pers heeft de MIVB een akkoord afgesloten met Interparking over het gebruik van een chipkaart die geldig zou zijn voor zowel de parking als het vervoer op de MIVB-lijnen.*

Dit is een interessant idee, maar er is wat verwarring tussen de chipkaart die Interparking al gebruikt en deze die de MIVB de komende maanden invoert.

De MIVB-kaart, Mobib, kost een euro per jaar en dient voor mensen met een abonnement. Heeft zij iets te maken met deze nieuwe MIVB-Interparking-kaart?

Wordt de Mobib-kaart voorbehouden voor geabonneerden en reizigers boven de 65 jaar? Zal de chipkaart van Interparking samensmelten met de Mobib-kaart? Hoe zult u er dan voor zorgen dat de nieuwe kaart kan gebruikt worden op de netten van De Lijn en de TEC?

De Lijn heeft beslist om geen niet-gemagnetiseerde kaarten meer te gebruiken voor mensen boven de 65. Zij kunnen zich verplaatsen zonder vervoersbewijs. Welke effect heeft dat in Brussel?

Hoe past de samenwerking met Interparking binnen de bestaande werking van de MIVB?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Dès 2008, la STIB va progressivement passer à un nouveau système de billetterie. Ce qui signifie que les abonnements et titres de transport magnétiques seront petit à petit remplacés par une carte à puce sans contact, baptisée Mobib. Les plus de 65 ans qui disposent d'un abonnement gratuit sur le réseau de la STIB seront effectivement les premiers à pouvoir utiliser ce tout nouveau système. Mais la carte Mobib ne sera pas uniquement réservée à ce type de clientèle. A terme en effet, c'est-à-dire à la fin du processus de déploiement prévu vers la mi-2009, tous les types de contrats de transport pourront être chargés sur la carte Mobib, de l'abonnement annuel jusqu'au billet à l'unité. Tous les clients de la STIB pourront dès lors bénéficier d'une carte Mobib.

La convention de partenariat que la STIB finalise pour l'instant avec Interparking, de même que celle qui suivra immédiatement avec Thalys, a pour but de rendre la carte attractive par sa multifonctionnalité. En effet, outre des contrats de transport, la carte pourra également contenir, par exemple, des abonnements à des activités culturelles, des entrées à des manifestations évenementielles ou un abonnement à Interparking. Cette société a en effet fait le choix du même standard de référence, le standard Calypso, issu d'un projet européen auquel la STIB a participé et qui est aujourd'hui appliqué ou le sera dans quelque 80 villes ou régions dans le monde.

Les cartes émises par la STIB et par Interparking sont, mise à part la présentation visuelle, parfaitement identiques et donc interoperables. Ce qui signifie qu'un abonné aux parkings pourra utiliser sa carte pour charger un contrat "transports publics", de même qu'un titulaire d'une carte émise par la STIB pourra s'en servir pour charger un contrat "parkings". Pour la STIB, cela va être unifié.

En mai 2006, j'ai signé avec mes collègues fédéraux et régionaux une convention par laquelle nous demandions aux entreprises de transport de créer un groupe de travail en vue de permettre l'interopérabilité entre les cartes des quatre sociétés de transport, la SNCB, la STIB, De Lijn et les TEC.

En février 2007, le rapport de ce groupe de travail a été présenté aux cinq ministres signataires et considérait que la solution technique retenue par la

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Vanaf 2008 schakelt de MIVB geleidelijk over op een nieuw ticketsysteem. De gemagnetiseerde vervoersbewijzen worden vervangen door een Mobib-chipkaart. De personen boven 65 jaar zullen hiervan als eersten gebruik kunnen maken. Tegen midden 2009 moeten echter alle soorten klanten van een chipkaart gebruik kunnen maken.*

Door het partnerschap met Interparking en een soortgelijke overeenkomst met Thalys, wil de MIVB de kaart veelzijdiger en dus aantrekkelijker maken. De kaart zou ook bijvoorbeeld abonnementen voor culturele activiteiten of manifestaties kunnen bevatten of een abonnement van Interparking. Deze maatschappij heeft gekozen voor dezelfde standaard, Calypso, die reeds in een tachtigtal steden ter wereld gebruikt wordt.

De kaarten van de MIVB en Interparking zijn op het visueel aspect na volkomen identiek en dus interoperabel: een parkingabonnee kan op zijn kaart een openbaar vervoerscontract laden en een MIVB-abonnee kan op zijn kaart een parkingcontract laden.

In mei 2006 heb ik samen met mijn federale en gewestelijke collega's een overeenkomst gesloten waarin de vier vervoersmaatschappijen (NMBS, MIVB, De Lijn en TEC) wordt gevraagd een werkgroep op te richten om hun vervoersbewijzen interoperabel te maken.

In februari 2007 concludeerde die werkgroep dat de technische oplossing van de MIVB als uitgangspunt voor een compatibel systeem op nationale schaal kon dienen. Daarom wordt het Calypso-systeem, en met name Mobib, momenteel aan een laatste evaluatie onderworpen.

Begin 2008 zal er een structuur met een eigen rechtspersoonlijkheid worden opgericht om de compatibiliteit van de systemen te waarborgen. De Mobib-kaarten zouden vanaf 2010 of 2012 volledig interoperabel moeten zijn met de kaarten van de andere drie Belgische vervoersmaatschappijen.

In de tussenperiode zullen de Mobib-kaarten met een controlemerk worden uitgerust, zodat de huidige rechten op die andere netwerken worden behouden, zoals gratis vervoer voor 65-plussers.

STIB pouvait servir pour un système compatible au niveau national. Une dernière évaluation est en cours actuellement, afin de s'assurer que Calypso, et en particulier sa déclinaison Mobib, peut parfaitement répondre à toutes les attentes commerciales des trois autres opérateurs.

Une structure avec autonomie juridique, sous contrôle des quatre opérateurs, devrait voir le jour au cours des premiers mois de 2008 et garantir la compatibilité des systèmes qui seront mis en place auprès des trois autres opérateurs. La même interopérabilité devrait alors exister entre toutes les cartes Mobib et celles qui seront émises par les trois autres opérateurs belges, auprès desquels le déploiement n'est prévu qu'en 2010-2012.

Pendant la période intermédiaire, les cartes Mobib comportant des contrats de transport sous forme électronique et valables sur deux ou plusieurs réseaux, tels que la gratuité pour les 65+, seront complétées par des contremarques imprimées, afin de maintenir les droits actuels de tels titres de transport sur les autres réseaux, en attendant que ces réseaux soient également équipés de cartes unifiées.

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

Mme Françoise Schepmans.- Je me réjouis de votre réponse, M. le ministre. Cela veut dire que, dans ce dossier, la STIB a pris les devants. Elle est donc d'une certaine manière assurée que les autres opérateurs prendront la suite dans le cadre d'une intégration des tickets de transport.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons toujours parlé de carte unique avec les TEC et De Lijn et nous avons veillé à ce que le principe soit accepté. C'est repris dans le groupe de travail. Début 2008, une société sera créée avec les quatre opérateurs. Le modèle que la STIB a choisi est compatible avec le futur standard. C'est une des conditions que nous avons voulu poser. Tout le monde est d'accord.

Mme Françoise Schepmans.- Il y a donc une volonté de la part des quatre opérateurs ?

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Het verheugt mij dat de MIVB het voortouw neemt op het vlak van een geïntegreerd vervoersbewijs.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wij pleiten al lang voor een uniek vervoersbewijs voor de MIVB, De Lijn en TEC. Wij hebben er in de werkgroep op aangedrongen dat het toekomstig standaardmodel compatibel zou zijn met het model van de MIVB. Iedereen heeft die voorwaarde aanvaard.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De bereidheid is dus aanwezig bij de vier operatoren.*

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a plus qu'une volonté, il y a un engagement.

Mme Françoise Schepmans.- Y a-t-il un engagement pour que ce soit mis en oeuvre en 2010 ?

M. Pascal Smet, ministre.- Pour nous ça démarrera en 2008, et pour eux en 2010, puisque cela suit le rythme du changement de carte et du changement de système. Chez nous, c'est urgent puisque les composteurs doivent être renouvelés. Nous commençons donc maintenant.

M. le président.- Que se passera-t-il si les appareils de De Lijn ne peuvent pas lire les cartes ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas grave parce que, pour De Lijn, la carte suffit. La carte Mobib avec le sigle De Lijn figurera dans le manuel des chauffeurs de De Lijn. Elle sera donc acceptée comme titre de transport.

M. le président.- Ce ne sera pas une contremarque papier ?

M. Pascal Smet, ministre.- La contremarque sera imprimée sur la carte.

M. le président.- Vous appelez une contremarque le sigle de De Lijn qui figurera sur notre carte. Pour moi, une contremarque c'est autre chose. Ce n'est pas cela une contremarque en français. Il subsiste donc un mystère au niveau de la compréhension.

M. Pascal Smet, ministre.- Le problème est réglé.

M. le président.- Nous considérerons donc que c'est réglé.

- *L'incident est clos.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Het is meer dan bereidheid. Er is een engagement.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Is er een engagement om het eenheidsticket in 2010 in te voeren?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De MIVB start al in 2008, omdat de ontwaardingsmachines moesten worden vervangen. De andere operatoren zullen in 2010 volgen.

De voorzitter (in het Frans).- Wat gebeurt er als de ontwaardingsstoelstenen van De Lijn de Mobibkaarten niet kunnen lezen?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Het volstaat om de Mobib-kaart met het logo van De Lijn aan de bestuurder te tonen.

De voorzitter (in het Frans).- Het zal dus geen papieren controlemerk zijn?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Het controlemerk zal op de kaart gedrukt zijn.

De voorzitter (in het Frans).- Het is geen controlemerk, maar het logo van De Lijn dat op de Mobibkaart zal staan. Dat zijn twee verschillende zaken.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Het probleem is geregeld.

De voorzitter (in het Frans).- Waarvan nota.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'utilisation des usagers de la STIB à des fins publicitaires".

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

Mme Céline Delforge.- Dernièrement, deux publicités affichées sur les trams de la STIB se sont servies des voyageurs comme éléments intégrés de leur réclame.

Dans le premier cas, il s'agissait d'une publicité pour la société Clear Channel - responsable de la vente d'espaces publicitaires sur le réseau de la STIB - vantant la pub sur les véhicules de la STIB comme un moyen efficace de promotion. Concrètement, un énorme requin recouvrait tout le tram et les portes à ouverture latérale représentaient les mâchoires de l'animal. Chaque fois que des passagers montaient dans le tram, ils donnaient l'impression de se faire manger par le requin. Autant dire que les usagers de la STIB représentent de la chair à pâté pour Clear Channel et ses annonceurs publicitaires !

La seconde publicité, invisible de l'intérieur du tram, mettait en scène le passager qui, en s'asseyant à une certaine place, se retrouvait au centre de l'attention de paparazzi affichés à l'extérieur du tram.

Ces deux publicités, qui utilisent à leur insu ou du moins sans leur consentement les voyageurs de la STIB, sont à tout le moins l'expression d'un manque de respect de l'image de l'utilisateur de la STIB en général.

Vous avez souvent expliqué, à juste titre, qu'il fallait soigner l'apparence des véhicules de la STIB si l'on voulait convaincre les automobilistes d'utiliser les transports en commun. C'était d'ailleurs l'un de vos arguments en faveur de la

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het inschakelen van de MIVB-reizigers voor reclamedoeleinden".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*):- *Onlangs waren er twee reclameboodschappen te zien op trams van de MIVB waarbij ook de reizigers werden gebruikt voor reclamedoeleinden.*

In het ene geval maakte Clear Channel reclame met de afbeelding van een haai, die op zodanige wijze was aangebracht dat het leek alsof alle passagiers die opstapten, werden opgevreten.

In het tweede geval waren er paparazzi afgebeeld op de tram, zodat het leek alsof bepaalde passagiers gefotografeerd werden.

De passagiers waren niet op de hoogte, of hebben alleszins nooit hun toestemming verleend. Dat getuigt van een gebrek aan respect.

U hebt terecht gezegd dat de voertuigen van de MIVB er aantrekkelijk moeten uitzien als we automobilisten ertoe willen overtuigen om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Vindt u dat dergelijke reclameboodschappen bevorderlijk zijn voor het imago van het openbaar vervoer?

nouvelle livrée grise. Vous nous aviez même expliqué que des designers s'étaient penchés sur ce type de questions.

Ne pensez-vous pas qu'instrumentaliser les voyageurs de la STIB et les traiter comme des figurants de pub à bon marché va empêcher de revaloriser l'usage du transport en commun ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Seule une proportion de 10% du parc de véhicules de la STIB est susceptible d'être habillé de messages publicitaires intégraux. Jusqu'à présent, ce pourcentage n'a jamais été atteint.

La perception de la publicité est une question éminemment subjective. L'un trouvera une publicité choquante, tandis que l'autre appréciera le clin d'oeil. Le même raisonnement vaut pour les vedettes sportives ou autres qui acceptent de faire de la publicité pour des banques. Je comprends et respecte votre point de vue sur la question. Personnellement, je trouve cela plutôt drôle.

L'appréciation de ce type de publicité est fonction de la sensibilité de chacun. Je crains que nous ne soyons pas d'accord sur ce point. Ces messages publicitaires ne sont en tout cas pas contraires au règlement interne et aux normes éthiques de la STIB.

Je n'aime pas beaucoup intervenir dans le domaine de la publicité. Je considère qu'il faut laisser une certaine liberté aux annonceurs, tant que les messages sont respectueux. Je respecte également votre point de vue, qui est tout à fait raisonnable. C'est une question de choix personnel.

Mme Céline Delforge.- Bien que l'humour soit une approche appréciable, l'utiliser de la sorte dans une propagande commerciale me paraît déplacé. Vous déclarez respecter mon point de vue, néanmoins l'usager de la STIB ne dispose pas de la liberté de choix, car il est désigné d'office comme figurant d'une publicité commerciale. Vous déclarez apprécier cette publicité, ce qui n'est pas mon cas. Lorsque vous souhaitez louer une voiture, par exemple, vous avez le choix entre le modèle banalisé et le modèle comportant les publicités de

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Maximum 10% van de voertuigen van de MIVB mag voor reclamedoeleinden worden gebruikt. Dat cijfer wordt nooit gehaald.*

Bovendien is de perceptie van reclame subjectief. Wat de ene aanstootgevend vindt, is voor de andere aanvaardbaar. Ik begrijp uw standpunt, maar zelf heb ik geen moeite met zulke reclame.

De reclameboodschappen zijn alleszins niet in strijd met het reglement en de ethische normen van de MIVB.

Ik wil me niet al te veel bemoeien met reclame.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Er is niks mis met humor, maar ze is niet op haar plaats in dit soort commerciële propaganda. De passagier van de MIVB heeft geen keuze en treedt willens nillens op als figurant in een reclame.*

Wie een auto huurt, kan kiezen tussen een gewoon model en een goedkoper model dat reclame maakt voor de verhuurfirma. De meeste mensen kiezen voor het duurdere neutrale model.

la société de location, qui, de ce fait, sera beaucoup moins cher. La plupart des gens ont tendance à choisir une voiture dépourvue de toute publicité, même si son prix de location est plus élevé.

M. Pascal Smet, ministre.- Lors de l'utilisation des transports en commun, on paie également moins cher.

Mme Céline Delforge.- Ceci constitue 0,3% du budget, M. le ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- Mais cela représente 2% des recettes.

Mme Céline Delforge.- La publicité dans ce cas-ci dévalorise le moyen de transport, vu que la plupart des gens privilégient le modèle dépourvu de publicité. J'ajoute que cette initiative compromet l'image de marque de la STIB et attente à la dignité des usagers des transports en commun.

M. le président.- Chacun a pu exprimer son point de vue avec toutes les nuances voulues et défendre une approche propre à un aspect de la problématique. Il s'agit de choix de valeurs, ou lié à la conception que l'on a de l'humour, ce qui renvoie à une appréciation très personnelle du bon goût. Ces conceptions prévalant dans notre société sont sujettes à des interprétations multiples. Bien que les points de vue exprimés ici soient tous respectables, nous n'arriverons cependant pas à les réconcilier.

- 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 nuisances liées à la drogue station Ribaucourt".

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het openbaar vervoer gebruiken is ook goedkoper.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Het gaat om 0,3% van het budget.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Maar om 2% van de inkomsten.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *In dit geval vermindert de reclame de waarde van het vervoersmiddel, aangezien de meeste mensen kiezen voor een model zonder reclame. Dit initiatief tast het imago van de MIVB en de waardigheid van de passagiers aan.*

De voorzitter *(in het Frans).*- *Het gaat hier om ieders gevoel voor humor en dat is erg persoonlijk. Daarom kunnen we deze twee meningen, die allebei waardevol zijn, niet met elkaar verzoenen.*

- 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 drugoverlast in het station Ribaucourt".

M. le président.- En l'absence de l'auteur excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est lue par M. Van Assche

La parole est à M. Van Assche.

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *La station de métro Ribaucourt et ses abords sont un lieu de prédilection des voleurs à la tire et du milieu de la drogue. On y consomme et on y vend des stupéfiants. Les seringues abandonnées aux alentours constituent un danger. Selon la police de la zone Ouest, une dizaine de toxicomanes profonds traînent quotidiennement aux abords de la station.*

Que peut faire la STIB pour limiter cette nuisance ? Les brigades du métro sont-elles compétentes pour intervenir ? Des accords ont-ils été passés avec la police pour mener des actions de contrôle et de répression ? Les images des caméras de surveillance sont-elles utilisées pour identifier et poursuivre les toxicomanes ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La problématique de la drogue relève de la compétence de la police, des communes et des SPF Justice et Affaires intérieures. Le rôle de la STIB se limite à mettre à disposition de la police son savoir-faire technique, les images des caméras de surveillance et l'infrastructure. Les services d'ordre de la police et de la STIB collaborent intensivement.*

Par ailleurs, la station Ribaucourt est intégrée au projet de prévention du métro et du prémétro de la STIB. Comme à la station Yser, deux agents de prévention y sont présents quotidiennement de 16 à 24 heures. En 2004, l'ambassade de prévention de

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag gelezen door de heer Jos Van Assche.

De heer Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche.- Het metrostation Ribaucourt staat gekend als een zwart punt. Niet alleen worden er met de regelmaat van de klok reizigers overvallen en vinden er veel handtasdiefstallen plaats; ook druggebruikers gebruiken het station als een van hun geliefkoosde plekjes om te dealen en te gebruiken. Dat zorgt uiteraard voor overlast bij handelaars, omwonenden en passagiers.

In en rond het metrostation worden elke dag openlijk drugs gedeald en gebruikt. Gebruikte spuiten en naalden worden achteloos op straat en in het station achtergelaten. Dat is uiteraard gevaarlijk. Een woordvoerder van de politiezone West gaf toe dat een tiental zware verslaafden elke dag rondhangen in de buurt van het metrostation.

Wat kan de MIVB ondernemen om de overlast van druggebruikers in en rond het station tot een minimum te beperken? Hebben de metrobrigades de bevoegdheid om op te treden tegen druggebruikers? Zijn er afspraken gemaakt met de politie over controles en repressieve acties? Worden de beelden van de bewakingscamera's gebruikt om dealers en gebruikers te identificeren en te vervolgen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De drugsproblematiek valt onder de bevoegdheid van de politie en de bevoegde instanties, namelijk de gemeenten, de FOD Justitie en de FOD Binnenlandse Zaken. De rol van de MIVB beperkt zich tot het ter beschikking stellen van de technische know-how, de beelden van de beveiligingscamera's en de infrastructuur aan de politie.

De ordediensten en de diensten van de MIVB werken intensief met elkaar samen en beleggen gezamenlijke vergaderingen. Wat de preventie betreft, kan ik u melden dat Ribaucourt een van de stations is in het project voor de beveiliging van de

la STIB y était également présente.

Afin de structurer et soutenir les efforts dans le domaine de la prévention à Molenbeek, une plate-forme de concertation a été créée en 2005. Elle réunit les communes, la police locale et fédérale, les associations et les sociétés de transport. Cette plate-forme étudie actuellement un projet de revalorisation de l'espace en collaboration avec l'asbl Solidarité Savoir, notamment autour de la problématique de la drogue. L'objectif est de réaliser un réseau local socio-institutionnel autour de la station, visant particulièrement les jeunes sortis de l'école.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VALÉRIE SEYNS

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

concernant "les mesures à prendre pour prévenir les suicides et les accidents sur les voies du métro".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est lue par M. Van Assche.

La parole est à M. Van Assche.

M. Jos Van Assche (en néerlandais).- *Selon les chiffres de 2002, une dizaine de personnes par an*

premetro- en metrostations. Net zoals het station IJzer zijn er zeven dagen op zeven twee preventie-agenten ter plaatse van 16 uur tot 24 uur. In 2004 was ook de preventieambassade van de MIVB er aanwezig.

Om de inspanningen op het gebied van preventie in Molenbeek te structureren en te ondersteunen, is er in 2005 een overlegplatform opgericht waarin de gemeenten, de lokale politie, de federale politie, de verenigingen en vervoersmaatschappijen vertegenwoordigd zijn. Het is een gezamenlijk initiatief van de MIVB, mijn kabinet en de gemeentebesturen.

Op dit ogenblik bestudeert het platform een project inzake positieve herwaardering van de ruimte in samenwerking met de vzw Solidarité Savoir als voornaamste partner. In het project wordt rekening gehouden met de complexiteit van de drugsproblematiek. De bedoeling is om een lokaal socio-institutioneel netwerk rond het station te bouwen. Het project is op schoolverlaters gericht.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VALÉRIE SEYNS

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

betreffende "het nemen van maatregelen om zelfdoding en ongelukken op metrospooren te voorkomen".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag gelezen door de heer Jos Van Assche.

De heer Van Assche heeft het woord.

De heer Jos Van Assche.- Onlangs is in het metrostation Rogier een persoon overleden nadat

mettent fin à leurs jours sur les voies du réseau de la STIB. En dehors de la souffrance humaine des parents proches, des voyageurs et du personnel témoin de l'accident, ces actes désespérés ont aussi des répercussions économiques.

Détenez-vous des chiffres récents sur le nombre de suicides et de tentatives de suicide sur les voies de la STIB ?

Pourquoi ne pas rendre les voies de métro inaccessibles aux voyageurs, par le biais d'un système tel que celui du métro de Hong Kong, où le quai et les voies sont séparés par une paroi de verre, munie de portes qui ne s'ouvrent que pour donner accès aux rames ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Il faut faire preuve de beaucoup de prudence lorsqu'on communique les chiffres relatifs au suicide. Il faut absolument éviter une augmentation du nombre de suicides. D'après la STIB, les chiffres des dernières années sont stables, et se situent autour de six à sept actes par an.*

La personnel de la STIB présent dans les stations est sensibilisé à cette problématique, même si nous espérons qu'il ne sera jamais confronté au problème.

En 2008, une étude prévue dans le contrat de

hij of zij op de sporen was terechtgekomen.

Tijdens de zomermaanden gebeurde hetzelfde in het metrostation Louiza. Bij dat laatste incident ging het om zelfmoord.

Dit zijn helaas geen alleenstaande gevallen. Jaarlijks zouden zo'n tien mensen zichzelf van het leven beroven op de sporen van het MIVB-net (dit volgens de cijfers van 2002). Dergelijke wanhoopsdaden zorgen naast het menselijke leed - zowel bij nabestaanden als bij reizigers en personeel die getuige zijn van het ongeluk - ook voor financiële gevolgen.

Men zou ervoor kunnen zorgen dat de metrosporen niet meer zo gemakkelijk te bereiken zijn. Ik verwijs daarbij naar het voorbeeld van de ondergrondse in Hongkong. Die omvat een volledig "glazen" wand aan de sporen, met deuren die pas openen als het metrostel stilstaat. Op dat moment passen de deuren van de metro netjes tegen de deuren van de wand. Je kan op geen enkele manier nog aan de sporen geraken. Pas als de deuren van de wand opnieuw dicht zijn, kan de metro vertrekken.

Beschikt u over recente cijfers inzake zelfdodingen en pogingen tot zelfdoding op de MIVB-sporen?

Hoe staat u tegenover de idee om de metrosporen ontoegankelijk te maken voor reizigers, volgens een systeem zoals in Hongkong, waarbij perron en sporen van elkaar gescheiden zijn?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Men moet voorzichtig zijn wanneer men cijfers over zelfmoord bekendmaakt. Men wil immers absoluut vermijden dat het aantal zelfmoorden zou stijgen. De MIVB laat weten dat de cijfers de laatste jaren stabiel zijn gebleven, namelijk zes à zeven zelfmoorden per jaar.

Het MIVB-personeel in de stations wordt gesensibiliseerd rond deze problematiek, ook al hopen we dat het nooit met het probleem zal worden geconfronteerd.

Een studie over een eventuele automatisering van

gestion établira la faisabilité d'une automatisation du métro et du placement de portes sur le quai, sur le modèle du métro hongkongais ou parisien.

- 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, L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU PORT DE BRUXELLES,

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

M. le président.- A la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la secrétaire d'Etat, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. WALTER VANDENBOSSCHE

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

concernant "la corrosion des murs du quai du Port de Bruxelles".

M. le président.- A la demande de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

de metro zal nagegaan of het haalbaar is om deuren op het perron te plaatsen, zoals in Hongkong of Parijs. Deze studie gaat in 2008 van start en is voorzien in het beheerscontract. Het afsluiten van de metroperronnen of -sporen gaat uiteraard samen met de automatisering van de metro.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX

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

betreffende "het afvaltransport over de waterweg".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de staatssecretaris, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER WALTER VANDENBOSSCHE

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

betreffende "de corrosie aan de kaaimuren van de Haven van Brussel".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'enrôlement du précompte immobilier à charge du Port".

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

Mme Françoise Schepmans.- Les entreprises installées au sein du domaine portuaire bruxellois sont, comme toute autre entreprise, soumises au précompte immobilier. Dans le cas du Port, cette imposition semble se faire tardivement, ce que n'apprécient pas les entreprises qui doivent payer du précompte immobilier se rapportant à des années écoulées, pour lesquelles les comptes ont été clôturés.

Si mes informations sont correctes, le Port aurait reçu divers enrôlements au cours de l'exercice 2007, se rapportant à l'année 2004. Les montants enrôlés seraient relativement élevés et le Port va dans les prochaines semaines devoir les répercuter auprès des diverses entreprises concernées.

Non seulement certaines entreprises risquent d'avoir quitté entre-temps le domaine portuaire, mais elles vont en 2007 se voir porter en compte du précompte immobilier se rapportant à l'exercice 2004. On imagine que les précomptes de 2005, 2006 et 2007 ne vont pas tarder à suivre, ce qui représente une charge énorme pour les entreprises installées au Port de Bruxelles.

Est-il exact que le Port a reçu au cours de l'année 2007 des enrôlements de précompte immobilier se rapportant à l'exercice 2004 ? A quel moment le Port a-t-il enregistré ces enrôlements et quels sont les montants ? Ces enrôlements pour l'exercice 2004 seront-ils répercutés aux entreprises dans leur totalité en 2007 ?

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de inkohiering van de onroerende voorheffing ten laste van de Haven".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).*- *De Brusselse havenbedrijven zijn onderworpen aan de onroerende voorheffing. Die belasting wordt echter met grote achterstand geïnd. Dat wordt niet gewaardeerd door de havenbedrijven, die soms nog de onroerende voorheffing van jaren geleden moeten betalen.*

De havenbedrijven zouden in 2007 verschillende uitnodigingen tot betaling van de onroerende voorheffing van 2004 hebben ontvangen. Allicht zullen de rekeningen voor 2005, 2006 en 2007 ook spoedig in de bus vallen en krijgen de havenbedrijven een gepeperde rekening te verwerken.

Klopt het dat de havenbedrijven in 2007 uitnodigingen tot betaling van de onroerende voorheffing van 2004 hebben ontvangen? Wanneer heeft de inkohiering plaatsgevonden en welke bedragen zijn verschuldigd? Zullen de inkohieringen voor 2004 volledig worden voorgeschoteld aan de bedrijven in 2007?

Wat zult u ondernemen om ervoor te zorgen dat de havenbedrijven niet met nog meer problemen te maken krijgen?

Quelles dispositions comptez-vous prendre pour que les entreprises ne soient pas davantage pénalisées par leur présence au sein du domaine portuaire bruxellois ?

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Vous m'avez interrogée pour savoir s'il est exact que le Port a reçu au cours de l'année 2007 des enrôlements de précomptes immobiliers se rapportant à l'exercice 2004, à quel moment le Port a enregistré ces enrôlements et quels en sont les montants.

Pour pouvoir répondre à cette question, il faut avoir conscience de ce que l'article 354 du Code de l'impôt sur les revenus précise que le délai d'imposition est de trois ans à partir du 1er janvier de l'année qui désigne l'exercice d'imposition pour lequel l'impôt est dû. Cela signifie, pour ce qui concerne l'exercice d'imposition 2004, que la date limite d'imposition était le 31 décembre 2006. Par conséquent, le Port n'a pas reçu, au cours de l'année 2007, des enrôlements de précomptes immobiliers se rapportant à l'exercice 2004.

Par contre, il convient de préciser que l'exercice 2004 a été enrôlé en deux fois. Un premier enrôlement a été effectué fin 2004, à concurrence d'un montant global de 396.534,29 euros, tandis qu'un deuxième enrôlement a été effectué presque à la date limite - le 20 décembre 2006 - à concurrence d'un montant supplémentaire de 588.130,68 euros.

Quelle est la partie de ces montants qui a été répercutée sur les entreprises ?

Le Port a répercuté vers ses clients 72% des montants facturés, exécutant ainsi l'ordonnance du 22 décembre 2004. Les entreprises portuaires savent qu'elles doivent s'y attendre. Cette ordonnance relative au précompte immobilier précise que: "Par dérogation à l'art. 253 du Code des impôts sur les revenus 1992, le précompte immobilier est immunisé à concurrence de 28% du revenu cadastral lorsque l'immeuble appartient en propriété ou en copropriété, soit à une Communauté, à une Région ou à une personne de

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik verwijs naar artikel 354 van het wetboek van de inkomstenbelastingen. Daarin staat dat een belasting hooguit binnen de drie jaar na het begin van het aanslagjaar moet worden geheven. De belastingen van het aanslagjaar 2004 moesten ten laatste op 31 december 2006 worden geheven. Bijgevolg zijn de uitnodigingen tot betaling van de onroerende voorheffing van het jaar 2004 die de haven in 2007 heeft ontvangen, onwettig.*

Het aanslagjaar 2004 werd in twee keer ingekohierd: 396.534,29 euro eind 2004 en 588.130,68 euro eind 2006.

Welk gedeelte van deze bedragen werd afgewenteld op de ondernemingen?

De Haven heeft 72% van de gefactureerde bedragen afgewenteld op de ondernemingen, conform de ordonnantie van 22 december 2004. Daarin staat dat de onroerende voorheffing op 28% van het kadastraal inkomen niet verschuldigd is wanneer een gebouw geheel of gedeeltelijk eigendom is van een gemeenschap, een gewest of een instelling die daarvan afhangt. De havenbedrijven wisten dus waaraan ze zich konden verwachten.

Deze bedragen voor het aanslagjaar 2004 zullen de bedrijven in hun geheel moeten betalen in 2007, met uitzondering van de onroerende voorheffing op de gebouwen die ingenomen worden door de Haven van Brusel of die leegstaan. Globaal is dat 25% van het totale bedrag.

U vraagt wat ik zal doen om de ondernemingen niet te bestraffen voor hun aanwezigheid in de Brusselse haven. Ik neem aan dat u vergelijkt met de andere Belgische havens, waar de bedrijven hun voorheffing ook betalen.

De Brusselse regering heeft een dotatie toegekend

droit public qui dépend d'une telle institution."

A la question de savoir si tous les montants du précompte immobilier supportés par le Port de Bruxelles pour l'exercice 2004 seront répercutés dans leur totalité sur les entreprises en 2007, il y a lieu de répondre par l'affirmative, en exceptant toutefois le précompte immobilier relatif aux immeubles occupés par le Port de Bruxelles - le siège social - ou libres d'occupation. Globalement, il s'agit de 25% du montant total.

Lorsque vous m'interrogez sur les dispositions que je compte adopter pour que les entreprises ne soient pas davantage pénalisées par leur présence au sein du domaine portuaire bruxellois, je suppose que vous faites la comparaison avec d'autres ports en Belgique, dans lesquels les entreprises paient leur précompte.

A ce propos, je tiens à préciser que le gouvernement bruxellois a octroyé une dotation de 385.000 euros, respectivement pour les exercices 2006 et 2007 du budget régional, en vue de renforcer la compétitivité des entreprises portuaires. Ce montant correspond à ce que le fédéral nous avait imposé comme premier montant pour l'exercice 2004, qui a été augmenté de manière relativement importante par la suite.

Au moment où nous avons adopté la mesure destinée à soutenir les entreprises portuaires, nous ignorions encore que le fédéral allait transférer à Bruxelles le précompte immobilier, d'un montant approximatif de 588.000 euros.

M. le président.- Pour la bonne compréhension, que signifie "transférer le précompte immobilier"?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- En Région bruxelloise, ce précompte immobilier est perçu par l'Etat fédéral.

M. le président.- Il est perçu par l'administration. Mais pas au bénéfice de l'Etat fédéral.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Non. Mais le précompte immobilier pour 2004 concernant le Port de Bruxelles a donné lieu à la communication de deux montants distincts à des moments différents.

van 385.000 euro, voor de aanslagjaren 2006 en 2007 van de gewestelijke begroting, om de competitiviteit van de havenbedrijven te versterken. Dit komt overeen met wat de federale overheid ons oplegde als eerste bedrag voor het aanslagjaar 2004.

Toen wisten we nog niet dat de federale overheid nog een bijkomend bedrag van ongeveer 588.000 euro zou opeisen.

De voorzitter (in het Frans).- *Wat wilt u zeggen met "de onroerende voorheffing overdragen"?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *In het Brussels gewest heft de federale overheid de onroerende voorheffing.*

De voorzitter (in het Frans).- *Maar uiteindelijk is die niet voor de federale Staat bestemd.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Inderdaad. Maar men heeft de onroerende voorheffing voor het jaar 2004 op twee verschillende momenten en in twee verschillende bedragen uitgedrukt.*

M. le président.- S'agit-il du même exercice ?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Il s'agit de deux enrôlements réalisés en deux temps distincts pour la même année 2004.

M. le président.- C'est-à-dire d'abord pour une partie des biens, et puis pour une autre partie, puisque l'enrôlement concerne des terrains distincts en fonction de l'imposition votée selon le principe de l'annalité de l'impôt.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Il s'agit d'un impôt appliqué globalement au Port de Bruxelles, lequel le répercute ensuite sur ses concessionnaires.

M. le président.- S'il s'agit d'un enrôlement en deux parties, dont chacune concerne des parcelles distinctes du Port, l'enrôlement ne peut se faire sur un même terrain que globalement. Il n'est, en effet, pas possible techniquement de réaliser deux enrôlements successifs sur une même parcelle cadastrale.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Le Port joue un rôle intermédiaire entre les entreprises et le fédéral. Ce n'est pas comme si certaines entreprises avaient déjà payé et d'autres pas.

M. le président.- Le Port est soumis à l'impôt dans son intégralité et le répartit ensuite selon une clé de répartition interne, si je comprends bien.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Le Port répercute seulement 72% des montants facturés, car l'ordonnance régionale précise qu'il existe une immunisation à concurrence de 28% du revenu cadastral. Les entreprises sont par conséquent exemptées de 28% de ces impôts.

M. le président.- Ce qui représente une forme de subside régional.

De voorzitter (in het Frans).- Gaat het om hetzelfde boekjaar?

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Beide inkohieringen betreffen 2004.

De voorzitter (in het Frans).- Dat betekent dat de twee bedragen elk met een ander perceel overeenstemmen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Het gaat om een globale heffing geadresseerd aan de Haven, die deze vervolgens aan zijn concessiehouders doorshuist.

De voorzitter (in het Frans).- Het is technisch onmogelijk om twee opeenvolgende inkohieringen te realiseren voor eenzelfde kadastraal perceel.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- De Haven fungeert als tussenpersoon tussen de federale overheid en de bedrijven. Het is niet zo dat sommige bedrijven wél, en andere niet hebben betaald.

De voorzitter (in het Frans).- Als ik het goed heb begrepen, verdeelt de Haven de heffing onder de bedrijven volgens een interne verdeelsleutel.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- De haven schuift maar 72% van de gefactureerde bedragen naar de bedrijven door, aangezien het gewest voor 28% tussenkomt in de betaling van het kadastraal inkomen.

De voorzitter (in het Frans).- Dat is dus een soort van gewestsubsidie.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Il s'agit d'un subside qui n'est pas perçu par la Région.

M. le président.- J'en déduis qu'il s'agit de la partie régionale du précompte.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Oui. Mais contrairement à la Région bruxelloise, la Région flamande perçoit directement cet impôt. L'enrôlement appliqué par le fédéral est réalisé de manière beaucoup plus stricte aujourd'hui. Les communes bruxelloises ont également transmis un nouveau taux d'imposition au fédéral. Ces montants sont dès lors plus élevés que ceux que nous avions prévu.

M. le président.- L'impôt comporte une part régionale et une part communale. Vous avez l'opportunité d'exempter l'entreprise portuaire de la part régionale qui correspond à ce que vous dites. Mais vous ne pouvez pas prendre des dispositions qui priveraient les communes de la perception de la part qui leur revient. Ceci se fait en fonction des revenus cadastraux fixés par l'administration. Le calcul de l'impôt en fonction des taux adoptés de part et d'autre est déterminé par l'administration fédérale, contre rémunération.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Vu que les précomptes immobiliers se sont avérés beaucoup moins élevés qu'initialement, la Région a prévu un montant spécifique en vue d'exempter les entreprises portuaires de ce paiement.

Ce précompte immobilier est néanmoins encore perçu par les communes.

Je ne dispose pas d'informations précises à ce sujet, vu que les communes ont transféré de nouvelles données au fédéral.

M. le président.- Je ne veux pas intervenir ici parce que je me départirais de ma présidence, mais s'il y a bien quelque chose de prévisible, c'est le calcul du précompte immobilier.

En effet, les revenus cadastraux sont connus et stables, les communes perçoivent les additionnels et le taux d'imposition régional est également connu. Sur l'avertissement-extrait de rôle figure clairement ce qui va à la commune, ce qui va à la

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Het gewest int het bedrag niet.

De voorzitter (in het Frans).- Daaruit leid ik af dat de bedrijven het gewestelijke deel van de voorheffing niet moeten betalen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- In tegenstelling tot het Brussels gewest int het Vlaams Gewest de voorheffing rechtstreeks. Vandaag past de federale overheid de inkohiering veel strikter toe dan vroeger. De Brusselse gemeenten hebben een nieuwe aanslagvoet meege-deeld aan de federale overheid. Dat verklaart waarom de belasting hoger uitvalt dan verwacht.

De voorzitter (in het Frans).- Een eerste deel van de onroerende voorheffing is bestemd voor het gewest, een ander deel voor de gemeenten. U kunt de bedrijven wel vrijstellen van het gewestelijke, maar niet van het gemeentelijke deel.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Omdat de onroerende voorheffing veel lager uitviel dan verwacht, zette het gewest een bedrag opzij om de havenbedrijven te kunnen vrijstellen van die belasting.

Over de nieuwe gegevens die de gemeenten aan de federale overheid hebben overgemaakt, ben ik niet op de hoogte.

De voorzitter (in het Frans).- Ik zal niet tussenbeide komen omdat ik mijn boekje niet te buiten wil gaan als voorzitter van deze commissie. Toch wil ik enkele zaken toevoegen aan het debat.

De onroerende voorheffing is perfect voorspelbaar. De bedragen zijn immers gebaseerd op gekende en stabiele kadastrale inkomens, waarop de gemeenten opcentiemen heffen. Ook de gewestelijke aanslagvoet is gekend. Zodra men de opcentiemen

Région et ce qui va encore à l'Etat, c'est à dire très peu de choses. A partir du moment où les taux des communes sont communiqués - ils peuvent changer -, où le taux de la Région est connu - vous êtes bien placée pour le connaître - et où la part du fédéral - minime - ne change pas non plus, le montant total de l'impôt est prévisible.

Que vous décidiez d'exonérer les entreprises portuaires de la partie régionale du précompte, c'est votre droit le plus strict. Vous pouvez le chiffrer en fonction des revenus cadastraux. Ceux-ci sont connus puisque les propriétés du Port ne changent pas d'importance chaque année. C'est technique. J'essaye de comprendre où se situe le problème.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- On peut discuter de ce que la Région a fait. La Région a voulu payer l'impôt immobilier des entreprises.

M. le président.- La facture totale ?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Oui. Mais nous avons prévu un montant beaucoup plus bas parce que le SPF fédéral ne percevait pas ces montants. En Wallonie, on ne transfère pas tous les montants de manière correcte. J'avais demandé une étude comparative entre les Régions, mais bizarrement, le SPF interprète autrement la perception des impôts immobiliers.

La Région avait prévu d'exonérer les entreprises portuaires pour les années 2006 et 2007, mais le montant que nous avons prévu s'avère insuffisant dans la situation actuelle.

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

Mme Françoise Schepmans.- Le surplus devra être répercuté sur les entreprises puisqu'il ne pourra pas être pris en charge par la Région. Pour quelle raison cet enrôlement a-t-il été tardif ? Est-ce de la responsabilité du Port ou parce que les informations sont arrivées trop tardivement pour que l'administration fasse son travail ?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Ce n'est pas de la responsabilité du Port. C'est à cause

en de gewestelijke aanslagvoet kent, kan men perfect voorspellen hoeveel de onroerende voorheffing in totaal bedraagt.

Mevrouw Grouwels heeft uiteraard het recht om de havenbedrijven vrij te stellen van het gewestelijke deel van de onroerende voorheffing. Ik begrijp echter niet wat het probleem is, want op basis van het kadastraal inkomen is het toch duidelijk welk bedrag naar welke overheid gaat?

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Het Brussels Gewest wou de onroerende voorheffing van de bedrijven voor zijn rekening nemen.*

De voorzitter (in het Frans).- *Het volledige bedrag?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Ja, maar we hadden in een veel kleiner budget voorzien omdat de federale overheid de belasting niet volledig inde. In Wallonië wordt de inning wel eens over het hoofd gezien. Ik had een vergelijkende studie tussen de gewesten gevraagd, maar de federale overheid interpreteert de heffing van de onroerende voorheffing anders.*

Het Brussels Gewest wou de onroerende voorheffing van de havenbedrijven voor 2006 en 2007 betalen, maar het bedrag bleek veel groter te zijn dan verwacht.

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

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De extra kosten zijn voor rekening van de bedrijven omdat het Brussels gewest ze niet kan betalen. Waarom is een deel van de belastingen later ingekohierd? Is dat de schuld van de haven, die bepaalde informatie misschien te laat heeft doorgegeven aan de federale administratie?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Neen, het is de schuld van de federale*

du fédéral que la facture est plus élevée.

M. le président.- Je suis intervenu pour essayer de comprendre ce qui se disait. En confrontant les réponses qui m'ont été données aux questions, je ne comprends plus rien. L'impôt est un élément qui est connu. Il est calculé sur la base du revenu cadastral, lequel est fixé selon une procédure immuable et stable. Il y a pas eu de péréquation cadastrale depuis 1976. Donc, sur chaque parcelle cadastrale, on sait, en fonction de ce qui s'y trouve, quel est le revenu cadastral sur lequel on applique le taux de l'impôt.

Les impôts communaux n'ont pas fait un bond énorme, notamment à Molenbeek, de manière telle que les choses varient aujourd'hui dans de telles proportions.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- J'ignore si les communes ont insisté auprès du fédéral pour qu'il fasse son travail de manière plus précise. En principe, 18 des 19 communes se sont engagées à ne plus augmenter les impôts sur les entreprises. Dans la réalité, on se trouve face à un pot plus élevé que prévu.

M. le président.- Pour des raisons qu'on ignore.

Mme Françoise Schepmans.- Les communes ont peut-être été plus complètes dans les informations qu'elles ont transmises au fédéral, et ce dernier a peut-être été plus proactif.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- C'est pour moi la réponse la plus plausible.

M. le président.- Il existe pour les entreprises un impôt qui peut dépendre de ce qu'on appelle les immeubles par destination, c'est-à-dire l'équipement présent sur un terrain, qui peut varier en fonction du type d'entreprises. Cependant, cela m'étonnerait que cela prenne des proportions telles. S'il y a bien quelque chose qui n'a pas été modifié, ce sont les revenus cadastraux, qui sont simplement indexés chaque année, puisque l'administration est aujourd'hui incapable de procéder à une péréquation.

overheid.

De voorzitter (in het Frans).- *Ik begrijp er niets meer van. Nogmaals, het bedrag van de onroerende voorheffing is perfect voorspelbaar.*

De gemeenten hebben hun belastingen niet zodanig opgetrokken dat hierdoor de verschillen kunnen worden verklaard.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik weet niet of de gemeenten er bij de federale overheid op hebben aangedrongen om nauwkeuriger te werk te gaan. In principe hebben 18 van de 19 gemeenten zich ertoe verbonden om de bedrijfsvoorheffing niet meer te verhogen. In de praktijk viel dit evenwel hoger uit dan verwacht.*

De voorzitter (in het Frans).- *Om redenen die niet echt duidelijk zijn.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Misschien hebben de gemeenten meer nauwkeurige cijfers aan de federale overheid doorgegeven of is de federale overheid proactiever geworden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Dat lijkt mij de meest plausible reden.*

De voorzitter (in het Frans).- *De bedrijfsvoorheffing op onroerende goederen door bestemming (de uitrusting op een terrein) kan variëren naargelang van het soort bedrijf, maar niet in dergelijke mate. Als er een belasting is die niet verandert, is het wel het kadastraal inkomen, dat elk jaar gewoon wordt geïndexeerd. Enkel bij een regionalisering zou de administratie kunnen onderzoeken of een aanpassing van dat kadastraal inkomen haalbaar is.*

C'est seulement dans l'hypothèse où on régionaliserait, comme l'a fait la Flandre, l'administration chargée de percevoir, que l'on pourrait éventuellement réexaminer l'opportunité et la faisabilité d'une péréquation cadastrale à Bruxelles. Dans le système actuel, il est difficile de comprendre la raison des problèmes que relève Mme Schepmans en fonction des éléments de réponse apportés. C'est mystérieux, vous en avez convenu vous-même.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Vu la situation financière des communes, on essaye d'ouvrir tous les tiroirs.

M. le président.- En tant qu'échevine de la commune de Molenbeek, Mme Schepmans est concernée par le Port.

Mme Françoise Schepmans.- Tout comme Bruxelles-Ville.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Il est regrettable que nous n'ayons pas pu poursuivre la politique d'exonération totale que nous entendions mener. Bien que ces montants ne soient pas très élevés, ils représentent néanmoins un frein pour les entreprises.

M. le président.- Ce dossier restera nappé dans un voile de mystère.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Si j'obtiens la véritable réponse, je vous la transmettrai.

Mme Françoise Schepmans.- Nous aurons peut-être l'occasion de revenir sur la question dans quelques mois, pour obtenir davantage d'informations, au vu de l'enquête qui est menée.

M. le président.- Vous avez aiguisé notre curiosité par le caractère mystérieux des raisons que vous invoquez. En matière fiscale, les choses doivent être justes, correctes.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Absolument. Elles doivent être justes et

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Gezien de financiële situatie van de gemeenten proberen wij inderdaad alle laden open te trekken.*

De voorzitter (in het Frans).- *Als Molenbeekse schepen is het normaal dat mevrouw Schepmans begaan is met de Haven.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Net als Brussel-Stad.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Het is jammer dat wij geen totale vrijstelling hebben kunnen toekennen. Hoewel de bedragen niet erg hoog zijn, vormen zij toch een rem voor de bedrijven.*

De voorzitter (in het Frans).- *Dit dossier blijft vragen oproepen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Als ik een duidelijk antwoord krijg, zal ik het u meedelen.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Misschien zal de enquête meer duidelijkheid verschaffen.*

De voorzitter (in het Frans).- *U hebt onze nieuwsgierigheid gewekt. Belastingen moeten correct zijn.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Belastingen moeten inderdaad correct*

transparentes, pour que ceux qui subissent l'impôt
se sentent traités de manière convenable.

- *L'incident est clos.*

en transparant zijn.

- *Het incident is gesloten.*
