PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

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

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 16 JANVIER 2008

VERGADERING VAN

WOENSDAG 16 JANUARI 2008

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

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

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES 6

- de Mme Françoise Schepmans 6

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

concernant "l'achat de 102 nouveaux trams".

- de M. Mustapha El Karouni 9

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

concernant "l'écoconduite à la STIB".

- de M. Mustapha El Karouni 12

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

concernant "les cyclistes et les ronds-points".

- de M. Dominiek Lootens-Stael 16

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

concernant "la publicité pour les cartes Mobib adressée uniquement en français".

INHOUD

MONDELINGE VRAGEN 6

- van mevrouw Françoise Schepmans 6

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

betreffende "de aankoop van 102 nieuwe trams".

- van de heer Mustapha El Karouni 9

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

betreffende "de milieuvriendelijke rijstijl bij de MIVB".

- van de heer Mustapha El Karouni 12

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

betreffende "de fietsers en de verkeerspleinen'.

- van de heer Dominiek Lootens-Stael 16

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

betreffende "de eentalige Franstalige publiciteit voor de Mobibkaart".

- de Mme Viviane Teitelbaum 18

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

concernant "le réseau réveillon 2008".

- de Mme Viviane Teitelbaum 21

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

concernant "les horaires de la STIB".

- de M. 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,

concernant "les effets de la hausse du carburant dans le secteur des taxis".

- de M. Hamza Fassi-Fihri 30

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

concernant "le surcoût en nettoyage de la STIB engendré par la fermeture des poubelles dans ses stations en conséquence de l'alerte attentat déployée lors des congés de Noël".

INTERPELLATION 33

- de Mme Carla Dejonghe 33

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 18

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

betreffende "de MIVB en Oudejaarsnacht 2008".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 21

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

betreffende "de uurregelingen van de MIVB".

- van de heer Mustapha El Karouni 25

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

betreffende "de gevolgen van de stijging van de brandstofprijzen voor de taxisector".

- van de heer Hamza Fassi-Fihri 30

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

betreffende "de meerkosten voor de MIVB op het vlak van het schoonmaken van de stations ten gevolge van het alarm tijdens het Kerstverlof".

INTERPELLATIE 33

- van mevrouw Carla Dejonghe 33

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,

concernant "les plans pour rehausser les ponts le long du canal".

QUESTIONS ORALES 33

- de Mme Marie-Paule Quix 34

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,

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

- de M. Walter Vandenbossche 34

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,

concernant "l'encouragement de la navigation intérieure comme moyen de transport".

tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,

betreffende "de plannen om de bruggenlangs het kanaal te verhogen".

MONDELINGE VRAGEN 33

- van mevrouw Marie-Paule Quix 34

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".

- van de heer Walter Vandenbossche 34

aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,

betreffende "het stimuleren van de binnenvaart als transportmiddel".

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE 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 "l'achat de 102 nouveaux trams".

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

Mme Françoise Schepmans.- Par la voix de son directeur général, la STIB a annoncé l'acquisition de 102 nouveaux tramways venant compléter le parc actuel de T3000 et T4000.

Cette décision est accueillie avec satisfaction par tous, particulièrement par les usagers, puisque cela permettra de remplacer progressivement un matériel devenu assez vétuste et dont le confort est parfois relatif.

Mais, si cette nouvelle montre le souci de la STIB d'améliorer le confort et d'augmenter de façon générale l'offre de places, une zone d'ombre subsiste au sujet de l'utilisation optimale des trams déjà livrés. En principe, ces véhicules sont affectés aux lignes 4, 23, 24 et 25.

Rappelez-vous l'effet d'annonce de la STIB, ainsi que le vôtre, lors de la mise en service en 2007 de cette ligne 24 entre Boondael et la gare de Schaerbeek où il était fait allusion à l'utilisation du nouveau matériel. Cette promesse a fait long feu et le tram 24, devenu le 25 en juillet 2007, est exploité

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de aankoop van 102 nieuwe trams".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans)*.- *De algemene directeur van de MIVB heeft de aankoop van 102 trams aangekondigd. Dat is een goede zaak, want een deel van het huidige materiaal is verouderd en biedt weinig comfort.*

Ik vraag me echter af of de nieuwe trams, die worden ingezet op lijn 4, 23, 24 en 25 optimaal worden gebruikt. Ik stel vast dat er nog altijd oude tramstellen rijden op lijn 25, behalve in het weekend. De nieuwe trams 3000 en 4000 staan ondertussen ongebruikt in het depot in de Renbaanlaan.

Overigens zijn er volgens de verklaringen van sommige directieleden van de MIVB nog steeds problemen met de levering van de tramstellen.

Waarom wordt er niet maximaal gebruik gemaakt van de nieuwe trams? Waarom worden de nieuwe trams in het weekend niet eveneens ingezet op andere lijnen?

Klopt het dat er technische problemen zijn met

avec du matériel ancien, sauf le week-end.

Pendant ce temps, on constate que des trams 3000 et 4000 restent stationnés au dépôt de l'avenue de l'Hippodrome et ne sont pas mis en service sur le réseau. Que dire des samedis et dimanches où le dépôt se mue en un véritable parc d'exposition de ces nouveaux trams 3000 et 4000 ?

Par ailleurs, alors que vous aviez déjà été interrogé, M. le ministre, sur les difficultés de mise en service des rames de métro BOA, il semble que les fournitures continuent à poser problème si on en croit les déclarations de certains responsables de la STIB. Aussi, j'ai plusieurs questions à vous poser.

Pourquoi le nouveau matériel de tramways ne fait-il pas l'objet d'une utilisation maximale sur le réseau en semaine ? N'est-il pas logique d'offrir le maximum de places aux usagers en utilisant au mieux le nouveau matériel ? Pourquoi ce nouveau matériel n'est-il pas affecté à d'autres lignes les samedis et dimanches, par exemple le 92, 94 ou 81, montrant une réelle modernisation de l'offre de transport ?

Est-il exact que la rame de métro n° 7 présente des problèmes techniques ? Quelles ont été les actions prises vis-à-vis des fournisseurs ? Des indemnités ont-elles été exigées de leur part pour les retards de livraison et inconvénients découlant d'une mise en service qui a dû être reculée ?

Par ailleurs, le manuel de bonnes pratiques qui a été publié récemment annonce la commande de 156 trams supplémentaires. Faut-il en déduire que la STIB a revu à la baisse ses intentions d'améliorer l'offre de transports à Bruxelles ? Comme c'est une question orale, vous n'êtes pas tenu de répondre à cette dernière question que je viens d'ajouter.

Le manuel pratique pour un réseau performant stipule que la STIB avait l'intention d'acheter 156 trams et 281 bus. La demande me paraît dès lors insuffisante, compte tenu des intentions initiales.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il est évident que la STIB et moi-même avons pour ambition d'utiliser au mieux ces nouveaux trams. La phase actuelle est transitoire car les véhicules récemment livrés ne sont pas encore tous aptes à circuler sur le réseau.

metrostel 7? Hebt u schadevergoeding geëist van de leverancier wegens laattijdige levering?

Onlangs werd aangekondigd dat er nog eens 156 trams worden besteld. Wil dat zeggen dat de MIVB zich minder ambitieus opstelt inzake de verbetering van het openbaar vervoer?

Volgens de handleiding voor een performant netwerk plant de MIVB 156 trams en 281 bussen aan te kopen. Dat lijkt mij niet voldoende, gezien de oorspronkelijke intenties.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Wij zitten momenteel in een overgangsperiode, aangezien de pas geleverde voertuigen nog niet allemaal operationeel zijn. Na levering moet de MIVB nog bijkomende uitrustingen aanbrengen,*

Après leur livraison, la STIB doit encore procéder à l'installation d'équipements divers sur ces véhicules (oblitérateurs, système radio). Mais rassurez-vous : il ne s'agit que d'une question de semaines, l'objectif poursuivi étant bien évidemment de pouvoir au plus vite utiliser tout le parc.

Contrairement à ce que vous affirmez, la ligne 25 est aujourd'hui partiellement exploitée avec les nouveaux véhicules pendant l'horaire de semaine et leur nombre sera appelé à croître d'ici l'été. Dès la mise en "œuvre de l'ultime phase du plan de restructuration du réseau cet été, les nouveaux véhicules circuleront en priorité sur l'axe Nord-Midi (lignes 3 et 4, ainsi que la ligne 55 Bordet et Rogier) et sur l'axe de la Grande Ceinture (lignes 23, 24 et 25).

Il est difficilement envisageable de les affecter à d'autres axes pendant le week-end, tant pour une question d'image - l'expérience nous montre qu'en pareil cas les clients se plaignent massivement de ne pas bénéficier des mêmes facilités de confort pendant la semaine - que pour une question liée à la demande. L'affectation du matériel doit en effet viser à offrir les véhicules de grande dimension sur les axes les plus fréquentés.

Il va de soi que la commande de 102 nouveaux trams, comme le prévoit le contrat de gestion, permettra de réévaluer l'affectation des véhicules par ligne et offrira à d'autres lignes l'opportunité de bénéficier de ce supplément de capacité et de confort. Ces 102 nouveaux trams s'ajoutent aux 65 trams déjà acquis par la STIB, ce qui totalise un nombre de 167 véhicules.

En ce qui concerne les rames de métro, les derniers essais de vérification imposés aux nouvelles acquisitions avant leur mise en service permettent de dépister l'un ou l'autre défaut. Ceci n'a rien d'exceptionnel. Les retards occasionnés par la résolution de ces problèmes par le fournisseur et ses sous-traitants sont comptabilisés bien évidemment dans les pénalités de retard prévues par le contrat.

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

Mme Françoise Schepmans.- Nous suivrons avec attention la mise en oeuvre et le fonctionnement de ces nouveaux trams.

zoals het radiosysteem en de ontwaardingstoestellen. Dat duurt evenwel maar enkele weken.

In tegenstelling tot wat u beweert, wordt lijn 25 tijdens de week gedeeltelijk geëxploiteerd met de nieuwe voertuigen. Tegen de zomer zouden er op die lijn nog meer nieuwe voertuigen moeten rijden. In de zomer gaat immers de laatste fase van het herstructureringsplan van start. De nieuwe voertuigen zullen voornamelijk worden ingezet op de Noord-Zuidas (lijnen 3, 4 en 55) en op de Grote Ring (lijnen 23, 24 en 25).

Het is moeilijk om die voertuigen tijdens het weekend op andere lijnen in te zetten, omdat de klanten dan klagen dat ze tijdens de week niet hetzelfde comfort kunnen genieten. Bovendien is het logisch dat de grootste voertuigen op de drukste lijnen worden ingezet.

De MIVB had reeds 65 trams aangekocht. Dankzij de bijkomende bestelling van 102 trams zullen wij ook op andere lijnen het comfort kunnen verbeteren.

Wat de metrostellen betreft, is het normaal dat er een aantal controletests worden uitgevoerd. Als er nog problemen moeten worden opgelost en de bestelling hierdoor vertraging oploopt, voorziet het contract in een boete.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans)*.- *Wij zullen aandachtig volgen hoe de nieuwe trams worden ingezet.*

M. Pascal Smet, ministre.- Cette acquisition favorisera en outre l'emploi en Belgique, puisque c'est une société belge qui construira les 102 trams supplémentaires. Le prix par unité est de l'ordre de 2,2 millions d'euros.

- L'incident est clos.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Deze aankoop bevordert trouwens de Belgische werkgelegenheid, want de 102 trams worden door een Belgische firma gebouwd en kosten ongeveer 2,2 miljoen euro per stuk.*

- Het incident is gesloten.

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 "l'écoconduite à la STIB".

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

M. Mustapha El Karouni.- L'augmentation continue du prix des carburants et la réduction impérative des gaz à effet de serre, à l'origine du réchauffement climatique, exigent des efforts continus pour, d'une part, limiter le coût du transport et d'autre part, participer à la sauvegarde de la planète. Le principe de l'écoconduite permet de faire face à ces enjeux.

Il s'agit de modifier les habitudes de conduite pour apprendre à rouler de manière "éco-proactive". L'objectif est d'arriver à concilier une conduite qui soit à la fois payante en termes écologiques et économiques, mais aussi professionnelle et anticipative, ce qui a également une influence directe sur la sécurité routière. Ce concept permet de rencontrer un certain nombre de préoccupations légitimes et impératives.

Plusieurs sociétés se sont déjà spécialisées dans la formation des chauffeurs routiers ou des utilisateurs de voitures de société, avec des résultats surprenants. Les formations proposées permettent en effet aux entreprises de réaliser des économies allant de 1.300 à 1.800 euros par an et par camion, soit une diminution de 5 à 7%. D'autres sources indiquent une diminution pouvant aller jusqu'à 15%

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "de milieuvriendelijke rijstijl bij de MIVB".

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- De brandstofprijzen blijven stijgen en de uitstoot van broeikasgassen zorgt voor een opwarming van het klimaat. Een milieuvriendelijke rijstijl kan in beide opzichten erg nuttig zijn. Het gaat om een proactieve rijstijl, die niet alleen zuiniger en milieuvriendelijker is, maar ook veiliger.*

Verschillende bedrijven bieden al een gespecialiseerde opleiding aan, met verrassende resultaten. De deelnemende ondernemingen realiseren besparingen van 1.300 tot 1.800 euro per jaar per vrachtwagen, ofwel 5 à 7%. Andere bronnen spreken over 15% minder brandstofverbruik en over een besparing tot 400 euro per jaar voor bedrijfswagens.

Naast de zuinigheid en de milieuvriendelijkheid, zorgt eco-driving ook voor minder verkeersongevallen, dalen de onderhoudskosten en zorgt het in 90% van de gevallen voor tijdwinst voor de chauffeurs.

Deze rijstijl is dus van strategisch belang voor ondernemingen. Een opleiding duurt slechts vier uur. In Canada volgen alle chauffeurs uit het openbaar vervoer zo'n opleiding, wat aantoont dat

de leur consommation de carburant, tandis que le bénéfice pour les voitures de société peut aller jusqu'à 400 euros par an et par voiture. Tous ces chiffres indiquent une valeur ajoutée certaine.

En plus de tous les bienfaits environnementaux et économiques qu'une telle conduite engendre, l' "eco-driving" permet de limiter les accidents de la route, de réduire les frais indirects des véhicules, comme les entretiens et, dans 90% des cas, d'enregistrer un gain de temps pour les écoconducteurs.

La conduite écologique doit donc clairement s'inscrire comme une véritable stratégie d'entreprise. Ce style de conduite, qui peut être appris en un cours de quatre heures, a d'ailleurs été enseigné à tous les chauffeurs des transports en commun au Canada. La mise en application de ce principe dans certains pays démontre qu'il ne s'agit pas d'une utopie.

Comment les chauffeurs de la STIB sont-ils sensibilisés à l'écoconduite ? Ce type de formation existe-t-il au sein de la STIB ?

Ces formations sont-elles prévues dans le cadre de l'arrêté royal du 4 mai 2007, transposant en droit belge la directive européenne 2003/59/CEE relative à la qualification initiale et à la formation continue qui contient, dans la liste des matières devant être couvertes, un point spécifique relatif à la consommation de carburant ?

Comment la STIB se prépare-t-elle actuellement à l'entrée en vigueur de ces dispositions légales, dont la date est fixée au 1er septembre 2008 ?

La préservation de l'environnement doit être un effort fourni par tous, au bénéfice de tous. Ne pensez-vous pas que la STIB pourrait ainsi collaborer à cette écologie pour tous ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis plusieurs années déjà, diverses actions sont menées dans le but de réduire la facture énergétique de la STIB, mais aussi de minimiser son impact sur l'environnement. En octobre 2005, la direction de la STIB a adopté à ma demande le principe de mise en œuvre d'une véritable stratégie d'énergie, qui s'inscrit dans la démarche de son plan d'action

dit geen utopie is.

Worden de chauffeurs van de MIVB hiervoor warm gemaakt? Biedt de MIVB een dergelijke opleiding aan?

Is deze opleiding opgenomen in het koninklijk besluit van 4 mei 2007, dat de Europese richtlijn 2003/59/EEG omzet in Belgisch recht? Deze richtlijn vermeldt onder meer het brandstofverbruik in de lijst van onderwerpen voor permanente vorming.

Dit K.B. wordt van kracht op 1 september 2008. Hoe bereidt de MIVB zich daarop voor?

Vindt u niet dat de MIVB op die manier kan bijdragen tot een beter leefmilieu?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Al vele jaren tracht de MIVB haar energiefactuur te reduceren en de negatieve impact van haar energieverbruik op het milieu te beperken. Op mijn aansporen heeft de MIVB-directie in oktober 2005 het ambitieuze principe van "energiestrategie" onderschreven in het kader van het actieplan inzake duurzame ontwikkeling. De MIVB besliste*

Développement durable. Dans ce contexte, il a été décidé de faire figurer la conduite douce au programme de la formation des chauffeurs. L'écoconduite est donc considérée par la STIB et moi-même comme un objectif important en matière de formation.

Actuellement, les principes de conduite en vue d'économiser du carburant sont présentés dans la formation de base des conducteurs. Cette formation touche plus ou moins 200 chauffeurs par an. La conduite fait l'objet d'une évaluation formative durant les sept jours de conduite en ville.

Dès septembre 2008 et l'application de la directive européenne 59/2003, un cours de "conduite rationnelle" sera mis en place, ayant notamment pour objectif d'apprendre à optimiser la consommation de carburant. Il fera l'objet d'une évaluation certifiante, théorique et pratique, les questions et critères de réussite émanant du SPF Transport et Mobilité.

En outre, une journée de formation continue sera organisée pour tous les chauffeurs en place, sur le thème de la conduite économique. Le programme est en cours de finalisation. Durant le cours, un dispositif de caméra embarquée à bord du véhicule, relié à un ordinateur, permettra de démontrer les écarts de consommation selon le type de conduite.

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

M. Mustapha El Karouni.- Avez-vous des échos de ce qui se passe au Canada ?

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB en a sans doute, mais pas moi. La STIB fait partie de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP), qui compte de nombreux groupes de travail sur différents sujets, et sans doute sur celui-ci aussi. Les collaborateurs de la STIB en ont certainement connaissance.

M. Mustapha El Karouni.- Il semblerait que l'expérience canadienne ait porté des fruits intéressants.

M. Pascal Smet, ministre.- A mon avis, la STIB est au courant. Si ce n'est pas le cas, nous l'en informerons.

onder meer om ecodriving in de basisopleiding van de chauffeurs op te nemen. Jaarlijks nemen minstens 200 chauffeurs aan deze opleiding deel.

Vanaf september 2008, zodra de Europese richtlijn van toepassing is, wordt een cursus "rationeel rijden" ingevoerd, onder meer om het brandstofverbruik te doen dalen. De cursus zal worden afgesloten met een test die wordt opgesteld en verbeterd door de FOD Vervoer en Mobiliteit.

Daarnaast zullen alle chauffeurs een dag bijscholing krijgen over zuinig rijden. Door middel van een camera verbonden met een computer kan men in het voertuig zelf nagaan of de rijstijl van de chauffeur energiezuinig is.

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Bent u op de hoogte van het Canadese beleid?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik niet, maar als lid van de UITP (International Association of Public Transport) is de Canadese situatie de MIVB wellicht niet onbekend.*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Het Canadese beleid zou interessante resultaten opleveren.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal de MIVB hierover spreken.*

- 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 "les cyclistes et les ronds-points".

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

M. Mustapha El Karouni.- Je souhaiterais aborder avec vous la problématique de la sécurité des cyclistes dans les ronds-points. En effet, la part des déplacements effectués à vélo à Bruxelles est en augmentation constante. C'est une bonne chose puisque, contrairement aux Pays-Bas ou à la Flandre, le vélo n'est guère utilisé à Bruxelles et en Région wallonne, ce qui pose question en termes de préservation de l'environnement et de possibilités pour les usagers faibles de bien circuler dans une grande ville. Il convient donc d'assurer un maximum de sécurité à ces usagers faibles afin de prévenir et de réduire les risques potentiels d'accidents.

Selon une étude que le Steunpunt Verkeersveiligheid a publié en décembre 2006, le nombre d'accidents impliquant des cyclistes, avec ou sans blessés, augmente de 29% à la suite de l'aménagement d'un rond-point (ou giratoire), et jusqu'à 80% dans une agglomération urbaine. Cette étude constate que le nombre d'accidents avec des cyclistes faisant des victimes mortelles ou des blessés graves a quant à lui augmenté de 50% après l'aménagement de ronds-points.

L'étude a porté sur 95 ronds-points aménagés sur des routes régionales en Flandre entre 1994 et 2000.

Une étude menée en 2003 en Région wallonne montre que la place des vélos, leur visibilité et leur cohabitation avec les voitures pose problème dans

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "de fietsers en de verkeerspleinen'.

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Steeds meer fietsers wagen zich in het Brusselse verkeer. Aangezien de Brusselaar altijd minder in dit vervoermiddel geïnteresseerd is geweest dan de Nederlander of de Vlaming, is dit goed nieuws. Bovendien wordt het Brussels milieu er beter van. De veiligheid van de fietser moet dan ook zoveel mogelijk worden gewaarborgd.*

Volgens een studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid uit december 2006 stijgt het risico op ongevallen voor fietsers met 29% op een rotonde, en met 80% in een stedelijke omgeving. Sinds de komst van de rotonde zou het aantal dodelijke ongevallen of ongevallen met zwaargewonden waarbij fietsers zijn betrokken, met 50% zijn gestegen.

De studie was van toepassing op 95 rotondes op Vlaamse gewestwegen en liep van 1994 tot 2000.

Uit een Waalse studie van 2003 blijkt dat rotondes een negatieve invloed hebben op de zichtbaarheid van fietsers en aanleiding geven tot meer ongevallen. Fietsers hebben voorrang op een rotonde, maar automobilisten verlenen die niet altijd.

Ik herinner u eraan dat zelfs de premier in 2002 is aangereden toen hij op een rotonde fietste.

Globaal gezien hebben rotondes een positieve invloed op de verkeersveiligheid, maar vooral op

les ronds-points. Lorsqu'ils se trouvent dans un rond-point, ils ont la priorité, mais celle-ci ne leur est pas toujours accordée par les automobilistes.

Dois-je vous rappeler que Guy Verhofstadt avait eu un accident en 2002 alors qu'il roulait à vélo sur une piste cyclable marquée au sol dans un rond-point ? La conductrice lui avait coupé la route pour sortir du rond-point. Ce n'est pas parce que le Premier ministre a eu un accident qu'il faut être plus préoccupé, mais ce fait divers a le mérite de mettre le problème en relief.

L'impact globalement positif des ronds-points sur la sécurité routière est avéré mais, en tous cas dans les ronds-points de grande dimension où la vitesse du trafic automobile reste élevée, le gain de sécurité est moindre pour les cyclistes.

Une étude de 1995, préparatoire au Norwegian Traffic Safety Manual, qui synthétise 24 études réalisées dans divers pays, fait état d'une baisse moyenne des accidents corporels de 30 à 40%, mais de seulement 10 à 20% pour les cyclistes.

Par contre, l'expérience de la ville suédoise de Växjö (70.000 hab.) montre que le remplacement d'une série de carrefours par des ronds-points peut, à certaines conditions, améliorer la sécurité des cyclistes encore davantage que celle des usagers motorisés.

Ces conditions qui ont été décrites en 1998 par l'OCDE sont notamment le petit diamètre du rond-point (diamètre de l'îlot central généralement inférieur à 10 m), une seule bande sur l'anneau, et une seule bande sur les voies d'accès. La compacité du rond-point est par ailleurs également favorable à la sécurité du trafic motorisé et des piétons. A Bruxelles, les Etats-généraux de la Sécurité routière demandent que les ronds-points compacts soient privilégiés.

Il me serait agréable de connaître la politique poursuivie en la matière. En effet, le procès-verbal de la commission Vélo du 4 septembre 2007 parle d'un vade-mecum vélos/ronds-points réalisé par l'IBSR. Ce vade-mecum est-il déjà disponible ? Quelles en sont les grandes lignes ?

En juin 2007, le premier contrôleur de pistes cyclables de la Région est entré en fonction Celui-ci effectue quotidiennement des inspections à vélo

grote rotondes, waar auto's nog relatief snel rijden, is het minder veilig voor fietsers.

Uit een Noorse studie van 1995 blijkt dat het aantal ongevallen door de aanleg van een rotonde gemiddeld met 30 à 40% daalt, maar het aantal ongevallen met fietsers slechts met 10 à 20%.

In de Zweedse stad Växjö is gebleken dat de aanleg van rotondes er onder bepaalde omstandigheden ook toe kan leiden dat de veiligheid voor fietsers aanzienlijk verbetert. Zo is het onder meer noodzakelijk dat de omtrek niet te groot is. De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid beveelt compacte rotondes aan in Brussel.

Welk beleid voert u ter zake? Er zou een vademecum voor fietsen op rotondes komen. Bestaat dat reeds? Wat zijn er de krachtlijnen van?

Sinds juni 2007 is de eerste Brusselse fietspadencontroleur in dienst getreden. Hij controleert dagelijks de fietspaden per fiets en brengt verslag uit, teneinde problemen sneller op te sporen. Heeft hij reeds problemen met betrekking tot rotondes aangekaart?

Een fietsvriendelijkere stad tenslotte draagt bij tot minder autoverkeer en een beter milieu.

afin de surveiller l'état des pistes cyclables. Sur base de ses rapports, toutes les défectuosités sont désormais repérées plus rapidement. Ce contrôleur a-t-il déjà évoqué des problèmes liés à l'aménagement de certains ronds-points ? Si oui, quels ont été les griefs évoqués ?

En effet, la sécurité est un droit pour tous et notamment pour les cyclistes qui font figure d'usagers faibles. De surcroît, faciliter la mobilité des cyclistes ne peut que contribuer à désengorger le trafic automobile et contribuer à la préservation de l'environnement.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je partage l'analyse de M. El Karouni à propos de l'insécurité des cyclistes dans les ronds-points.

En effet, dans l'étude sur les accidents cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale, il est apparu que sur 100 accidents entre 1998-2000, dix se sont passés dans des ronds-points. Cette étude a fait l'objet d'une publication de notre vade-mecum vélo et est téléchargeable en ligne sur le site web vélo de la Région.

L'IBSR recommande de favoriser les ronds-points compacts avec une seule bande de circulation où chacun prend sa place dans l'anneau sans marquage vélo. S'il n'est pas possible de n'avoir qu'une bande de circulation, il y a lieu d'étudier soigneusement l'insertion des cyclistes. Une étude détaillée doit montrer dans ces cas que la solution du rond-point présente encore des avantages par rapport à un carrefour à feux.

Le vade-mecum relatif aux ronds-points suivra cette philosophie et proposera des recommandations pour les aménagements futurs. Il doit paraître vers la mi-2008 et sera suivi en fin d'année d'un cahier traitant des carrefours.

Dans le courant de ce mois de janvier, mon administration doit participer à une réunion du comité d'accompagnement de l'IBSR, en vue de fixer les grandes lignes du contenu des cahiers relatifs aux giratoires. Je ne puis donc en dire plus à ce jour. Par ailleurs, des formations dans les zones de police et dans les administrations locales auront lieu cette année pour que les solutions et recommandations visant à améliorer la sécurité des

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ga akkoord met uw opmerkingen over de veiligheidsproblemen voor fietsers op rotondes.*

Tijdens de periode 1998-2000 vonden 10% van de Brusselse fietsongevallen plaats op rotondes. Het fietsvademecum kan op fiets.irisnet.be gedownload worden.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) beveelt compacte rotondes met slechts één rijstrook en zonder aparte fietsstrook aan. Als dat niet mogelijk is, moet men goed nadenken over een oplossing voor fietsers. Er moet dan een studie worden uitgevoerd waaruit moet blijken dat een rotonde toch veiliger is dan een kruispunt met verkeerslichten.

Het vademecum voor de rotondes zou medio 2008 beschikbaar moeten zijn en zal tegen het jaareinde worden gevolgd door een vademecum voor de kruispunten.

In januari zal mijn bestuur deelnemen aan het begeleidingscomité van het BIVV dat de grote lijnen van het vademecum zal vaststellen. Er zullen dit jaar ook in alle politiezones en plaatselijke besturen opleidingen worden georganiseerd ten behoeve van de wegbeheerders.

De fietspadencontroleur formuleert voornamelijk voorstellen met betrekking tot de bestaande infrastructuur. Tot nu toe zijn er nog geen problemen gesignaleerd wat de veiligheid aan de rotondes betreft.

usagers faibles soient transmises à tous les gestionnaires de voiries.

Notre contrôleur des pistes cyclables s'occupe essentiellement de faire des propositions de remise en état des infrastructures existantes; à ce jour, il n'a pas encore fait de constatations problématiques liées à la sécurité dans les ronds-points.

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

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

M. Mustapha El Karouni.- Je me réjouis de ce que vous partagiez ma préoccupation. J'espère que la Région intensifiera ses efforts à l'avenir pour renforcer l'attractivité de la bicyclette à Bruxelles.

L'expérience de location de vélos au centre-ville n'a pas bien fonctionné, peut-être pour une question d'habitudes. En accentuant leurs efforts en la matière, les autorités publiques adresseront un signal aux personnes qui hésitent encore à se déplacer à vélo.

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Het verheugt mij dat het gewest nog meer inspanningen zal leveren om Brussel aantrekkelijk te maken voor de fietsers. Het fietsverhuursysteem in Brussel-Stad was echter niet echt een schot in de roos.*

M. Pascal Smet, ministre.- L'expérience du vélo de location n'a rien à voir avec la problématique de la sécurité, d'autant plus que le sentiment d'insécurité en vélo est souvent d'ordre psychologique, malgré le caractère indéniable de certains problèmes. Lors des heures de pointe, les voitures ne circulent que lentement sur les grands axes, ce qui écarte le danger lié à la grande vitesse. La Région comporte aussi de nombreuses voiries parallèles aux grands axes de pénétration, qui offrent une alternative intéressante à ceux-ci.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het fietsverhuursysteem heeft niets te maken met de veiligheidsproblematiek, te meer daar het onveiligheidsgevoel op de fiets vaak van psychologische aard is. Tijdens de spitsuren wordt er immers zeer traag gereden op de grote assen. Er zijn ook heel wat verkeersassen die parallel met de grote invalswegen lopen en zo een interessant alternatief aan de fietsers bieden.*

M. Mustapha El Karouni.- L'aspect psychologique explique effectivement que les gens hésitent à franchir le pas. Lorsque les pouvoirs publics indiquent qu'il y a un effort, ils aident psychologiquement ces personnes à se décider.

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Dat psychologisch aspect verklaart waarom men de stap niet zet. Wanneer de overheid inspanningen doet, helpt ze de mensen die vrees te overwinnen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Nous sommes passés d'1% à 4% d'usagers cyclistes et nous continuerons à encourager la pratique du vélo en vue d'atteindre les 10 à 15% dans dix ans.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het aantal fietsers is gestegen van 1% tot 4%. Wij hopen binnen 10 jaar 10% tot 15% te halen.*

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "la publicité pour les cartes Mobib adressée uniquement en français".

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

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais).- Même si ma question peut sembler un peu dépassée, je tiens à la poser afin d'éviter que de tels problèmes se reproduisent à l'avenir.*

La STIB a envoyé début décembre un courrier à tous les abonnés de plus de 65 ans relatif à l'introduction de la carte Mobib. D'après une dizaine de retraités flamands qui m'ont contacté, ce courrier était rédigé exclusivement en français, ce qui constitue une infraction à la législation sur l'emploi des langues.

Comment la STIB a-t-elle pu commettre cette erreur ? La lettre envoyée aux Flamands de notre Région, âgés de plus de 65 ans, a-t-elle été rédigée dans la mauvaise langue ? Y a-t-il eu une erreur aussi dans le courrier envoyé aux francophones ? Qu'avez-vous entrepris afin d'éviter ce genre d'erreur à l'avenir ? La STIB a-t-elle présenté ses excuses ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La STIB s'est basée sur la langue dans laquelle*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de eentalige Franstalige publiciteit voor de Mobibkaart".

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

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Het klinkt misschien als vijgen na pasen, maar ik had deze vraag begin december als dringende vraag ingediend. Om duistere redenen vond men die vraag evenwel niet dringend, hoewel andere vragen over hetzelfde onderwerp wel werden aanvaard. Ik sta er niettemin op om mijn vraag te stellen, teneinde te vermijden dat dergelijke problemen zich in de toekomst zouden herhalen.

Een tiental Vlaamse gepensioneerden hebben mij gecontacteerd over een brief die ze van de MIVB kregen. Het gaat om de mailing die de MIVB begin december aan alle abonnementshouders, 65-plussers, heeft verstuurd met betrekking tot de invoering van de Mobib-kaart. De brief en alle bijlagen waren opgesteld in eentalig Frans. Dat is een overtreding op de taalwetgeving, die de MIVB in al zijn betrekkingen met particulieren moet naleven.

Hebt u laten nagaan hoe het komt dat de MIVB in de fout is gegaan? Was de volledige mailing aan de Vlaamse 65-plussers die in het gewest wonen in de verkeerde taal gesteld? Is de mailing die naar de Franstalige abonnementshouders werd verstuurd, eveneens fout gelopen? Wat hebt u ondernomen om dergelijke blunders in de toekomst te voorkomen? Was het mogelijk nog een deel van de mailing tegen te houden en in de juiste taal te versturen? Heeft de MIVB haar excuses aan de Vlaamse abonnementshouders aangeboden en een nieuwe correcte brief verstuurd?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB baseerde zich voor haar mailing aan de 65-plussers

apparaissent les noms des rues au Registre national qui, à son tour, se fonde sur le choix de la langue de la carte d'identité. Par ailleurs, le Vlaams Belang a recours à la même méthode pour l'envoi de ses tracts électoraux.

Des erreurs se produisent parfois parce que certains noms de rues sont identiques dans les deux langues ou parce que certains citoyens ignorent la langue de leur carte d'identité.

Jusqu'à présent, seules 440 demandes visant à obtenir les documents dans une autre langue ont été enregistrées, sur un total de 164.000 lettres envoyées.

Sur ces 440 demandes, il y avait 82% de francophones qui avaient reçu un courrier rédigé en néerlandais.

Autrement dit, votre question et vos insinuations selon lesquelles la STIB opprimerait les Flamands ne sont pas étayées par les faits. Bien entendu, la STIB pourrait envoyer les documents en deux langues, mais ce ne serait pas écologiquement responsable.

op de taal waarin de straatnamen door het Rijksregister werden doorgegeven. Het Vlaams Belang gebruikt overigens diezelfde methode voor haar verkiezingsfolders. Het Rijksregister baseert zich op zijn beurt op de taalkeuze van de identiteitskaart.

Af en toe kunnen hierbij fouten optreden, omdat sommige straatnamen identiek zijn in beide talen of omdat voor sommige burgers niet duidelijk is in welke taal de identiteitskaart is.

Tot op heden ontving de MIVB, op een totaal van 164.000 verstuurde brieven, slechts 440 aanvragen om de documenten in een andere taal te ontvangen (of 0,27%).

Van deze 440 mensen waren er 359 die een Nederlandstalige brief hebben gekregen en eigenlijk een Franstalige brief wilden. Slechts 82 aanvragen kwamen van personen die een Franstalige brief ontvingen en de voorkeur gaven aan Nederlandstalige documenten.

Van de 0,27% die een brief in de verkeerde taal hadden ontvangen, waren er 82% Franstaligen die een brief in het Frans in plaats van het Nederlands wilden.

Uw vraagstelling en toon, waarmee u suggereert dat de Vlamingen door een Fransdolle organisatie worden onderdrukt, slaat nergens op. Dat blijkt uit de feiten. De MIVB gebruikt trouwens dezelfde verzendingsmethode als het Vlaams Belang. Uiteraard kan de MIVB alle documenten in twee talen versturen, maar dat is ecologisch niet verantwoord: het zou meer verspilling van inkt, papier enzovoort met zich meebrengen.

Mensen die een brief ontvingen in de verkeerde taal, krijgen in de toekomst alle documenten in de juiste taal. Het is jammer dat er af en toe een vergissing voorkomt, maar het gaat over een zeer kleine minderheid.

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais).- Bien que le Vlaams Belang recueille plus de voix que votre parti, nous disposons de moins de pouvoir. Nous n'avons pas accès au Registre national, contrairement à ce que vous affirmez.*

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Hoewel het Vlaams Belang veel meer stemmen haalt dan uw partij, hebben we veel minder macht. Wij hebben geen toegang tot het Rijksregister. In tegenstelling tot wat u beweert, kunnen we daar geen gebruik van maken om drukwerk naar de kiezers te sturen.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).-*

De heer Pascal Smet, minister.- Durft u dat onder

Oseriez-vous le dire sous serment ? Je propose de mentionner au compte rendu que M. Lootens affiche un sourire éloquent.

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais).- Ces 440 personnes ne représentent que la pointe de l'iceberg. Certaines des personnes qui m'ont contacté avaient bel et bien une carte d'identité en néerlandais. Je vous conseille donc de vérifier s'il n'y a pas d'erreurs au Registre national, car parfois le choix de la langue y est mal enregistré.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Les citoyens doivent faire rectifier ces erreurs.*

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais).- Je vous suggère à l'avenir de vous adresser aux clients en ne vous basant pas sur des données erronées.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- C'est la STIB qui s'adresse aux clients, pas moi. Je propose que les clients qui ont reçu les documents dans la mauvaise langue le fassent savoir. Au nom de la STIB, je leur présente mes plus sincères excuses.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le réseau réveillon 2008".

eed te verklaren? Ik stel voor dat het verslag van deze commissie vermeldt dat de heer Lootens veelbetekenend glimlacht.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Als er 440 mensen de moeite doen om een klacht in te dienen, mag u gerust veronderstellen dat het slechts het topje van de ijsberg is. Overigens maakt het niet uit of het Franstaligen of Nederlandstaligen zijn die hun documenten in de verkeerde taal ontvingen. Van het tiental mensen dat mij over het probleem heeft aangesproken, zijn er ook met een Nederlandstalige identiteitskaart die een brief in het Frans ontvingen. Ik raad u dan ook aan om na te gaan of de fouten enkel aan het Rijksregister liggen.

Zoals u weet, worden er trouwens regelmatig fouten gemaakt bij het Rijksregister en wordt de taalkeuze van de mensen vaak fout geregistreerd.

De heer Pascal Smet, minister.- Dan moeten ze dat laten corrigeren.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Ik raad u aan om u in de toekomst op een andere manier tot de klanten te richten en u niet te baseren op foute gegevens.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik richt me niet tot de klanten, dat doet de MIVB. Ik heb zelf geen inzage in de adresgegevens van de klanten. Ik stel voor dat mensen die hun documenten in de verkeerde taal ontvangen, dat gewoon laten weten. Namens de MIVB bied ik mijn diepe, oprechte en welgemeende excuses aan voor alle vergissingen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de MIVB en Oudejaarsnacht 2008".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Comme chaque année, la STIB a mis en place, pour le réveillon de la nouvelle année, son opération « réseau réveillon » où bus, trams et métro desservent gratuitement la capitale. Cette année voyait cependant une innovation majeure dans la mesure où l'opération s'inscrivait dans le cadre du réseau de bus Noctis. Dès lors, j'aurais aimé savoir si des modifications avaient été apportées par rapport à l'année dernière tant au niveau de l'organisation pratique des transports que des itinéraires empruntés et des zones desservies. Ainsi, combien de navetteurs le réseau réveillon a-t-il transporté durant la nuit de la Saint Sylvestre ? Cela représente-t-il une augmentation ou une diminution du nombre d'utilisateurs par rapport à 2007 ?

L'annulation du feu d'artifice en raison des menaces d'attentats terroristes sur la capitale a-t-elle eu une incidence sur la fréquentation ?

D'autre part, pourrions-nous avoir une idée de la répartition des voyageurs selon le mode de transports utilisé (bus, trams ou métro) ? Interrogé l'année dernière sur le même sujet, vous nous aviez fait part de deux études commanditées par la STIB pour évaluer l'impact de l'opération 2007. Pourrions-nous avoir connaissance des conclusions des ces études ? Quels enseignements majeurs en ont-ils été tirés pour l'organisation de l'édition 2008 ? Concrètement des changements pratiques ont-ils été opérés ? Si oui, lesquels ? Enfin, en termes d'information et de sensibilisation du grand public, nous aurions souhaité savoir si des innovations ont été apportées ?

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans)*.- *Traditiegetrouw is het Brussels openbaar vervoer gratis op oudejaar. Dit jaar was ook het nieuwe nachtnet Noctis operationeel. Heeft dat gevolgen gehad voor de praktische organisatie, de trajecten en de bediende zones? Hoeveel reizigers zijn er vervoerd met oudejaar? Is het aantal gestegen of gedaald in vergelijking met vorig jaar?*

Heeft de afgelasting van het vuurwerk wegens een terroristische dreiging gevolgen gehad voor het aantal reizigers? Kunt u de afzonderlijke aantallen reizigers op de bussen, trams en metro meedelen? Vorig jaar zei u dat de MIVB twee evaluatiestudies had besteld. Wat zijn de resultaten? Welke lessen zijn eruit getrokken voor nieuwjaar 2008? Worden er nieuwe maatregelen genomen om het publiek te informeren?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB met chaque année en place un réseau réveillon lors de la nuit de la Saint Sylvestre, comme le stipule d'ailleurs le Contrat de gestion. Ce réseau de nuit est gratuit de minuit à 5h du matin. Cette année, l'offre était constituée du réseau de métro avec une cadence intensifiée en fonction de la programmation du feu d'artifice, d'un service de trams prolongé en soirée sur les axes Nord/Sud et Rue Royale jusqu'à 1h30 du matin, ainsi que du réseau Noctis

La fréquentation globale du réseau réveillon 2007-

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Volgens het beheerscontract moet de MIVB elk jaar gratis openbaar vervoer inleggen op oudejaarsnacht. Dit jaar waren er metro's ingezet, met een extra dienstverlening vlak voor het geplande vuurwerk. Er waren ook extra trams en bussen van Noctis.*

Er hebben ongeveer 63.500 mensen gebruik gemaakt van het openbaar vervoer met oudejaar. Dat is een daling met bijna 50% in vergelijking met vorig jaar. Het resultaat heeft te maken met het

2008 est évaluée à 63.500 personnes. En comparaison avec l'an dernier, cela représente une diminution de près de 50%. En effet, l'étude réalisée après le réveillon 2006/2007 avait estimé à environ 120.000 le nombre de clients transportés par la STIB sur l'ensemble de son réseau entre 22h à 5h du matin.

Les chiffres de cette année confortent les résultats de l'analyse approfondie menée l'an dernier, démontrant l'importance de la charge induite par spectacle du feu d'artifice, très concentrée avant minuit (vers le centre) et après minuit et demi (dans le sens inverse). L'analyse avait en effet révélé que le nombre de personnes s'étant rendues dans l'hyper-centre, lieu incontournable des activités du réveillon, s'élevait à quelques 100.000 âmes, de 22h à 5h du matin (60.000 pour la seule période 0h-5h), dans les deux sens de circulation.

Cette année, la suppression en dernière minute du feu d'artifice est sans équivoque à l'origine du recul de la fréquentation du réseau réveillon. La répartition des voyageurs, selon le mode de transport utilisé, est la suivante : entre 65 et 70% pour le métro, 20 à 25% pour le tram et 10% pour le bus. Ces chiffres correspondent à la part modale enregistrée l'an dernier.

Comme chaque année une large campagne de communication a été déployée pour informer le public du dispositif mis en place : autocollants apposés sur les flancs des véhicules, site Internet, newsletter, 250.000 feuillets détachables mis à disposition dans les véhicules et les stations de métro, affichage dans les lieux de vente. 50 000 plans donnant les itinéraires ont été diffusés sur le réseau et dans différents lieux-relais (ULB, VUB, discothèques, BITC, quartiers commerçants, ...). Les médias ont été sollicités par la voie d'un communiqué de presse. De plus, des insertions ont été réalisées dans la presse gratuite et plus de 400 spots radio ont annonçé l'événement sur 9 stations de radio différentes. A souligner une nouveauté par rapport aux précédentes éditions, ces spots ont également été diffusés dans les stations de métro.

Comme j'ai eu l'occasion de commenter au journal les contrôles d'alcoolémie dans la ville, j'en ai profité pour dire en radio qu'il y avait un réseau Noctis cette nuit là.

vuurwerk, want veel mensen nemen vlak voor middernacht het openbaar vervoer naar het centrum en keren daarna terug. Aangezien het vuurwerk dit jaar op het laatste moment is afgelast, zijn heel wat mensen niet naar het centrum afgezakt. Ongeveer 65 à 70% van de reizigers gebruikte de metro, 20 à 25% nam de tram en 10% de bus. De percentages stemmen overeen met die van vorig jaar.

Zoals elk jaar is er een grootschalige informatiecampagne op touw gezet. Er werd een persbericht naar de media gestuurd. Dit jaar waren er spotjes op de radio en in de metrostations.

Toen ik op de radio de alcoholcontroles aankondigde, heb ik ook het Noctisnet vermeld.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Pourrions-nous avoir une copie des études auxquelles vous vous référez ? Je me rends compte que, d'année en année et de commission en commission, sur plusieurs sujets, dont les taxis, cela doit être la cinquième ou la sixième étude dont vous nous dites que vous allez nous la communiquer, mais aucune ne m'a encore été adressée.

M. le président.- La procédure est la suivante. Quand un député demande la communication d'une étude et que le ministre marque son accord parce qu'elle est finalisée et donc communicable, l'étude est transmise au secrétariat de la commission qui en assure, soit l'expédition, si le document est facilement reproductible, soit la consultation dans le bureau du secrétaire de la commission, si ce document est trop volumineux et que sa reproduction intégrale pose problème.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela se passe effectivement comme cela. Nous avons toujours donné suite aux demandes qui nous ont été faites.

M. le président.- A propos des études dont vous êtes en mal de communication, il faudrait que vous vous informiez de celles qui sont disponibles auprès du secrétaire de commission et de celles qui font défaut. Si vous voulez, je peux le faire également en tant que président de la commission.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Kunnen wij een exemplaar krijgen van de studies die u vermeldde? Ik hoor altijd dat de commissieleden bepaalde documenten zullen ontvangen, maar daar komt nooit iets van terecht.*

De voorzitter.- De minister geeft de studie aan het secretariaat van de commissie, dat de leden elk een exemplaar bezorgt. Als de studie te omvangrijk is, ligt ze ter inzage op het kantoor van de commissiesecretaris.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is inderdaad de procedure. Wij hebben steeds alle studies bezorgd waarom gevraagd werd.*

De voorzitter.- Gelieve dus na te gaan welke studies beschikbaar zijn bij de commissiesecretaris.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "les horaires de la STIB".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de uurregelingen van de MIVB".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Parmi les éléments déterminant les choix des usagers des transports publics, de nombreux critères entrent en ligne de compte : le confort général, la rapidité ou encore la fréquence des véhicules.

Un autre facteur, lié aux deux derniers cités, semble constituer une priorité chez les navetteurs, à savoir la durée d'attente - on en a souvent parlé - et le respect des horaires.

A cet égard, la STIB a certes fait des progrès et a consenti de réels efforts en vue de diminuer les désagréments y afférents.

Ainsi, à côté des horaires affichés aux arrêts, stations et autres abris, le site internet de la STIB propose l'ensemble des horaires des différentes lignes ainsi que la recherche de l'itinéraire le plus adapté. On peut également citer d'autres mesures qui favorisent le rapprochement des prévisions avec la réalité et réduisent l'incertitude liée à l'attente des transports en commun.

Les stations de métro sont équipées de panneaux indiquant la position des différentes rames ainsi que le temps d'attente avant leur arrivée.

Certains abris de bus connaissent également une formule similaire, quand elle fonctionne, via des bornes qui annoncent et actualisent le nombre de minutes d'attente avant le passage des deux prochains véhicules. Si cette formule présente des avantages certains, elle n'en demeure pas moins insatisfaisante car lacunaire. En effet, ce système ne concerne qu'un nombre limité d'arrêts et de lignes. Nous souhaiterions savoir si l'installation de nouvelles bornes est envisagée et, si oui, en connaître la localisation.

Par ailleurs, dans le cadre des moyens disponibles, un tel système serait-il envisageable pour les arrêts de tram ?

Une autre innovation de la STIB consiste en son service Syncro qui permet aux voyageurs de recevoir par SMS le temps d'attente des deux prochains trams, bus ou métros et ce, dans les deux sens. Si ce service constitue une avancée non négligeable, il représente néanmoins un coût pour

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De gebruikers van het openbaar vervoer houden rekening met het comfort, de snelheid en de frequentie van de voertuigen. Korte wachttijden en het stipt naleven van de uurregeling zijn dus belangrijke prioriteiten.*

De MIVB heeft op dat vlak zeker vooruitgang geboekt. De uurregelingen hangen uit aan de haltes en staan op de website van de MIVB. Een klant kan op de website ook de meest geschikte reisroute berekenen. Daarnaast heeft de MIVB maatregelen genomen om de uurregelingen zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met de werkelijke rijtijden.

In de metrostations geven panelen de positie weer van de verschillende metrostellen en de wachttijden. Ook aan sommige bushalten worden de wachttijden aangegeven. Helaas is dit niet aan alle haltes en op alle lijnen het geval. Zult u dit systeem uitbreiden en zo ja, waar? Is het mogelijk om ook de tramhaltes van een dergelijk systeem te voorzien?

Dankzij de Syncrodienst van de MIVB kunnen de reizigers de wachttijden ontvangen via SMS. Dit kost de klant echter 50 cent per SMS. Bovendien werkt deze dienst niet voor de lijnen 39 en 44.

Zal dit tarief dalen? Waarom werkt de Syncrodienst niet voor de twee genoemde lijnen?

l'utilisateur puisque l'envoi du SMS lui sera facturé cinquante cents. En outre, ici aussi, le service est incomplet puisque les lignes 39 et 44 en sont exclues.

Dès lors, nous souhaiterions savoir si des mesures tarifaires moins onéreuses pourraient être envisagées. En outre, nous aimerions connaître la raison pour laquelle ce service Syncro ne fonctionne pas encore pour les deux lignes que je viens de citer ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- A la suite d'une étude organisée sur le réseau, montrant que le client surévaluait son temps d'attente d'un tiers, la STIB s'est engagée, voici quelques années déjà, dans un vaste programme de mise à disposition du temps réel au travers de très nombreux supports. Outre ceux que vous citez très justement, signalons que le site internet de la STIB mentionne également la position des véhicules en temps réel - donnée actualisée toutes les 20 secondes - ce qui en a fait une référence mondiale dans le microcosme des sociétés de transports publics.

En outre, des afficheurs de temps d'attente sont en cours d'implantation dans toutes les stations de prémétro. Les quatre stations de prémétro de la grande ceinture sont équipées. Sur les onze stations que compte l'axe Nord-Sud jusqu'à Albert, neuf ou dix stations sont actuellement équipées. L'objectif est de clôturer cette opération pour la fin de ce mois de janvier. Certains afficheurs affichent déjà des messages en quatre langues, invitant à surfer sur le site internet de la STIB.

Par ailleurs, l'article 21 du contrat de gestion stipule que "Des efforts seront réalisés pour multiplier les annonceurs de temps d'attente aux arrêts des lignes principales de trams et de bus." Toutefois, ce mobilier urbain est actuellement géré par les communes et, malgré l'insistance de la STIB auprès de celles-ci, le nombre d'abris dotés d'afficheurs reste globalement stable, soit moins de 200 unités, alors que le réseau de la STIB compte plus de 2.200 arrêts. Quant à la fiabilité de ce système d'information, elle ne dépend malheureusement pas non plus de la compétence de la STIB mais bien des propriétaires des abris.

Tout ceci nous amène actuellement à examiner,

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Nadat uit een studie was gebleken dat de reizigers de wachttijd met een derde overschatten, heeft de MIVB een programma gestart om de doorkomsten in real time mee te delen. Zo kan op de website van de MIVB de positie van de voertuigen in real time worden gevolgd (de gegevens worden om de 20 seconden aangepast).*

Tegen eind januari zullen ook alle premetrostrations (op de grote ring en de Noord-Zuidas) met wachttijdborden zijn uitgerust. Sommige borden verwijzen in vier talen naar de website van de MIVB.

De bus- en tramhaltes vallen onder de bevoegdheid van de gemeenten. Ondanks het aandringen van de MIVB nemen de gemeenten geen initiatief om meer bushaltes te voorzien van een wachttijdbord. Momenteel zijn het er 200 op een totaal van 2.200. Ook de betrouwbaarheid hangt niet af van de MIVB, maar van de eigenaars van de bushaltes. We gaan na of het mogelijk is het beheer van de bushaltes over te nemen of om een eigen informatiesysteem op te zetten. Het is niet de bedoeling de gemeenten geld afhandig te maken, maar om de informatie aan de reizigers te verbeteren.

In 2007 heeft het Syncrosysteem 85.000 oproepen geregistreerd. Dat aantal dekt op enkele euro na de kosten. Wij onderzoeken of het mogelijk is om de prijs voor de gebruiker te verlagen. Belangrijker is echter dat we het systeem uitbreiden tot het gehele net. De dienst werkt niet op de lijnen 39 en 44; komt omdat daarop trams van het oude model worden gebruikt. Aangezien die trams evenwel volledig in eigen bedding rijden, wordt de uurregeling zeer goed nageleefd, wat het

d'une part, la reprise de la gestion de ces abris, et d'autre part la possibilité de développer notre propre programme d'implantation de bornes aux arrêts les plus fréquentés et/ou les plus stratégiques de notre réseau. Le but de cette intervention n'est pas de prendre l'argent des communes mais d'avoir une meilleure visibilité, une meilleure information à la clientèle pour laquelle les informations sont actuellement incompréhensibles.

Le système Syncro a comptabilisé quelques 85.000 requêtes en 2007. Ce nombre permet, à quelques euros près, de couvrir les frais de gestion. Pour autant, une éventuelle révision à la baisse des coûts d'utilisation n'est pas à exclure et est actuellement à l'étude. Cependant, le système doit avant tout être fiabilisé et étendu à tout le réseau. Le fait que les lignes 39 et 44 n'en disposent pas encore est dû au type de trams - ancien modèle - qui y circulent. Notons cependant qu'étant totalement en site propre, ces lignes présentent un haut taux de régularité, ce qui marginalise l'intérêt du système Syncro, d'autant plus que la fréquence de passage y est très importante.

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous dites qu'il y a 200 afficheurs pour un peu plus de 2.000 arrêts. Quelle est la dynamique instaurée entre les communes et votre cabinet pour implanter ces bornes ? Où le bât blesse-t-il ? Les communes ne sont sans doute pas réfractaires au système en tant que tel.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela coûte de l'argent. La commune d'Uccle en particulier pose beaucoup de problèmes. L'installation d'un système d'annonce implique un investissement de la part des communes.

M. le président.- Les redevances diminuent en fonction du service. Les communes qui font les marchés placent le curseur où elles le souhaitent. Certaines communes donnent la priorité à l'affichage - et donc moins de redevances - tandis que d'autres adjugeront le marché pour un maximum de redevances possibles. La situation est variable.

M. Pascal Smet, ministre.- Heureusement, de plus en plus de communes en sont conscientes. La STIB ainsi que mon cabinet leur ont adressé la demande. Pour le moment, la STIB est en train de récolter les contrats de chaque commune (avec Decaux ou

Syncrosysteem overbodig maakt, te meer daar de frequentie zeer hoog is.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Op een totaal van 2.000 haltes zijn er maar 200 elektronische informatieborden. Er schort duidelijk iets aan het overleg met de gemeenten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De borden zijn duur en de gemeenten betalen mee. Vooral de gemeente Ukkel stelt zich daarom weigerachtig op.*

De voorzitter *(in het Frans).- Het is wel zo dat de kosten afhankelijk zijn van de werking van de borden. De gemeenten kunnen dus kiezen hoeveel ze eraan willen besteden.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Gelukkig zijn steeds meer gemeenten zich daarvan bewust. Momenteel verzamelt de MIVB de contracten die de gemeenten sloten met Decaux of Clear Channel, om tot een eenvormig contract en*

Clear Channel) pour mieux les analyser, le but étant de les harmoniser et de créer un grand marché. Il en résultera plus d'argent pour les communes et une meilleure visibilité des arrêts.

En attendant, nous examinons pour les grands axes qui traversent parfois différentes communes comment harmoniser leurs arrêts et bornes d'information.

Les mentalités ont changé ces trois dernières années. Presque toutes les communes sont désormais conscientes que tout le monde a à gagner d'un marché régional, tout en leur laissant le choix.

Mme Viviane Teitelbaum.- Concernant Syncro, le système est très bon mais son prix est rébarbatif, surtout en cas de plusieurs trajets par jour, le prix du billet unique ayant déjà augmenté. Au total, les choses sont coûteuses.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez raison. C'est pourquoi nous procédons à une étude.

- 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 "les effets de la hausse du carburant dans le secteur des taxis".

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

M. Mustapha El Karouni.- La hausse du prix du carburant engendre de nombreuses difficultés dans plusieurs secteurs. Parmi ceux-ci, le secteur des taxis est particulièrement touché. En effet, rien que pour les trajets en agglomération bruxelloise, il faut compter, pour une journée, un montant moyen de 20 à 30 euros de carburant pour chaque véhicule, qui peut doubler s'il s'agit de courses les menant en

één enkele aanbesteding te komen. In dat geval zou de kostprijs voor de gemeenten lager liggen en zou de gebruiker een betere dienstverlening genieten.

Er wordt tevens nagegaan hoe men op een lange lijn die verschillende gemeenten doorkruist, eenvormigheid kan scheppen op het vlak van de haltes en de elektronische wachttijdborden.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Het Syncrosysteem werkt prima maar het kost veel te veel om er gebruik van te maken, te meer gezien de prijsstijging van de éénritkaart.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- U hebt gelijk. We zullen er een studie aan wijden.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "de gevolgen van de stijging van de brandstofprijzen voor de taxisector".

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- De stijging van de brandstofprijzen brengt heel wat sectoren in moeilijkheden, en in het bijzonder de taxisector. Een taxi verbruikt dagelijks voor 20 à 30 euro brandstof en soms meer als de taxichauffeur ook buiten het Brussels Gewest komt. De brandstofprijzen zijn de afgelopen maanden met bijna 10% gestegen. Veel taxichauffeurs zeggen dat*

dehors de la Région. En moyenne, le budget carburant du taxi belge représente un dixième de ces coûts, et sur les derniers mois, les prix à la pompe ont augmenté de près de 10%. Les chauffeurs de taxi sont nombreux à déclarer que la moitié de la recette d'une journée sert à couvrir les frais de carburant.

Les prix des courses étant très réglementés, cette hausse continuelle du carburant ne peut pas directement être répercutée sur les clients. Toute adaptation du prix doit être approuvée par le ministère de l'Economie à la suite d'une longue procédure. Pour rappel, la dernière hausse du prix des courses date de décembre 2005.

Aussi, les chauffeurs veulent augmenter leurs tarifs de 5% pour compenser l'augmentation des coûts. Cette demande a été introduite plusieurs semaines auparavant. Le lundi 7 janvier dernier, on apprenait que le secteur allait rencontrer les responsables du ministère des Finances et de l'Economie dans l'espoir de faire accélérer leur dossier. La Région bruxelloise est-elle impliquée dans ce dossier ? Le cas échéant, quelle est la position défendue ?

D'autre part, j'ai attentivement parcouru l'enquête "Tarifs petites courses", réalisée par le bureau d'études Sonecom-sprl et commandée par l'administration de l'Equipement et des Déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale, Direction des Taxis, en vue de l'instauration d'un tarif unique pour les petites courses en taxi.

L'objectif de cette enquête était d'évaluer la représentation que se font les Bruxellois des petites courses et de vérifier si l'instauration d'un tarif fixe pour ces courses de moins de 3 km inciterait les non-utilisateurs à faire davantage appel aux taxis.

J'ai été interpellé par la méthodologie de cette enquête. En effet, pourquoi se contente-t-elle d'interroger les usagers, et non les chauffeurs de taxis ? Une étude prenant en compte les réalités économiques telles que les charges pesant sur le secteur et l'augmentation régulière de l'essence va-t-elle aussi être réalisée ? Une étude semblable me paraît d'emblée plus équitable car elle permettrait d'intégrer le point de vue des chauffeurs.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le secteur des taxis, au

de helft van hun dagopbrengst naar brandstof gaat.

Aangezien er vaste tarieven gelden voor de ritten, kan de stijging van de brandstofprijzen niet zomaar worden doorgerekend naar de klanten. Elke aanpassing van de prijzen vergt een lange procedure bij het ministerie van Economische Zaken.

De chauffeurs willen de tarieven met 5% verhogen om hun kosten te compenseren. De aanvraag werd weken geleden ingediend. Vertegenwoordigers van de sector zullen onderhandelen met het ministerie van Financiën en van Economische Zaken. Is het Brussels Gewest bij de zaken betrokken? Welk standpunt verdedigt u?

Het studiebureau Sonecom heeft een enquête uitgevoerd over het forfaitaire tarief voor korte ritten van minder dan 3 km om na te gaan of de Brusselaars dan sneller geneigd zouden zijn om een taxi te gebruiken.

Waarom werden de taxichauffeurs niet ondervraagd? Komt er ook een studie die rekening houdt met de lasten van de taxisector en de stijging van de brandstofprijzen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

même titre que d'autres secteurs en Belgique, est effectivement touché par la hausse du prix des carburants.

Il est exact que le prix des courses est réglementé : le ministère des Affaires économiques fixe les prix maxima. La Région bruxelloise est compétente pour fixer les tarifs des taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale à la condition expresse que ceux-ci restent en dessous des maxima autorisés par le ministère des Affaires économiques.

Toutefois, j'ai fait savoir, lors du dernier comité consultatif qui s'est tenu en mon cabinet le 29 novembre dernier, que je n'étais pas opposé à une augmentation des tarifs des taxis bruxellois. A cette fin, j'ai demandé à mon administration de constituer un groupe de travail qui se penchera, notamment, sur l'augmentation tarifaire ainsi que sur des alternatives tarifaires pour pallier le refus des petites courses.

Par ailleurs, lors du dernier comité consultatif, le représentant du Groupement national des entreprises de Taxis et de voitures de Location (GTL) m'a fait savoir qu'il a introduit une demande de hausse des tarifs de 5% auprès du ministère des Affaires économiques. Les représentants du secteur des taxis ont rencontré le responsable du ministère de l'Economie mais je ne connais pas la suite réservée à leur demande de hausse tarifaire.

Concernant la méthode utilisée par Sonecom pour la réalisation de son étude, il ne faut pas oublier qu'il s'agissait là de la conclusion des travaux liés à ce tarif spécifique. L'étude précédente avait pour objectif de rechercher un prix correct sur la base d'un échantillon de courses effectuées. Une étude de marché était indispensable pour évaluer l'impact d'un tel tarif forfaitaire sur l'utilisation du taxi au sein de la Région. Cette étude de marché a été réalisée par Sonecom et visait avant tout les clients. Vous n'ignorez pas que ce tarif ne sera pas instauré mais que des alternatives tarifaires seront étudiées. C'est la raison pour laquelle des groupes de travail se réuniront prochainement.

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

M. Mustapha El Karouni.- Concernant la méthodologie, il est clair que les études de marché

taxisector lijdt inderdaad onder de stijging van de brandstofprijzen.

Het klopt dat de tarieven gereglementeerd worden door het federale ministerie van Economische Zaken. Het Brussels Gewest mag de tarieven in Brussel bepalen, op voorwaarde dat ze niet hoger zijn dan de federale maxima.

Tijdens het laatste Overlegcomité heb ik verklaard dat ik me niet verzet tegen een verhoging van de tarieven. Mijn administratie zal een werkgroep oprichten die zich over de kwestie zal buigen.

Een vertegenwoordiger van de taxisector liet me ook weten dat hij het ministerie van Economische Zaken heeft verzocht om de maximumtarieven met 5% te verhogen. Ik weet niet of die aanvraag zal worden ingewilligd.

De enquête van Sonecom was slechts een deel van het werk. Er zijn nog heel wat andere studies uitgevoerd. Zoals u weet, hebben we het forfaitaire tarief uiteindelijk laten varen. Er worden echter wel nog een aantal alternatieven onderzocht. Binnenkort zal een aantal werkgroepen daarover vergaderen.

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans)*.- *Het is goed om te peilen naar de verlangens van de*

s'inquiètent des clients, mais il aurait été bon de s'inquiéter également des charges pesant sur les conducteurs de taxis.

Le problème est le refus des petites courses. Certains chauffeurs refusent d'effectuer une petite course parce qu'elle n'est pas rentable pour eux. Vous avez souhaité instaurer un tarif unique pour les petites courses en vous basant sur une étude de marché.

M. Pascal Smet, ministre.- L'étude de marché ne constitue qu'un élément parmi d'autres. Elle visait plus particulièrement l'impact que ces petites courses pourraient avoir sur les clients actuels et les éventuels futurs clients. Tout le reste était déjà analysé dans d'autres documents.

M. Mustapha El Karouni.- Il aurait été intéressant d'intégrer dans cette étude la dimension subjective qui fait que le secteur refuse ou non une petite course.

M. Pascal Smet, ministre.- L'erreur qui a été commise est d'utiliser le tarif forfaitaire. Dans le jargon quotidien des chauffeurs de taxis, qui sont obligés de louer une voiture, la notion de forfait est synonyme de perte.

M. Mustapha El Karouni.- Cela ne faisait pas l'objet de ma question.

M. Pascal Smet, ministre.- Peut-être, mais c'est la réponse à ceux qui vous inspirent.

M. Mustapha El Karouni.- Avez-vous effectué des comparaisons, notamment par rapport au prix du taxi parisien ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous n'avons pas pris et ne prendrons pas de mesures à la légère dans le secteur des taxis. J'ai discuté avec mon prédécesseur, j'ai fait réaliser une analyse par l'administration et par les chauffeurs de taxis. L'idée du tarif forfaitaire est venue des chauffeurs de taxi eux-mêmes, du moins d'un certain groupe de chauffeurs qui y voient des avantages.

Le secteur touristique, le secteur horeca et la police ont également effectué des analyses sur le secteur des taxis. C'est sur base de ces analyses que nous avons élaboré un plan global taxi, qui est approuvé

klanten, maar er moet ook rekening worden gehouden met die van de taxichauffeurs.

Het probleem is dat sommige taxichauffeurs korte ritten weigeren omdat die niet rendabel zijn. U wou op basis van een marktstudie een forfaitair tarief voor korte ritten invoeren.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De marktstudie is slechts één element en peilde onder meer naar de bereidheid van klanten om vaker de taxi te nemen als er een forfaitair tarief wordt ingevoerd. Er zijn ook heel wat andere zaken onderzocht.*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Het zou interessant zijn geweest om rekening te houden met de subjectieve redenen waarom taxichauffeurs korte ritten weigeren.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het was een vergissing om de term "forfaitair tarief" te gebruiken. Taxichauffeurs denken bij het woord "forfaitair" onmiddellijk aan verlies.*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Daarover ging mijn vraag niet.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Misschien, maar het antwoord is gericht tot uw achterban.*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Hebt u al eens de vergelijking gemaakt met de prijs van een taxirit in Parijs?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- We nemen geen maatregelen in het wilde weg. Ik heb de zaak besproken met mijn voorganger, met de administratie en met de taxichauffeurs. Het voorstel voor een forfait was afkomstig van een aantal taxichauffeurs.*

Ook de toeristische sector, de horeca en de politie hebben onderzoek gedaan. Met de resultaten heb ik een globaal Taxiplan laten opstellen dat de steun van de regering kreeg. Het wordt nu uitgevoerd. Alles is uitvoerig besproken.

par le gouvernement et est débattu au sein de cette commission. Nous sommes dans la phase d'exécution. Nous avons eu des débats sur le plan taxi, ainsi que sur l'ordonnance qui a été votée dans cette enceinte. Toutes les mesures que nous prenons ont été envisagées.

Consécutivement aux résultats de l'analyse - qui sont évidemment théoriques puisqu'on ne peut pas fournir de preuve absolue -, j'ai constaté qu'il y avait une mauvaise perception due à une mauvaise utilisation du terme "tarif forfaitaire", qui fait penser à "forfait-location" à propos des voitures.

Le secteur des taxis a avancé deux problèmes réels : les embouteillages sur certains trajets et l'éventuelle concurrence de taxis extérieurs à la Région. Comme nous ne sommes pas encore parvenus à conclure un accord de coopération avec la Région wallonne et la Région flamande à propos des centrales taxis, les taxis flamands pourraient, pour contourner ces tarifs forfaitaires bruxellois, massivement venir sur le territoire de notre Région et augmenter la concurrence déloyale. Pour ces deux raisons, qui sont à mon sens pertinentes, outre le fait qu'à juste titre ou non, le segment d'activité n'était pas considéré comme porteur, nous leur avons laissé le choix d'une alternative en vue de résoudre la question du refus des petites courses, lequel constitue un réel problème dans cette Région.

Vous dites qu'il faut faire une étude comparative des prix avec d'autres villes. Nous disposons de ces données. Nous sommes informés. Il n'y a pas que l'administration. Je me suis moi-même rendu à un congrès évoquant le secteur des taxis. Maintenant, nous sommes dans la phase de réalisation concrète. Ce n'est pas toujours évident.

Comme vous le savez tous, le secteur des taxis présente des facettes multiples. Il y a les clients, les chauffeurs de taxi - parmi lesquels il y a des indépendants et des salariés -, et il y a les exploitants - des petits et des grands. Il y a aussi beaucoup de travail au noir, beaucoup d'exploitation. Il y a la concurrence... Les intérêts sont différents selon qu'on est client, exploitant ou chauffeur de taxi. Cela complique notre travail. Je pense néanmoins que nous progressons bien.

M. Mustapha El Karouni.- Les chauffeurs invoquent un troisième élément qui leur pose

Ik heb vastgesteld dat er een probleem inzake perceptie is. De term "forfaitair tarief" doet heel wat taxichauffeurs immers denken aan het forfaitaire bedrag dat ze moeten betalen om een taxi te huren.

De taxisector kampt met twee grote problemen: de files op bepaalde trajecten en de concurrentie met taxi's van buiten het gewest. Daarom werden de forfaitaire tarieven niet interessant bevonden. Wij hebben de taxisector een alternatief voorgesteld om ervoor te zorgen dat kleine ritten niet worden geweigerd.

U vraagt dat er een vergelijkende studie wordt gemaakt. Wij beschikken over dergelijke prijsvergelijkingen. Momenteel werken we aan concrete maatregelen, maar dat is niet altijd makkelijk. Wij moeten immers zowel rekening houden met de belangen van de klanten als met die van de (zelfstandige en loontrekkende) taxichauffeurs en de (kleine en grote) taximaatschappijen. We boeken echter vooruitgang.

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- De taxichauffeurs wijzen nog op een derde probleem.*

problème : le temps d'attente pour les petites courses. Ils disent perdre le temps d'attente quand ils vont notamment chercher une personne âgée au supermarché. Cet argument du temps d'attente m'a été cité à plusieurs reprises.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce qu'ils préfèrent évidemment, ce sont dix courses entre l'aéroport et le centre-ville!

M. le président.- Nous sommes largement sortis du cadre de la question orale. Cela nous a toutefois permis de recadrer une série de problèmes que le secteur connaît et qui, périodiquement, meublent les ordres du jour de notre commission.

- L'incident est clos.

Ook voor korte ritjes moeten ze vaak wachten op de klant. Ze verliezen bijvoorbeeld tijd als ze een bejaarde oppikken bij de supermarkt.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Uiteraard geeft een taxichauffeur de voorkeur aan tien ritten tussen het stadscentrum en de luchthaven.*

De voorzitter.- *Deze discussie is bijzonder interessant, maar dwaalt af van het onderwerp van de mondelinge vraag.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. HAMZA FASSI-FIHRI

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

concernant "le surcoût en nettoyage de la STIB engendré par la fermeture des poubelles dans ses stations en conséquence de l'alerte attentat déployée lors des congés de Noël".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI

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

betreffende "de meerkosten voor de MIVB op het vlak van het schoonmaken van de stations ten gevolge van het alarm tijdens het Kerstverlof".

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

M. Hamza Fassi-Fihri.- A la fin de l'année, Bruxelles a connu des menaces d'attentat. Parmi les différentes mesures mises en place par le pouvoir fédéral pour y faire face, toutes les poubelles publiques du centre-ville bruxellois ainsi que celles de toutes les stations de métro et de prémétro ont été fermées depuis le début de l'alerte, soit depuis le 21 décembre.

Puisque la période déterminée était justement celle d'une grande affluence, l'obturation de ces poubelles a engendré un certain nombre de

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

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).- Als reactie op de terreurdreiging tijdens de eindejaarsperiode heeft de federale overheid een aantal maatregelen doorgevoerd, waaronder het afsluiten van de openbare vuilnisbakken in de stad Brussel en in alle metro- en premetrostations.*

Gezien de uitzonderlijke toestroom van stadsbezoekers tijdens de eindejaarsperiode had deze maatregel belangrijke gevolgen voor de openbare netheid. Metrogebruikers die hun vuilnis wilden weggooien, plaatsten het naast de

problèmes de propreté publique. En effet, les utilisateurs de la STIB ayant des détritus à jeter les déposaient à côté des poubelles scellées, créant ainsi des dépôts sauvages et engendrant des surcoûts pour la STIB. En période normale, la STIB sous-traite le ramassage des ordures dans ses stations de métro et de prémétro, avec 80 nettoyeurs qui s'occupent des 70 stations.

Selon M. Jean-Pierre Alvin, porte-parole de la société, qui s'est exprimé dans La Dernière Heure du 7 janvier, pour remédier aux dépôts sauvages qui ont résulté de la fermeture des poubelles, dix hommes supplémentaires ont été engagés en vue d'assurer le nettoyage des stations en fin de journée. Toujours selon ce porte-parole, ces mesures ont entraîné un surcoût d'environ 2000 euros par jour, soit à ce jour plus de 50.000 euros, certaines poubelles étant toujours scellées.

Les chiffres rapportés sont-ils à jour ? D'autres coûts se sont-ils ajoutés à celui du nettoyage ?

Existe-t-il des poubelles de remplacement transparentes, qui seraient utilisées dans des situations plus ou moins similaires lors des sommets européens ? Dans l'affirmative, pourquoi ces poubelles n'ont-elles pas été installées ? La Région en dispose-telle d'un nombre suffisant ?

De manière générale, existe-t-il un dispositif qui permet de gérer l'espace public et la STIB de la même manière que le fédéral s'occupe de gérer ces situations particulières de crise ? Un dispositif plus global que la simple fermeture des poubelles existe-t-il ?

Enfin, le pouvoir fédéral participe-t-il financièrement à ces mesures qui relèvent de la sécurité ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les chiffres communiqués par le porte-parole de la STIB résultent d'une estimation globale du surcoût en nettoyage, basée sur les tarifs horaires pratiqués par la société sous-traitante en charge du nettoyage des stations de métro. Un calcul plus approfondi tenant compte de tous les paramètres, et notamment des primes de week-end et jours fériés, permet aujourd'hui d'affiner cette estimation qui correspond à un surcoût moyen de 2.500 euros par

afgesloten vuilnisbakken. De MIVB draaide voor de kosten op.

De MIVB besteedt de ophaling van het afval uit aan een bedrijf dat in de 70 ondergrondse stations normaal gezien 80 personeelsleden te werk stelt. De heer Alvin, woordvoerder van de MIVB, zei in La Dernière Heure van 7 januari dat er voor de schoonmaak tien bijkomende werknemers waren ingezet. Die maatregel zou dagelijks 2000 euro kosten. Vandaag zijn de meerkosten opgelopen tot 50.000 euro. Een aantal vuilnisbakken is trouwens nog altijd afgesloten.

Zijn de kosten ondertussen nog verder opgelopen? Bij mijn weten beschikt de MIVB over doorzichtige vuilnisbakken ter vervanging van de gewone vuilnisbakken. Waarom is daarvan geen gebruik gemaakt?

Beschikt de MIVB over een globaal plan ter beveiliging van de openbare ruimte in crisissituaties? Komt de federale overheid tussen in de financiering van de veiligheidsmaatregelen van de MIVB?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De woordvoerder van de MIVB maakte een globale schatting van de bijkomende schoonmaakkosten op basis van het gebruikelijke salaris van het personeel van het schoonmaakbedrijf. Als men echter ook rekening houdt met de toeslag tijdens het weekend en op feestdagen, bedragen de meerkosten 2.500 euro per dag. De federale overheid stelt geen middelen ter beschikking.*

jour. Il n'y a pas d'autre coût à ajouter à celui du nettoyage. Le pouvoir fédéral n'intervient pas dans ces coûts.

La STIB possède effectivement des poubelles de remplacement intégralement transparentes mais, en l'occurrence, les directives reçues de la part de la police fédérale, découlant de l'analyse de la menace, ne permettaient pas d'y avoir recours.

Au niveau fédéral, il existe un comité pour la sûreté du transport ferroviaire, créé par l'arrêté royal du 26 janvier 2006 suite aux attentats du métro de Londres. Cet arrêté porte sur diverses mesures relatives à la sûreté du transport et prévoit dans ce cadre une concertation intermodale. La STIB y est représentée par le directeur du service Sûreté & Contrôle. Pour davantage de détails, il appartient au ministre fédéral de la Mobilité de vous expliquer le fonctionnement de ce comité.

De MIVB beschikt inderdaad over doorzichtige vuilnisbakken. Volgens de richtlijnen van de federale politie mochten die echter niet worden gebruikt.

Er bestaat een Federaal comité voor de veiligheid van het spoorvervoer, opgericht na de aanslagen in de Londense metro. Het KB voorziet in intermodaal overleg over de veiligheid van het openbaar vervoer. De MIVB wordt in het comité vertegenwoordigd door het diensthoofd Veiligheid en Controle. Voor meer details over dit comité dient u zich te wenden tot de federale minister.

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

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

M. Hamza Fassi-Fihri.- Il me paraît légitime de solliciter la contribution du fédéral à ces opérations, si celui-ci impose ces opérations - leur coût journalier estimé à 2.000 euros s'élève en réalité à 2.500 euros - et interdit en outre l'utilisation de ces poubelles transparentes. L'interdiction pour la STIB d'utiliser ces poubelles devrait prévaloir également lors des sommets européens estimés à haut risque.

La STIB va-t-elle continuer à assumer les coûts de sécurité dépendants des mesures fédérales ?

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).- De federale overheid heeft maatregelen getroffen die het Brussels Gewest 2.000 à 2.500 euro per dag kosten en verbiedt het gebruik van transparante vuilnisbakken. Bijgevolg zou ze moeten bijdragen in de kosten. Het verbod op transparante vuilnisbakken zou ook van kracht moeten zijn als er een Europese top met een verhoogd risico plaatsvindt.*

Zal de MIVB volledig blijven opdraaien voor de extra kosten die federale veiligheidsmaatregelen met zich meebrengen?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Je crains que le fédéral ne refuse cette demande. Il en va de même du surcoût lié aux frais de fonctionnement de la police locale. Il s'agit ici d'une conséquence due à la structure organisationnelle. Néanmoins, nous pouvons transmettre la demande et voir dans quelle mesure l'utilisation des sacs en plastique transparents n'est plus souhaitable.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik vrees dat de federale overheid zal weigeren om te betalen voor de extra schoonmaakkosten of voor de extra kosten die de lokale politiediensten moesten maken. Dat heeft te maken met de organisatie van de diensten. Ik kan echter wel om een bijdrage verzoeken en vragen of de MIVB in bepaalde gevallen transparante vuilnisbakken mag gebruiken.*

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

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

M. Hamza Fassi-Fihri.- Bien qu'il ne s'agisse pas d'un enjeu financier majeur - les montants concernés ne sont pas élevés - il importe de réagir pour une question de principe. Il n'est pas logique que ces frais incombent systématiquement à la Région pour couvrir des mesures qui sont imposées par le fédéral. Il importe que celui-ci contribue en tout ou en partie à ces financements.

- L'incident est clos.

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).- Het gaat over relatief beperkte bedragen, maar u zou uit principe moeten reageren. Het is niet logisch dat het Brussels Gewest moet opdraaien voor federale veiligheidsmaatregelen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les plans pour rehausser les ponts le long du canal".

M. le président.- En l'absence de la secrétaire d'Etat Brigitte Grouwels, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de plannen om de bruggen langs het kanaal te verhogen".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van staatssecretaris Brigitte Grouwels, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTIONS ORALES

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

MONDELINGE VRAGEN

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

QUESTION ORALE DE MME MARIE-PAULE QUIX

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

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

M. le président.- En l'absence de la secrétaire d'Etat Brigitte Grouwels, excusée, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

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.- Bij afwezigheid van staatssecretaris Brigitte Grouwels, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. WALTER VANDENBOSSCHE

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

concernant "l'encouragement de la navigation intérieure comme moyen de transport".

M. le président.- En l'absence de la secrétaire d'Etat Brigitte Grouwels, excusée, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

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 "het stimuleren van de binnenvaart als transportmiddel".

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