



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 30 JANVIER 2008**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 30 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**INHOUD**

INTERPELLATIONS	7	INTERPELLATIES	7
- de M. Johan Demol	7	- van de heer Johan Demol	7
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le plan Bruxell'air de lutte contre la pollution atmosphérique et les problèmes pratiques liés à sa mise en oeuvre".		betreffende "het plan Bruxell'air van de minister tegen de smogvervuiling en de praktische problemen van het plan".	
- de M. Mohamed Azzouzi	10	- van de heer Mohamed Azzouzi	10
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les difficultés grandissantes de stationnement rencontrées par les Bruxellois".		betreffende "de toenemende parkeerproblemen voor de Brusselaars".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Viviane Teitelbaum, M. Mohamed Azzouzi, Mme Céline Delforge, M. Hamza Fassi-Fihri, M. Pascal Smet, ministre.</i>	13	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Mohamed Azzouzi, mevrouw Céline Delforge, de heer Hamza Fassi-Fihri, de heer Pascal Smet, minister.</i>	13
QUESTION ORALE	18	MONDELINGE VRAAG	18
- de Mme Viviane Teitelbaum	18	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	18
à M. Pascal Smet, ministre du		aan de heer Pascal Smet, minister van de	

gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la campagne de communication de l'AED".		betreffende "de communicatiecampagne van het BUV".	
INTERPELLATION	22	INTERPELLATIE	22
- de Mme Caroline Persoons	22	- van mevrouw Caroline Persoons	22
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
et à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,		en tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,	
concernant "le respect des normes environnementales et éthiques ainsi que la législation sur les marchés publics".		betreffende "de naleving van de milieu- en ethische normen en van de regelgeving op de overheidsopdrachten".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Anne Swaelens, M. Willy Decourty, M. Pascal Smet, ministre, Mme Caroline Persoons.</i>	26	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Anne Swaelens, de heer Willy Decourty, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Caroline Persoons.</i>	26
QUESTIONS ORALES	32	MONDELINGE VRAGEN	32
- de Mme Céline Delforge	32	- van mevrouw Céline Delforge	32
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

concernant "les problèmes de parking pour les vélos à la gare du Luxembourg".		betreffende "de problemen met de fietsenstalling aan het Luxemburgstation".	
- de Mme Françoise Schepmans	35	- van mevrouw Françoise Schepmans	35
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le nombre de voyageurs de la STIB en 2007".		betreffende "het aantal MIVB-reizigers in 2007".	
- de M. Hamza Fassi-Fihri	37	- van de heer Hamza Fassi-Fihri	37
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le dialogue citoyen entre les usagers et la STIB : le Comité consultatif des utilisateurs de la STIB et le médiateur".		betreffende "de burgerdialoog tussen de gebruikers en de MIVB: de Adviesraad van de MIVB-gebruikers en de ombudsman".	
- de M. Vincent De Wolf	37	- van de heer Vincent De Wolf	37
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'instauration d'un système 'Citycargo' en Région bruxelloise".		betreffende "de invoering van een systeem van 'Citycargo' in het Brussels Gewest".	
- de Mme Céline Delforge	41	- van mevrouw Céline Delforge	41
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la lutte contre le vol de vélos".		betreffende "de strijd tegen de fietsendiefstallen".	

- de M. Mustapha El Karouni	43	- van de heer Mustapha El Karouni	43
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la simplification de la signalisation routière".		betreffende "de vereenvoudiging van de bewegwijzering".	
- de M. Mustapha El Karouni	46	- van de heer Mustapha El Karouni	46
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la sécurité des chauffeurs de taxi".		betreffende "de veiligheid van de taxibestuurders".	

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. JOHAN DEMOL

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

concernant "le plan Bruxell'air de lutte contre la pollution atmosphérique et les problèmes pratiques liés à sa mise en oeuvre".

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

M. Johan Demol (*en néerlandais*).- *Le vendredi 18 janvier 2008, le parlement débattait du thème du péage urbain et des pics de pollution. Mais plutôt que de répondre aux questions des parlementaires, vous avez préféré présenter votre plan Bruxell'air à la télévision.*

Le plan prévoit une série de phases. La seconde consiste en la mise en place d'un système de circulation alternée et la troisième est une interdiction totale de la circulation. Ces mesures permettront de s'attaquer au problème des pics de pollution, mais n'amélioreront pas la qualité de l'air de manière générale.

Selon les médias, le gouvernement s'est déjà prononcé sur la mise en oeuvre de ce plan. Le Vlaams Belang a pourtant une série d'objections pratiques.

Comment comptez-vous informer les automobilistes du lancement des phases deux ou trois, notamment

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN DEMOL

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

betreffende "het plan Bruxell'air van de minister tegen de smogvervuiling en de praktische problemen van het plan".

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Op vrijdag 18 januari 2008 debatteerde het parlement over thema's zoals de stadstol en de vervuilingsspieken. Een aantal parlementsleden had u graag daarover gehoord, maar u bleef afwezig. U vond het belangrijker om uw plan Bruxell'air op televisie toe te lichten, in plaats van in het parlement.

Het plan voorziet in een aantal fasen. Zo zal er in de tweede fase een systeem van alternerend rijden worden ingevoerd. Dat betekent dat de ene dag wagens met een even nummerplaat mogen rondrijden, en de volgende dag die met een oneven nummerplaat. In een derde fase wordt zelfs alle verkeer in Brussel geweerd en verboden. Zo wordt de vervuiling op piekmomenten aangepakt, maar wordt er niet gewerkt aan een algemene betere luchtkwaliteit in het gewest.

Uit de media blijkt dat de regering reeds de facto heeft beslist over de invoering van dit plan. Het Vlaams Belang heeft echter een aantal praktische

ceux qui n'écoutent pas la radio ? Comment les navetteurs ou les touristes qui se trouvent à Bruxelles au moment du lancement de la phase deux ou trois pourront-ils quitter la ville ? Que doivent faire les Bruxellois qui travaillent en dehors de la Région, dans des communes mal desservies par les transports en commun ?

Ce plan ne désavantagera-t-il pas les personnes défavorisées ? Les propriétaires de deux voitures pourront utiliser alternativement leurs véhicules dans la phase deux du plan.

Une décision est-elle déjà intervenue quant à la mise en oeuvre du plan ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il s'agit bien d'avancées concrètes. Quant aux lacunes que vous soulignez concernant le néerlandais, je puis vous assurer que le titre du plan existe en deux versions et que les dépliants sont également bilingues.*

Les mesures relatives aux trois phases du plan seront associées à des campagnes d'information intensives dans la presse écrite et audiovisuelle. Leur mise en oeuvre éventuelle sera annoncée 48 heures à l'avance, et ensuite confirmée ou annulée 24 heures à l'avance. La phase 2 en Région bruxelloise sera par ailleurs synchronisée avec l'application de la limitation de vitesse sur les autoroutes flamandes. Ces informations seront également annoncées sur les tableaux d'affichage mobile dans les tunnels bruxellois et par les messages vocaux sur le réseau de la STIB. Les éventuelles mesures d'urgence seront annoncées d'emblée aux Bruxellois au début de l'hiver.

Les touristes et les navetteurs seront également avertis en temps voulu pour leur permettre de s'organiser et de quitter la ville la veille. S'ils choisissent de rester, ils devront se plier aux mesures en vigueur. Ces mesures seront valables

bedenkingen.

Hoe denkt u in de praktijk de automobilisten te verwittigen over het ingaan van fase twee of drie? Hoe denkt u de automobilisten te bereiken die bijvoorbeeld niet naar de radio luisteren?

Wat moeten bijvoorbeeld pendelaars en toeristen doen die zich reeds in Brussel bevinden wanneer fase twee of drie ingaat? Hoe kunnen zij de stad dan nog verlaten?

Wat moeten inwoners van Brussel doen die buiten het gewest werken? Vaak is dat in gemeenten waar er nauwelijks of geen degelijk openbaar vervoer voorhanden is.

Meent u niet dat dit plan opnieuw de minder gegoeden benadeelt? Mensen met twee wagens kunnen bij fase twee van het plan om de dag van wagen wisselen.

Is er reeds een beslissing gevallen over de invoering van dit plan, of betreft het een zoveelste gratis mediastunt?

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer Demol, ik doe niet mee aan gratis mediastunts. Al wat ik zeg, voer ik ook uit.

In verband met uw opmerking over het gebrek aan aandacht voor het Nederlands: de titel van het plan bestaat wel degelijk in twee versies: Brussel'air en Brussel'air. U begrijpt wellicht wel de woordspeling. Ook de foldertjes zijn tweetalig.

U hebt concrete vragen gesteld en daar zal ik concrete antwoorden op geven.

De invoering van de maatregelen bij de drie fases gaan gepaard met intensieve informatiecampagnes tijdens de nieuwsberichten van de nationale TV, radio en geschreven pers. Achtenveertig uur op voorhand worden de mensen via die kanalen verwittigd dat de kans bestaat dat er maatregelen zullen volgen. Vierentwintig uur op voorhand wordt dit bevestigd of geannuleerd. Het ingaan van fase 2 in het Brussels Gewest loopt overigens synchroon met het invoeren van de snelheidsbeperking op de Vlaamse autosnelwegen.

Dit alles wordt aangevuld met informatie op de borden met wisselende boodschappen aan de

pour tous, y compris pour les Bruxellois travaillant en dehors de la ville.

Selon une étude, l'impact économique de telles mesures est faible, étant donné que l'éventualité d'atteindre les pics de niveau 2 ou 3 est minime. Les baisses de l'ordre de 5% que l'on pourra observer dans le secteur du commerce de détail seront récupérées le jour suivant, car les consommateurs différeront leurs achats d'un jour.

En pratique, selon les statistiques, une voiture individuelle sera confrontée à cette mesure tous les 5 ou 6 ans, ce qui n'est pas insurmontable.

En termes d'impact social, ce système a une influence neutre. Pour les ménages disposant de deux véhicules avec des plaques paire et impaire, une seule voiture sera immobilisée. C'est d'ailleurs l'objectif du plan.

Le 17 janvier, le gouvernement a approuvé en deuxième lecture ce plan d'urgence, avec l'accord du Conseil économique et social et du Conseil de l'environnement. Le Conseil d'Etat doit encore se prononcer au sujet des aspects juridiques. Nous voulons que les mesures entrent en vigueur pour l'hiver 2008-2009. Il s'agit d'une collaboration entre Mme Huytebroeck et moi-même.

Brusselse tunnels en gesproken boodschappen via het omroepsysteem van de MIVB. Jaarlijks, aan het begin van de winter, komt er een informatie-campagne, waarin we de Brusselse bevolking verwittigen van de mogelijkheid van de noodmaatregelen in het komende seizoen.

Ook toeristen en pendelaars worden ruimschoots op voorhand verwittigd. Zij kunnen zich dan ook schikken en de dag voor de maatregel de stad verlaten. Als zij verkiezen om dat niet te doen, moeten zij zich gedragen naar de opgelegde maatregel. Er is natuurlijk altijd nog het openbaar vervoer om de stad te verlaten. We gaan de mensen niet opsluiten.

Wat met de inwoners van Brussel die buiten Brussel werken? De maatregelen zijn er voor iedereen, dus ook voor de Brusselaars, die er zich bewust moeten van zijn dat jaarlijks 1.100 van zijn of haar stadsgenoten het leven laten tengevolge van luchtvervuiling (gemiddeld drie per dag). Een economische impactanalyse heeft overigens aangetoond dat, gezien de vrij geringe kans op pieken van drempel 2 en drempel 3 (tot nu toe nooit), iedereen zich gemakkelijk kan aanpassen aan de maatregel. Aankopen in de kleinhandel dalen de dag zelf met amper 5% en dat verschil wordt de dag erop ingehaald. De consumenten stellen hun aankopen dus gewoon een dag uit.

In de praktijk, op basis van de statistische gegevens van vandaag, kan elke individuele wagen een keer om de vijf, zes jaar met zo'n maatregel geconfronteerd worden. Een keer om de vijf, zes jaar je wagen thuis laten, lijkt mij niet onoverkomelijk. Ik verwijs naar de situatie die zich voordoet bij een bezoek van de Amerikaanse president aan deze stad. Dan is er 20% minder autoverkeer. Iedereen denkt dan dat er die dag een ongelofelijke verkeerschaos zal zijn, want de Amerikaanse president verplaatst zich met escortes, er worden wegen afgezet, enzovoort. In werkelijkheid is er echter geen chaos, omdat er gewoon 20% minder mensen de auto nemen. Dat is dus perfect mogelijk.

Het alternerend rijden is neutraal qua sociale impact. Als gezinnen twee wagens hebben en als die al respectievelijk met een even en oneven nummerplaat zijn uitgerust (want dat is geen automatisme), blijft er toch al zeker één van de twee wagens aan de kant. Dat is net de bedoeling.

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

M. Johan Demol (*en néerlandais*).- *Si une phase 2 ou 3 entre en vigueur, sera-t-elle de mise toute la journée ?*

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

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. MOHAMED AZZOUZI

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

concernant "les difficultés grandissantes de stationnement rencontrées par les Bruxellois".

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

M. Mohamed Azzouzi.- Bruxelles connaît depuis de nombreuses années un réel problème de stationnement, qui n'a fait que s'aggraver avec le temps, compte tenu de l'augmentation du nombre de véhicules. Cette question a d'ailleurs été soulevée à plusieurs reprises au sein cette commission. D'après une enquête récente réalisée dans le cadre de la Semaine de la mobilité, 87% des Bruxellois estiment que le stationnement en Région bruxelloise constitue un problème certain, voire

Op zich is dat sociaal perfect te verdedigen.

U vraagt of er reeds een beslissing genomen is. Op 17 januari keurde de regering het noodplan goed in tweede lezing, na positieve adviezen van de Economische en Sociale raad en de Milieuraad. Nu moet de Raad van State zich nog uitspreken over de juridische aspecten. Wij willen dat de maatregelen van kracht worden vanaf de winter van 2008-2009. U weet dat dit een samenwerking gebeurt tussen mezelf en mevrouw Huytebroeck.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Als er een fase 2 of 3 van kracht wordt, zal die dan de hele dag gelden?

De heer Pascal Smet, minister.- Ja.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MOHAMED AZZOUZI

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

betreffende "de toenemende parkeerproblemen voor de Brusselaars".

De voorzitter.- De heer Azzouzi heeft het woord.

De heer Mohamed Azzouzi (*in het Frans*).- *Sinds vele jaren kent Brussel een toenemend parkeerprobleem, waarover de commissie al verschillende keren gesproken heeft. Volgens een recente enquête beschouwt 87% van de Brusselaars dit als een ernstig probleem.*

Vaak moeten automobilisten hun wagens illegaal parkeren (op bermen, op voetpaden, voor garages, enzovoort), omdat ze geen andere plaats vinden.

majeur.

Ainsi, il n'est pas rare que des automobilistes soient contraints de stationner leur véhicule sur des emplacements interdits - accotements, passages pour piétons, entrées de garages privés, etc... - faute de trouver mieux, ce qui entraîne amendes et autres frais de fourrière ; sans oublier les dangers que ces interdictions font courir aux usagers faibles que sont principalement les piétons.

L'avenue Paul Deschanel - artère reliant Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Noode - en est un exemple parmi tant d'autres. En fin de journée, les véhicules des riverains stationnés en infraction s'y comptent par dizaines, voire par centaines. Or, quelles solutions se présentent à ces habitants pour parquer leur véhicule ? Si, pour certains d'autres eux, la carte de riverain permet de stationner dans leur commune sans devoir utiliser les horodateurs, son efficacité est souvent nulle lorsque aucune place de stationnement n'est disponible aux alentours de leur domicile.

La solution des parkings privés situés sur le territoire communal semble pour le moins onéreuse pour un riverain qui y parquerait son véhicule en soirée jusqu'au lendemain matin. Le prix à payer est souvent très dissuasif, malgré les facilités que pourrait offrir l'autorité communale.

L'augmentation importante qu'a connu le prix de location des garages dans le périmètre de notre Région est tout aussi significative. Ainsi, il n'est pas rare de trouver un emplacement dont le prix de location dépasse les 100 € par mois, quand on a la chance d'en trouver un.

Le constat est donc clair et le problème posé semble insoluble : il n'y pas suffisamment de places de stationnement disponibles, et le coût des emplacements est fort onéreux. Dès lors, que faire ?

Tout d'abord, il semble irréaliste, inopportun, voire irresponsable, de vouloir résoudre le problème du manque d'emplacements de parking par la construction de nouveaux parkings, surtout au moment où la question de l'utilisation de la voiture se pose avec acuité.

Il me semble, sans vouloir faire l'apologie de l'automobile, qu'il faut être imaginatif en la matière, et trouver une solution responsable au problème du

Dat kost hen boetes en brengt tevens de zwakke weggebruikers in gevaar.

De Paul Deschanellaan tussen Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node is een goed voorbeeld. Tientallen, zoniet honderden wagens van bewoners staan er fout geparkeerd. Wat baat dan een bewonerskaart, als er geen parkeerplaats is?

Een privéparking is erg duur om de hele nacht te parkeren. Dat schrikt veel mensen af.

Ook de huurprijzen van garages zijn enorm gestegen. Prijzen boven de 100 euro per maand zijn geen uitzondering meer. Dan moet je eerst al een garage vinden.

Het probleem lijkt onoplosbaar: er zijn te weinig parkeerplaatsen en ze zijn te duur. Wat kunnen we daaraan doen?

Om te beginnen is het onverantwoord om dit probleem op te lossen door meer parkings te bouwen, zeker nu er vragen gesteld worden bij het autogebruik.

Het is niet mijn bedoeling om de loftrumpet over de auto te steken, maar er is nood aan een creatieve oplossing om het gebrek aan parkeerplaatsen op te vangen.

Het is duidelijk dat heel wat parkeerplaatsen van winkelcentra en bedrijven overdag slechts gedeeltelijk worden gebruikt en 's nachts leegstaan. Waarom zouden de Brusselaars er geen gebruik van kunnen maken?

De privésector stribbelt echter tegen vanwege de veiligheid en om juridische, technische en financiële redenen.

Sommige gemeenten willen een belasting invoeren voor parkings die 's nachts leegstaan.

In Sint-Joost is er bijvoorbeeld een tekort van 200 à 300 parkeerplaatsen op de openbare weg. Als de bewoners gebruik konden maken van de ongeveer 5.100 parkeerplaatsen van kantoorgebouwen en dergelijke, is het probleem opgelost.

Het gebruik van bestaande parkings kost minder dan de aanleg van nieuwe infrastructuur. Het vergt ook weinig investeringen om privéparkings open te

manque de places de stationnement.

Nous savons aujourd'hui, grâce aux données collectées, que de nombreuses places de parkings privés, liées à des centres commerciaux ou à des entreprises, sont partiellement occupées en journée et désertes le soir. Dès lors, pourquoi ne pas permettre aux Bruxellois d'utiliser ces emplacements en soirée ?

Le secteur privé y semble hostile, invoquant plusieurs objections en termes de sécurité, en termes juridiques, techniques mais également financiers.

Du côté institutionnel, certaines communes, confrontées à cette même pénurie et aux sollicitations de leurs habitants, pour faire pression sur le secteur concerné, avancent l'idée d'une taxation des emplacements de parkings privés inoccupés le soir.

Illustrons la réflexion et le propos par un exemple concret. Prenons l'exemple d'une commune qui m'est chère, Saint-Josse. Elle dispose d'un peu plus de 4.100 places de stationnement en voirie. Or, on peut évaluer la pénurie de places de stationnement pour cette commune à environ 200 à 300 emplacements. Ces derniers pourraient être aisément pourvus grâce à une partie des 5.100 places situées dans les parkings des nombreux bureaux se trouvant sur le territoire communal.

L'intérêt d'utiliser ces parkings privés me semble multiple. Tout d'abord, l'utilisation d'infrastructures déjà existantes sera toujours moins onéreuse que de nouvelles constructions. Ensuite, l'aménagement éventuel de certaines parties de ces parkings privés pour les riverains demande peu d'investissements. Je pense à des portiques à barrière, à des badges spécifiques aux riverains, voire à des délimitations des emplacements utilisables.

Reste bien sûr à convaincre les propriétaires et les entreprises propriétaires de ces parkings de mettre certains de leurs emplacements à disposition des riverains à certaines heures. Cela ne pourra se faire sans tenir compte de certaines de leurs préoccupations - portant essentiellement sur l'aspect de la sécurité, je pense - mais également en mettant en oeuvre des mécanismes de compensation et d'incitants financiers.

stellen voor buurtbewoners.

De eigenaars van de parkings zullen zich enkel laten overtuigen als de regering rekening houdt met hun belangen, bijvoorbeeld inzake veiligheid. Er is ook nood aan financiële stimulansen.

Hebt u een dergelijk initiatief overwogen? Overweegt u andere maatregelen om het parkeerprobleem aan te pakken?

M. le ministre, votre cabinet et vous-même, avez-vous pensé à mettre en place un tel dispositif ? Est-il à l'étude au sein de votre administration ? Si oui, quelles en sont les principales caractéristiques ? Dans la négative, quelles autres solutions envisagez-vous pour résoudre ce problème de stationnement que rencontrent les automobilistes bruxellois ?

Discussion

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je souhaite me joindre à ce débat car il s'inscrit dans la problématique générale de la mobilité et des déplacements à Bruxelles. La mobilité ne se limite pas à organiser la circulation des piétons et des cyclistes et à assurer les transports collectifs, mais également à remédier par des solutions durables aux problèmes du stationnement automobile.

Nous préconisons dans ce sens une démarche énergique et créative. Bien que certaines solutions aient été mises en place, force est de constater que la Région n'est pas encore parvenue à élucider la problématique de manière optimale. Les nombreux exemples de véhicules stationnés en double file, sur les passages pour piétons, sur les trottoirs, sur les places réservées aux personnes à mobilité réduite, et devant les garages, témoignent du sérieux de la situation.

Le placement de potelets ne me semble pas indiqué. Cette solution qui relève d'une politique d'urgence dépourvue de cohérence et qui risque de détériorer la ville me paraît déplacée. La création de parkings supplémentaires proposée par M. Azzouzi constitue un élément de solution mais invite néanmoins à la réflexion.

En Région bruxelloise, certains parkings massivement fréquentés la journée sont désertés la nuit. Ne pourrait-on pas les mettre à disposition des riverains et autres utilisateurs pendant la nuit, mais d'une manière autre que celle que vous suggérez ?

Le quartier du cimetière d'Ixelles, notamment, est très fréquenté en raison de la concentration du

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De parkeerproblematiek maakt deel uit van het algemeen mobiliteitsbeleid.*

Ondanks alle inspanningen is het geweest er nog niet in geslaagd het parkeerprobleem op te lossen. Er staan nog altijd heel wat voertuigen dubbelgeparkeerd of geparkeerd op voetpaden, zebra-paden, parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit, voor garages, enzovoort. Er is dringend nood aan een dynamische en creatieve oplossing.

De plaatsing van paaltjes lijkt mij niet de meest aangewezen oplossing. Het gaat immers vaak om een noodmaatregel zonder enige langetermijnvisie die tevens het stadsbeeld niet ten goede komt. De heer Azzouzi stelt voor om parkeergarages te bouwen. Die oplossing roept toch een aantal bedenkingen op.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er heel wat parkings die overdag volzet zijn, maar 's nachts volledig leeg staan. Zouden wij die parkings 's nachts niet ter beschikking van de buurtbewoners en de andere gebruikers kunnen stellen, maar dan wel onder andere voorwaarden?

In de wijk rond het kerkhof van Elsene hebben een aantal horecazaken een akkoord gesloten met de nabijgelegen grootwarenhuizen om de parkeerproblemen van de klanten te helpen oplossen. Dergelijke overeenkomsten verdienen de voorkeur boven een belasting op het aantal privéparkeerplaatsen dat 's nachts leegstaat. Het lijkt ons beter een aanmoediging of een compensatie toe te kennen

secteur horeca. Nombre de ses visiteurs sont confrontés à ces problèmes de parking. Néanmoins, certains restaurants ont conclu des accords avec les grandes surfaces voisines afin de mettre leur parking à disposition de la clientèle de leur établissement. Ceci prouve que des solutions concertées avec les acteurs en présence sont possibles. Celles-ci me paraissent d'ailleurs plus appropriées qu'un système de taxation sur les emplacements de parkings privés inoccupés le soir. Nous privilégions clairement un système incitatif ou compensatoire pour les propriétaires, d'autant plus que la mise à disposition que vous préconisez nécessitera quelques aménagements pratiques et occasionnera des frais supplémentaires. Une taxation accrue me paraît par conséquent inappropriée.

M. Mohamed Azzouzi.- Certaines communes ont en effet mis en place un système de taxation en ce sens, mais je ne préconise pas cette solution. Je suis également favorable à une responsabilisation accrue des propriétaires et à une solution incitative.

Mme Viviane Teitelbaum.- Monsieur le ministre, êtes-vous favorable à cette idée ? Disposez-vous de pistes concrètes en la matière ? Le cas échéant, quels seraient les incitants ou les compensations que vous envisagez ?

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

Mme Céline Delforge.- Il y a urgence, en tous cas pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. Dans mon quartier, sur une importante voirie régionale, je vois fréquemment des personnes en chaise roulante qui sont obligées de rouler sur la voirie, à côté de voitures qui ne respectent pas les limitations de vitesse. Ces personnes sont en danger. Quand ils peuvent sauver des vies, en solution d'urgence, les potelets ne me posent vraiment pas de problème, même si c'est un peu moins esthétique. L'urgence, aujourd'hui, est avérée ! Quand on doit passer avec une poussette sur la rue, on est dans l'urgence !

Mme Viviane Teitelbaum.- Heureusement : la démocratie, c'est d'avoir des opinions différentes.

voor de parkeerplaatsen die 's avonds ter beschikking worden gesteld.

De heer Mohamed Azzouzi *(in het Frans).*- *Sommige gemeenten hebben inderdaad een dergelijke belasting ingevoerd. Ook ik ben hier geen voorstander van. Het lijkt mij beter de eigenaars te responsabiliseren en ze aan te moedigen.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Bent u voorstander van een dergelijk systeem, mijnheer de minister? Welke aanmoedigingen of compensaties overweegt u?*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Het probleem is dringend, vooral voor voetgangers en mensen met een beperkte mobiliteit. In mijn eigen wijk zie ik vaak dat rolstoelgebruikers verplicht zijn om de openbare weg te gebruiken. Dat is gevaarlijk, want veel chauffeurs lappen de snelheidsbeperkingen aan hun laars. Als paaltjes mensenlevens kunnen redden, heb ik er geen enkel probleem mee, zelfs al zijn ze niet erg mooi.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *In een democratie mogen mensen van mening verschillen.*

Mme Céline Delforge.- Actuellement, une série de personnes sont mises en danger par le non respect du Code de la route par une catégorie précise d'usagers. La liberté pour une personne en chaise roulante ou pour un piéton de sortir de chez lui en sécurité doit primer sur la liberté de se garer.

Pour en revenir à la question du parking à Bruxelles : l'espace y est rare et son coût est de plus en plus élevé. C'est un élément dont on a du mal à accepter la réalité. L'espace n'est pas illimité. Quand bien même on élargirait les frontières de Bruxelles, l'espace disponible n'augmenterait pas dans les quartiers, à moins d'abattre des maisons. Il faut d'abord accepter le fait qu'il y a davantage de voitures que d'espace disponible.

A ce propos, il faudrait peut-être agir sur le nombre de voitures en possession des Bruxellois. En effet, les statistiques mettent en exergue que 40% des ménages bruxellois n'ont pas de voiture - c'est donc un phénomène qui est loin d'être marginal - et que, par contre, 10% des ménages cumulent près de 30% du parc automobile en disposant de deux voitures au sein du ménage, et que moins de 1% des ménages cumulent près de 4% des automobiles en disposant de trois voitures ou davantage.

Pour résoudre le problème de façon structurelle, un des axes pourrait être de travailler en priorité sur les ménages qui disposent de deux voitures et plus pour qu'ils reviennent à une possession plus raisonnable d'une seule voiture. Cela permettrait déjà de dégager des solutions et de l'espace. Je voudrais bien savoir, M. le ministre, dans quelle mesure vous travaillez en ce sens.

La personne qui choisit d'avoir une ou plusieurs voitures doit aussi accepter que cela représente un coût. On paye les mètres carrés qu'on occupe. Je ne mets pas mon canapé sur la rue parce que j'estime avoir droit à quelques mètres carrés d'espace public. Cela me frappe toujours. Quand on n'a pas de voiture, on ne se sent pas obligé de mettre ses effets personnels en voirie et on n'estime pas que ce soit un droit inaliénable.

Par contre, dans certains quartiers, au-delà de la question du prix, il n'y a pas toujours de stationnement hors voirie sur le marché alors que des places sont disponibles, en particulier en période nocturne ou pendant le week-end. En cela, je rejoins mon collègue, M. Azzouzi. Il y a en effet

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Sommige weggebruikers lopen gevaar, omdat een aantal chauffeurs de verkeersregels negeren. Het recht op veiligheid van voetgangers en rolstoelgebruikers primeert op het recht om te parkeren.*

Er is een gebrek aan parkeerplaatsen in Brussel en parkeren wordt steeds duurder. We moeten ermee leren leven dat er onvoldoende plaats beschikbaar is voor alle auto's.

De regering moet maatregelen nemen om het aantal auto's te doen dalen. Uit statistieken blijkt dat 40% van de gezinnen niet over een auto beschikt, maar dat 10% van de gezinnen bijna 30% van het wagenpark voor hun rekening nemen, omdat ze twee of meer auto's hebben.

De regering moet de druk opvoeren op gezinnen die twee of meer auto's hebben. Maakt u daar werk van?

Wie een of meer auto's wil hebben, moet weten dat dat geld kost. Wie openbare ruimte wil innemen, moet daarvoor betalen. Wie geen auto heeft, mag toch ook niet zomaar openbare ruimte opeisen om er persoonlijke spullen neer te zetten?

In sommige wijken is er een tekort aan parkeerplaats op de openbare weg, terwijl privéparkings 's nachts leegstaan. Net zoals de heer Azzouzi vind ik dat chauffeurs daar gebruik van moeten kunnen maken.

Cambio, het systeem om auto's te delen, is een mooi initiatief. Welke andere maatregelen neemt de regering om het aantal auto's terug te dringen?

une piste à creuser, bien qu'elle ne résolve pas la question du parking à Bruxelles et toute cette problématique.

Quelles politiques mène-t-on au-delà de Cambio, qui est déjà une belle alternative, pour essayer de faire pression à la baisse sur le nombre de secondes et de troisièmes, voire de quatrièmes voitures que possèdent les ménages ?

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

M. Hamza Fassi-Fihri.- La solution qui consiste à réserver les parkings inoccupés aux riverains pour la nuit est originale et paraît assez facile à mettre en pratique. Cette option constituait l'un des points de l'accord de gouvernement. Dans la réflexion globale sur l'Agence de stationnement, il est prévu que l'une des missions de celle-ci consisterait à envisager des solutions dans ce cadre-là.

Cette réflexion a-t-elle lieu dans le cadre de l'Agence régionale de stationnement ? Quel sera le rôle des autorités locales dans la mise en place de cette solution, qui figure noir sur blanc dans l'accord de majorité 2004-2009 ? Un timing est-il prévu ? Peut-on espérer que cet élément de l'accord sera mis en place avant la fin de la législature ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement et moi-même sommes tout à fait conscients du problème de stationnement dans notre Région.

Comme l'a très justement dit Mme Delforge, la question est mathématique : la différence entre le nombre de places disponibles et le nombre de voitures engendre le problème de stationnement dans notre Région.

La création d'une Agence régionale de stationnement figure effectivement dans l'accord gouvernemental. J'ai déposé auprès du gouvernement un avant-projet d'ordonnance en ce sens. La Conférence des Bourgmestres s'est prononcée à ce sujet et la création de l'Agence est imminente.

Le projet d'ordonnance prévoit la possibilité pour la

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

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).*- *Het idee om onbezette parkings 's nachts te laten gebruiken door omwonenden is origineel en gemakkelijk uitvoerbaar. Dit is een punt uit het regeerakkoord. Een van de opdrachten van het parkeeragentschap zou zijn om dit soort oplossingen uit te werken.*

Hebt u daarover nagedacht in het kader van dat agentschap? Welke rol zullen de plaatselijke besturen spelen bij het uitwerken van deze oplossing? Is er een tijdschema? Komt dit er voor het einde van de regeerperiode?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De regering is zich bewust van het parkeerprobleem. Er zijn nu eenmaal minder parkeerplaatsen dan er wagens zijn.*

Het regeerakkoord voorziet inderdaad in de oprichting van een parkeeragentschap. Ik heb daarover een voorontwerp ingediend bij de regering.

Het agentschap zal kunnen onderhandelen met eigenaars van privéparkings om die 's nachts ter beschikking te stellen van de omwonenden. Dit gebeurt in overleg met de plaatselijke besturen.

Als we met grote winkelketens onderhandelen, kunnen we rechtstreeks met de directie praten, in plaats van met elke vestiging afzonderlijk.

future Agence régionale de stationnement de négocier la mise à disposition durant la nuit de parkings non utilisés, avec des propriétaires de parkings privés, en concertation avec les autorités locales.

Pour négocier un accord avec une grande chaîne commerciale comme Carrefour ou GB, au lieu de discuter avec vingt magasins, il suffira de rencontrer la direction et d'étudier avec elle les endroits où ce système serait applicable.

Je suis favorable à la solution que vous préconisez, à savoir l'utilisation des parkings d'entreprises, de centres commerciaux ou de bureaux la nuit, même si cela pose des problèmes, notamment sur le plan de la sécurité.

La réglementation urbanistique devrait être adaptée en ce sens, en incluant cette possibilité dans le permis d'urbanisme ou d'environnement délivré pour les nouvelles constructions de bureaux ou l'autorisation de nouvelles implantations. Deux entrées distinctes pourraient être prévues, si nécessaire, pour remédier au problème de la sécurité. Ces aménagements ne représentent pas un coût important au moment de la construction. J'espère que Mme Dupuis réagira positivement à cette proposition.

C'est vrai, en général, je ne suis pas favorable à la création de nouvelles places de stationnement. Par contre, je défends l'idée de parkings souterrains pour les riverains, d'enlever des parkings en surface pour rendre l'espace public aux habitants et de créer des parkings souterrains. Cette solution coûte de l'argent et j'espère que l'Agence pourra résoudre partiellement ces problèmes.

Pour vous donner un exemple concret, à Jette, où une nouvelle ligne de transport en commun sera probablement aménagée, on pourra prévoir dans ce cadre la construction d'un parking souterrain. La place Flagey à Ixelles s'inscrit un peu dans la même veine. Il y a désormais plus de places, mais elles sont souterraines. La place Van Meenen à Saint-Gilles, la place Dumon à Woluwé-Saint-Pierre, St-Boniface à Ixelles entrent également dans ces conditions. C'est l'un des défis de demain : trouver des endroits pour améliorer la qualité de vie, réduire les parkings sur voirie et les mettre en sous-sol.

Ondanks de veiligheidsproblemen ben ik er voor om parkings van bedrijven, winkelcentra en kantoren 's nachts open te stellen.

Deze mogelijkheid moet opgenomen worden in de milieuvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen voor nieuwe kantoorgebouwen. Eventueel kunnen er twee aparte ingangen komen. Bij nieuwbouw hoeft dit niet duur te zijn. Ik hoop dat mevrouw Dupuis dit zal steunen.

Ik ben gekant tegen de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. Ik ben wel voorstander van ondergrondse parkings voor bewoners, waarbij de bovengrondse parkeerplaatsen worden afgeschaft en de openbare ruimte ter beschikking komt van de bewoners. Ik hoop dat het parkeeragentschap zal bijdragen tot deze oplossing, die uiteraard geld kost.

Concrete voorbeelden hiervan zijn reeds het Flageyplein in Elsene en Jette, waar samen met de uitbreiding van een lijn van het openbaar vervoer ook een ondergrondse parking kan worden aangelegd. Dat zijn echter niet de enige voorbeelden. Het is een uitdaging om in de toekomst de levenskwaliteit te verbeteren door bovengrondse parkings te beperken ten voordele van de ondergrondse.

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

M. Mohamed Azzouzi.- Le ministre me conforte dans l'idée qu'on peut s'orienter vers cette proposition. L'Agence de stationnement devrait pouvoir s'en occuper. Pour les nouveaux projets, il serait intéressant d'intégrer déjà dans l'avant-projet de la demande de permis, voire en commission de concertation, le conditionnement de l'octroi à cette perspective.

Le coût des infrastructures souterraines est considérable. Pour éviter cela, essayons de partir de ce qui existe déjà, en réalisant des statistiques générales pour l'ensemble de la Région. Il est vrai cependant que cela ne peut concerner qu'une partie de ces parkings privés.

M. Pascal Smet, ministre.- La construction des parkings souterrains doit se faire selon un partenariat privé-public. Le privé se charge de l'investissement - à partir de 150 places, un parking souterrain devient rentable - et l'autorité publique intervient à concurrence de maximum 33% pour boucler l'opération.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Teitelbaum.

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,

De voorzitter.- De heer Azzouzi heeft het woord.

De heer Mohamed Azzouzi (*in het Frans*).- *Ik ga akkoord met het voorstel van de minister. Het is een taak voor het parkeeragentschap. Een en ander moet reeds aan bod komen bij het voorontwerp van de vergunningsaanvraag of zelfs in het overlegcomité.*

Ondergrondse infrastructuren zijn erg duur. Laat de regering eerst statistieken opstellen voor het volledige gewest, uitgaande van de bestaande toestand. Dat kan uiteraard slechts voor een gedeelte van die privéparkings.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De bouw van ondergrondse parkings dient te gebeuren in het kader van een privaat-publieke samenwerking. De privésector betaalt de investering en de overheid subsidieert maximaal 33%.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Teitelbaum.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "la campagne de communication de l'AED".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Après d'autres services et organismes relevant de la Région de Bruxelles-Capitale, l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) change également de dénomination. Elle devient en effet Bruxelles Mobilité, acquiert un nouveau logo et se dote du slogan "Pour une Région en mouvement". Ces innovations s'inscrivent dans le cadre d'une large opération de communication dont le but consiste à permettre l'identification et la reconnaissance des activités de cette administration par le citoyen.

Bruxelles Mobilité proclame sa volonté de concilier la mobilité de tous les citoyens et de rendre l'espace public agréable et praticable pour l'ensemble de ceux-ci. En quoi assistons-nous là à une innovation ? Il s'agit certes d'une intention des plus louables et qui recueille l'unanimité des suffrages, mais le moins que l'on puisse dire est qu'il reste énormément à faire.

On ne peut qu'espérer que Bruxelles Mobilité atteindra les objectifs demeurés hors de portée de l'AED, avec des moyens humains, budgétaires et matériels pratiquement inchangés. Ce n'est pas la révision d'un organigramme du personnel donnant lieu à un vaste jeu de chaises musicales et à un interminable déménagement de fonctionnaires qui, à mon sens, va bouleverser les mentalités et les pratiques bureaucratiques que les citoyens ont pu observer jusqu'à présent.

Les auteurs de cette campagne de communication ne lésinent pas sur les moyens. Elle a nécessité des panneaux, des brochures, des documents toutes-boîtes, des stands d'information et même l'organisation d'un lunch offert le 14 janvier dernier aux Halles Saint-Géry.

Monsieur le ministre peut-il me faire connaître le coût global de toutes ces actions ?

Estime-t-il les dépenses proportionnelles à l'importance du message à transmettre aux citoyens, dans la mesure où celui-ci ne comporte en

betreffende "de communicatiecampagne van het BUV".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Het bestuur Uitrusting en Vervoer kreeg onlangs een nieuwe naam (Mobiel Brussel), een nieuw logo en een nieuwe slogan ("naar een gewest in beweging"). Deze vernieuwing past in een grote communicatiecampagne om meer zichtbaarheid te geven aan de administratie en haar initiatieven.*

Mobiel Brussel wil de mobiliteit van alle weggebruikers met elkaar verzoenen en de openbare ruimte aangenaam en gebruiksvriendelijk maken. Dat lijkt ons geen vernieuwing, aangezien dat altijd al de "core business" van het bestuur is geweest.

Wij hopen van harte dat Mobiel Brussel doelstellingen zal halen die buiten het bereik van het BUV bleven, maar de menselijke, financiële en materiële middelen zijn nagenoeg dezelfde gebleven. Er is meer nodig dan een herziening van het organigram en een stoelendans om een einde te maken aan de bureaucratische praktijken binnen het bestuur.

Voor de communicatiecampagne werden de grote middelen ingezet: brochures, affiches, huis-aan-huisreclame, informatiestands, en zelfs een lunch in de Sint-Gorikshallen.

Wat is de totale kostprijs van deze campagne?

Staat die uitgave in verhouding tot het belang van de boodschap aan de burgers, wetende dat de opdrachten van het bestuur niet veranderd zijn?

fait rien de neuf par rapport aux missions qui constituaient déjà le 'cœur de métier' de l'administration de l'équipement et des déplacements ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le travail qui reste à faire est effectivement énorme, mais nous avons déjà avancé sur de nombreux points. Un pas important a été franchi, dans le sens où tous les fonctionnaires sont convaincus de la nécessité d'une communication bien conçue, dans un même sens, avec une logique et dans le but d'informer la population. Cela représente un pas important au sein d'une "administration bureaucratique". Tous ceux qui s'occupent de l'accompagnement du changement s'accordent sur l'importance d'impliquer tout le monde et de bien communiquer envers tout le monde, en les mettant littéralement dans le bain. C'est dans ce but qu'a été organisé le lunch aux Halles Saint-Géry, que nous avons couplé avec la réception de nouvel an pour les fonctionnaires.

Le coût global de la campagne de communication de Bruxelles Mobilité est limité par rapport aux actions du même type dans d'autres institutions ou entreprises. Revoir le layout des documents de communication externe d'une administration représente une somme modique. A part une petite campagne d'affichage dans le réseau Decaux, mon administration n'a pas eu recours à des achats d'espace média audiovisuel coûteux.

Concrètement, le coût du changement de nom, de création du nouveau logo, de la charte graphique et de tous les layouts s'élève à 50.000 euros. La campagne d'affichage Decaux coûte 45.000 euros. L'événement du 14 janvier pour les fonctionnaires et les journalistes a coûté 10.000 euros. Le site web www.bruxellesmobilite.be coûte 20.000 euros et le matériel promotionnel - brochures, sacs, bics, etc. - 80.000 euros. Soit un total de 205.000 euros TVAC. Connaissant les tarifs des campagnes de communication, tout ceci est plus que raisonnable.

La nouvelle cellule de communication de Bruxelles Mobilité fournit un travail de coordination qui permet de faire des économies d'échelle. Auparavant, chaque service prenait ses propres initiatives. De plus, cette cellule développe des informations aux riverains plus claires et attractives

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er is inderdaad nog heel wat werk aan de winkel, maar wij hebben al op een aantal punten vooruitgang geboekt, aangezien de ambtenaren overtuigd zijn van het nut van een goed communicatiebeleid. Dat is een belangrijke stap in een bureaucratische administratie.*

De totale kostprijs van de communicatiecampagne van Mobiel Brussel is beperkt vergeleken met soortgelijke acties in andere instellingen of bedrijven. De lay-out van externe documenten wijzigen was niet zo duur. Behalve een kleine affichecampagne heeft mijn bestuur geen dure audiovisuele mediaruimte aangekocht.

De kostprijs voor de naamswijziging, het nieuwe logo, het grafisch handvest en de wijziging van alle lay-outs bedraagt 50.000 euro. De affichecampagne Decaux kost 45.000 euro. De lunch voor de ambtenaren en journalisten heeft 10.000 euro gekost. De website www.mobiellbrussel.be kost 20.000 euro en het promotiemateriaal (brochures, pennen, tassen, enzovoort) 80.000 euro. Dat is een totaalbedrag van 205.000 euro, BTW inbegrepen, wat heel redelijk is.

De nieuwe communicatiecel van Mobiel Brussel stemt de diensten op elkaar af om schaalvoordelen te verkrijgen, verstrekt duidelijke informatie aan de buurtbewoners en organiseert een wachtdienst in de vorm van een groen nummer voor de werven. Voor dit groene nummer dienden geen bijkomende kosten te worden gemaakt. Bovendien zijn er websites in de maak die rechtstreekse communicatie met de administratie mogelijk maken.

De hervorming van de administratie heeft gevolgen voor haar dagelijkse werking. De oprichting van een communicatiecel is een van de concrete resultaten. Dat een dergelijke cel voor openbare werken niet bestond, is gewoonweg ongelooflijk!

Dat de diensten ook concreet verhuizen, wijst erop dat de hervorming niet oppervlakkig is. Directies zijn herschikt, zowel in het organogram als op het

et assure une permanence pour le numéro vert chantier, un nouveau service indispensable au citoyen. Ce numéro vert est rendu opérationnel via la mobilité interne et ne demande aucun budget supplémentaire. Il y a encore des sites web en construction qui permettront à chaque Bruxellois de communiquer directement et de manière interactive avec l'administration.

Par rapport à la réorganisation de mon administration, les changements de mentalité sont visibles au quotidien ou le deviennent. Le fait qu'il n'existait pas auparavant de cellule de communication à Bruxelles Mobilité en est un exemple. Il n'y avait pas de cellule de communication pour les travaux publics quand je suis arrivé. C'est incroyable !

Par ailleurs, le déménagement physique des services auquel vous faites référence - vous êtes un peu dure, je trouve - est la preuve que la réorganisation n'est pas qu'un changement superficiel. Des directions ont réellement été regroupées de manière plus cohérente, aussi bien dans l'organigramme que sur le terrain, pour qu'elles collaborent mieux. Certains ne sont pas contents de quitter leur petit carcan et de travailler ensemble. C'est une grande révolution pour eux, mais c'était nécessaire à mon avis.

Quant aux moyens humains et budgétaires, inchangés selon vos dires, permettez-moi de vous dire que, ces deux dernières années, le budget de cette administration a sensiblement augmenté, de 6,64 % en crédits d'engagement depuis 2005. Par ailleurs, 80 nouveaux agents ont été recrutés depuis 2006 à Bruxelles Mobilité, sous mon impulsion. Si l'on tient compte des départs définitifs - à la pension, essentiellement -, l'augmentation nette du nombre d'agents de mon administration est de l'ordre de 70 depuis le début de la législature, soit de 33%.

Pour ne prendre que deux exemples : la nouvelle cellule de communication compte huit agents, dont trois sont de nouvelles recrues et cinq ont été réaffectés à partir d'autres services-; à la politique vélo, sept agents ont été recrutés sous cette législature pour renforcer les structures en charge de cette politique dans diverses directions de Bruxelles Mobilité. En tout, onze équivalents temps plein travaillent sur ces dossiers.

terrein. Voor sommige personeelsleden betekent dit een ware revolutie. Voor mij was deze hervorming echter noodzakelijk.

Volgens u zijn het personeel en het budget ongewijzigd gebleven. Nochtans zijn de vastleggingskredieten sinds 2005 met 6,64% gestegen. Sinds 2006 heeft Mobiel Brussel 80 nieuwe medewerkers in dienst genomen. Rekening houdend met het definitieve vertrek van een aantal personeelsleden, is mijn administratie uitgebreid met 70 personeelsleden sinds het begin van de zittingsperiode, wat overeenkomt met een stijging van 33%.

De nieuwe communicatiecel telt acht personeelsleden, waaronder drie nieuwe en vijf uit andere diensten. Voor het fietsbeleid zijn er zeven nieuwe personeelsleden in dienst genomen.

Om een administratie te hervormen is er tijd nodig, misschien te veel tijd. Ik heb evenwel niet de dagelijkse leiding van de administratie in handen. We zijn op goede weg, maar er is nog werk aan de winkel.

Il faut effectivement du temps pour qu'une administration se transforme. Il en faut trop à mon avis. Mais ce n'est pas ma tâche de diriger l'administration au quotidien, même si je le voulais. Nous sommes sur le bon chemin, même s'il y a encore du pain sur la planche... Vous avez raison à ce propos.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je reconnais qu'il y a des changements, mais surtout d'ordre interne et structurel. En comparaison avec d'autres campagnes promotionnelles, vous dites que le budget de 205.000 euros n'est pas très élevé. Je reste néanmoins dubitative quant à l'importance de ce montant dépensé pour diffuser ce type d'informations.

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut faire le calcul global. Le seul point discutable à mon sens, ce sont les 45.000 euros pour l'affichage de Decaux. Etait-ce vraiment nécessaire ? J'ai eu un vaste débat avec les responsables de la communication, qui m'ont convaincu de la nécessité en raison de l'évolution de l'administration. Je partageais au début votre sentiment mais, au final, cela reste une campagne d'envergure raisonnable.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De veranderingen slaan vooral op de interne structuur. U vindt 205.000 euro niet veel in vergelijking met andere promotiecampagnes, maar ik betwijfel toch of het nuttig is om het aan dit soort campagnes uit te geven.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Naar mijn mening is het enige waarover gediscussieerd kan worden de 45.000 euro voor Decaux. Ik was daar ook niet meteen voor te vinden, maar de communicatieverantwoordelijken hebben mij overtuigd van de noodzaak ervan.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

ET À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant "le respect des normes environnementales et éthiques ainsi que la législation sur les marchés publics".

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

La parole est à Mme Persoons.

Mme Caroline Persoons.- Il y a quelques semaines, un reportage d'un journal télévisé sur le problème des pierres bleues dans plusieurs chantiers a retenu mon attention. A travers les débats, la presse, les reportages télévisuels, notre société prend de plus en plus conscience des questions environnementales, sociales et éthiques qui se cachent derrière de nombreux dossiers, entre autres derrière des dossiers de marchés publics. Je me suis dès lors intéressée à l'aménagement des espaces publics, qui font appel à certains matériaux. On sait combien il est important de disposer d'un aménagement public de qualité, car la vie en ville demande de beaux espaces, avec du matériel de qualité durable. Ces investissements sont importants pour les pouvoirs publics et pour une Région comme la nôtre.

Mon interpellation est basée, d'une part, sur le respect de certaines normes éthiques, sociales et environnementales dans les marchés publics et, d'autre part, sur la qualité des matériaux retenus pour ces marchés.

Les espaces publics font l'objet de travaux de rénovation et d'embellissement à l'initiative des communes ou de la Région. Ces marchés exigent beaucoup de moyens et de temps. Pour notre Région, il y va de la promotion de son image, mais aussi de la qualité de la vie en ville.

Nous savons tous que les cahiers des charges des marchés publics ne peuvent pas contenir de

LAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

EN TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende "de naleving van de milieu- en ethische normen en van de regelgeving op de overheidsopdrachten".

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

Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (*in het Frans*).- *Mijn interpellatie is ingegeven door een uitzending op televisie over het problemen van de blauwe steen op diverse werven. De pers en de samenleving worden zich steeds meer bewust van de milieu-problematiek en van sociale en ethische kwesties. Ik wil het hebben over de naleving van bepaalde milieunormen en ethische normen bij openbare aanbestedingen in verband met ruimtelijke ordening, waarin het gewest belangrijke investeringen doet. Ook de kwaliteit van de gebruikte materialen is een probleem.*

De inrichting van de openbare ruimte kost veel tijd en middelen en is belangrijk voor de levenskwaliteit en voor het imago van de stad. De bestekken voor openbare aanbestedingen kunnen niet allemaal technische specificaties bevatten die het gebruik van lokale materialen bevorderen ten koste van de concurrentie, maar door verplichtingen op te leggen, kunt u toch de projecten in een bepaalde richting sturen.

De overheid dient in haar bestekken duidelijke kwaliteitscriteria te vermelden in verband met de duurzaamheid van de materialen. Traditionele Belgische blauwsteen wordt courant gebruikt voor de aanleg van de openbare ruimte. Deze steensoort heeft niet alleen esthetische kwaliteiten, maar is ook erg resistent. Ook de heer Charles Picqué looft in zijn Handleiding van de openbare ruimten de kwaliteit van de Belgische blauwsteen.

spécifications techniques discriminatoires aboutissant à favoriser les matériaux de provenance locale et à éliminer la concurrence. Il n'empêche qu'en imposant certaines spécificités, on peut viser ce que le porteur de projet souhaite pour ses espaces publics.

Il convient de définir précisément les critères de qualité de ces matériaux afin de garantir la pérennité de ces aménagements. Le choix de la pierre bleue est privilégié dans l'aménagement de nombreux espaces publics. Dans les cahiers des charges, les auteurs de projet prévoient souvent la pose de pierres naturelles bien connues chez nous sous la dénomination de "pierre bleue", "pierre bleue belge" ou "pierre bleue traditionnelle". Ce choix se fait en raison des qualités esthétiques de ce matériau mais aussi en raison de sa résistance. M. Charles Picqué lui-même décrit dans le Manuel des espaces publics bruxellois le mérite que requiert la pierre bleue belge en raison de ses qualités intrinsèques.

Depuis plusieurs années, la pierre asiatique, en raison de son coût concurrentiel, inonde le marché belge. Si son aspect est quasi semblable, sa composition minérale est totalement différente. Il me paraît opportun que les pouvoirs publics précisent davantage dans les cahiers des charges des normes sociales et environnementales ainsi que des critères de qualité concernant les matériaux requis.

Sur le plan environnemental tout d'abord, n'est-ce pas un non sens, au regard de la politique de développement durable, de faire transporter des pierres provenant de l'autre bout du monde alors que nous disposons d'excellents matériaux aptes à l'usage requis à quelques dizaines de kilomètres de Bruxelles ? Suivant les spécialistes, le transport de 1.000 m² de pierres asiatiques implique l'utilisation de 95 fois plus de carburant, soit 11.400 litres de pétrole, bref un rejet de plusieurs tonnes de CO₂ dans l'atmosphère. L'achat de pierres asiatiques a donc un réel impact sur l'environnement.

La Région a-t-elle engagé une réflexion sur le coût énergétique de tels matériaux ? Des dispositions spécifiques à insérer dans les cahiers des charges sont-elles à l'étude ? Il importe également de prendre en considération la dimension sociale et éthique liée à ce choix de matériau. Personne n'ignore en effet les conditions dans lesquelles

Sinds een paar jaar wordt de Belgische markt overspoeld door goedkope Aziatische blauwsteen. Deze steen ziet er ongeveer hetzelfde uit, maar is volledig anders samengesteld.

Vanuit ecologisch standpunt is het onverantwoord om stenen te importeren uit het verre Azië, terwijl er uitstekende blauwsteen beschikbaar is op enkele tientallen kilometer van Brussel. Voor het vervoer van 1.000 m² blauwsteen uit Azië wordt er 11.400 liter petroleum verbruikt, wat resulteert in een uitstoot van vele tonnen CO₂. Heeft het gewest de energiekost voor de aankoop van Aziatische blauwsteen berekend?

Ook met de sociale en de ethische dimensie van de materiaalkeuze dient men rekening te houden. Iedereen is immers op de hoogte van de erbarmelijke werkomstandigheden van de arbeiders (of de kindarbeiders) in verscheidene Aziatische landen.

Voor de heraanleg van het Flageyplein gebruikt men deze Aziatische blauwsteen. Ook voor andere Brusselse werven is die steen gebruikt. Aziatische blauwsteen is nochtans minder bestand tegen luchtvervuiling, zure regen en strooizout, vertoont gemakkelijker barsten en is minder resistent. Onderzoek van een wetenschapper aan de Gentse universiteit staaft deze vaststellingen. Een bestek moet dus zeker kwaliteitscriteria en controlemechanismen bevatten in verband met de materiaalkeuze.

Het bijzonder bestek voor de heraanleg van het Flageyplein somt wel degelijk een aantal criteria en controlemechanismen op: de stenen moeten van eenzelfde steengroeve en van eenzelfde laag afkomstig zijn en mogen niet worden gewonnen aan de hand van explosieven. Heeft het gewest wel gecontroleerd of men in de Chinese steengroeve in kwestie explosieven gebruikt? Is het materiaal dat uiteindelijk op het Flageyplein terechtkomt, traceerbaar?

Het opgeslagen materiaal is blijkbaar onvoldoende identificeerbaar. Daardoor kan men onmogelijk nagaan of de steen niet afkomstig is uit oude groeven in bergstreken of uit reeds gebruikt materiaal, wat verboden is. Kent u de naam van de leverancier en de exacte herkomst van het materiaal? Respecteert het land van herkomst de internationale overeenkomsten inzake mensen-

travaillent les ouvriers, voire des enfants, dans les pays asiatiques.

Ceci m'amène à évoquer le chantier de la Place Flagey où sont posées précisément ces pierres asiatiques. Divers chantiers récents en Région bruxelloise, mais aussi dans les autres Régions du pays, notamment à proximité de la gare de Louvain, montrent que les pierres asiatiques sont plus sensibles à la pollution atmosphérique. Celles-ci ont tendance à se fendiller et sont moins résistantes que les pierres belges. Des rapports scientifiques, émanant notamment d'un spécialiste de l'université de Gand, attestent de cette différence de comportement sous l'effet de la pollution, des pluies acides et du sel utilisé en cas de gel. Ces effets modifient l'aspect initial proche de la pierre bleue et ne prédisent rien de bon en termes de pérennité. Il importe par conséquent de veiller dans les cahiers des charges à insérer des dispositions précises relatives aux matériaux à fournir, aux garanties que ceux-ci doivent présenter, et aux mesures de contrôle.

J'observe que le cahier spécial des charges de la Place Flagey, prévoit en page 100 un certain nombre de dispositifs et de contrôles. Il est notamment précisé que les pierres utilisées doivent provenir d'un même banc identifié dans la même carrière et être extraites sans utilisation d'explosifs. Le gouvernement dispose-t-il de toutes les garanties à cet égard lorsqu'on sait que les explosifs sont largement utilisés par exemple dans les carrières en Chine ? Des contrôles sont-ils effectués par la Région sur le site d'extraction ? Quelles garanties avez-vous quant à la traçabilité des matériaux finalement posés sur la Place Flagey ? Le respect des critères est-il vérifié ?

Il semblerait que les matériaux stockés avant pose sur le chantier ne présentaient pas les indications requises. En effet, il est interdit d'utiliser des blocs issus d'anciennes carrières de montagne ou de réemployer d'anciens éléments. Pouvez-vous nous en dire plus quant au nom du fournisseur et au lieu de production ? Le pays d'origine respecte-t-il, en outre, les conventions internationales en matière de droits de l'homme et d'âge minimum au travail ?

Si la pierre asiatique est utilisée par les entrepreneurs, c'est parce qu'elle est moins chère. Cette différence de prix est cependant dérisoire en rapport avec le coût global du chantier de la place

rechten en minimale arbeidsleeftijd?

De aannemer heeft stenen uit Azië gebruikt, omdat die goedkoper zijn. Het prijsverschil is echter miniem in vergelijking met de totale kostprijs van de werken. Hadden er voor de keuze van de opdrachtnemer geen bijkomende toewijzingscriteria moeten worden gebruikt dan alleen de prijs?

Volgens de Federatie van Steengroeven van Arduin - Belgische blauwe hardsteen wordt de blauwe hardsteen vooral gewonnen in het noorden van Frankrijk. Die steengroeven verliezen alsmaar meer opdrachten in België, terwijl er in Frankrijk inspanningen worden gedaan om de blauwe hardsteen op te waarderen.

Hoe zit het met veiligheid tijdens de levering en de kwaliteit van de geleverde stenen? Heeft de aannemer hiervoor voldoende waarborgen gegeven?

Is de forfaitaire prijs van de aannemer ongewijzigd gebleven of zijn er "onvoorziene omstandigheden" opgetreden, die tot een meerkost voor het gewest of een supplement voor de opdrachtnemer hebben geleid?

Flagey. Pour le choix de l'adjudicataire, d'autres critères d'attribution n'auraient-ils pas dû venir compléter le critère du prix ?

Selon la fédération des carrières de pierre bleue, nos pierres bleues sont présentes dans beaucoup de chantiers dans le nord de la France parce que les critères de qualité définis y sont assez précis ; par contre, elles perdent de plus en plus de marchés en Belgique, quelle que soit la Région. En France, il y a une volonté de promouvoir la belle pierre bleue de chez nous.

Je pense également à la sécurité d'approvisionnement des pierres, ainsi qu'à la durée et aux conditions des garanties offertes sur les matériaux, outre évidemment la qualité à mettre en oeuvre.

Pouvez-vous nous confirmer que le prix forfaitaire proposé par l'entrepreneur dans sa soumission n'a pas subi, à ce jour, de remise en cause quant aux matériaux visés et à leur transport, ce qui, vous en conviendrez, pourrait être de nature à fausser a posteriori le résultat de l'adjudication ? Y a-t-il finalement eu des "circonstances imprévisibles", pour reprendre les termes du cahier des charges, qui ont entraîné des surcoûts pour la Région et le paiement d'un supplément pour la société qui a obtenu le marché ?

Discussion

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

Mme Anne Swaelens.- Mon groupe souscrit également à cet objectif d'être attentif aux aspects environnementaux, sociaux et éthiques des marchés publics. Dans ce sens, je rappelle que le groupe PS a, par la voix de Olivia P'tito, co-signé la proposition de résolution initiée par M. Yaron Pesztat et qui demande au gouvernement bruxellois d'améliorer les performances environnementales, sociales et éthiques des marchés publics.

Elle a été prise en considération en décembre dernier. Nous allons donc pouvoir l'examiner bientôt en commission. Nous attendons également les réponses du ministre à ce sujet.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Swaelens heeft het woord.

Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).- *Mijn fractie is het er volledig mee eens dat er bij de toewijzing van de overheidsopdrachten rekening moet worden gehouden met de ecologische, sociale en ethische aspecten. De PS-fractie heeft dan ook het voorstel van resolutie van de heer Pesztat medeondertekend. Wij zullen dit binnenkort in de commissie bespreken en kijken vol verwachting uit naar de antwoorden van de minister.*

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

M. Willy Decourty.- Comme on parle de Flagey, je peux difficilement rester passif.

Nous sommes évidemment inquiets au niveau de Flagey, puisque sur la partie qui a déjà été achevée de manière presque définitive, place Sainte-Croix, une seule activité a eu lieu - un marché de Noël - et on constate qu'il y a déjà des dégâts, puisqu'il y a des taches qui sont ineffaçables malgré tous nos essais.

La deuxième source d'inquiétude, c'est que l'entrepreneur lui-même se refuse à déposer sur son propre chantier, donc sur la pierre bleue en question, le moindre matériau, parce qu'il a peur d'abîmer la réalisation. Quand on sait que ce qui a toujours été demandé et décidé lors des réunions du comité d'accompagnement, c'est que la place Flagey retrouve sa destination première pour accueillir des événements, des manifestations et des activités plus populaires comme des marchés, des foires, des cirques, etc. - donc pas uniquement des balais en tutu et en chaussons -, on peut comprendre que nous soyons très inquiets.

Si on voulait préserver le seul aspect esthétique de la place, cela voudrait dire qu'elle ne retrouverait plus sa fonction première, à savoir d'être d'abord un lieu de rencontre et d'animation.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous imposons des clauses sociales et écologiques dans nos contrats chaque fois que c'est possible.

Vous indiquez à raison que les cahiers des charges ne peuvent contenir des prescriptions qui excluent sans justification des matériaux qui satisfont aux spécifications désirées par le maître d'ouvrage. L'usage de certaines dénominations comme "petit granit", "pierre bleue belge" et des exigences telles que "présence de crinoïdes", etc, constitue une restriction qui ne peut figurer dans les cahiers des charges.

Cela a encore été récemment confirmé dans un avis juridique externe commandé par mon administration. C'est pourquoi les prescriptions reprises dans le cahier des charges pour la place Flagey ont été rédigées sans référence à l'origine

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty (in het Frans).- *Het gebruik van de Aziatische steen op het Flageyplein geeft heel wat redenen tot ongerustheid.*

Zo zijn er op het Heilig-Kruisplein al na één activiteit (de kerstmarkt) vlekken die niet meer kunnen worden verwijderd.

Bovendien durft de aannemer geen enkel materiaal op de blauwe steen te zetten uit schrik om die te beschadigen. Dat belooft voor de vele evenementen die op het Flageyplein plaatsvinden (markten, kermissen, circusactiviteiten, enzovoort).

Het esthetisch aspect is belangrijk, maar het mag niet ten koste gaan van de eerste functie van het Flageyplein, namelijk een plaats voor ontmoetingen en animatie.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Indien mogelijk zetten we sociale en ecologische clausules in onze contracten.*

De bestekken mogen inderdaad geen voorschriften bevatten die zonder rechtvaardiging materialen uitsluiten die voldoen aan de specificaties van de bouwheer. Termen als "Belgische blauwe steen", enzovoort, kunnen we dus niet gebruiken.

Dit werd onlangs bevestigd in een extern juridisch advies. Daarom werd het bestek voor het Flageyplein aangepast. Het bestek bevat wel bepalingen die volgen uit de stedenbouwkundige vergunning en de uiteindelijke bestemming van de materialen.

De ondernemingen die geselecteerd worden, gebruiken materialen die overeenkomen met de

des pierres naturelles. Mais elles contiennent des spécifications conformes au permis d'urbanisme et à l'usage auquel le revêtement sera soumis.

Les matériaux mis en œuvre par les entreprises adjudicataires des travaux commandés par la Région sont conformes à ces spécifications. Leur résistance et leur durabilité est vérifiée par un laboratoire accrédité qui prélève les échantillons sur chantier. A ce jour, les nombreux essais auxquels ont été soumises les pierres employées place Flagey montrent que celles-ci présentent des caractéristiques supérieures aux exigences du cahier des charges.

Bien évidemment, chaque pierre naturelle possède une composition minérale qui lui est propre. La pierre bleue belge, dont la qualité et l'aspect peuvent varier, a fait l'objet d'une note d'information technique publiée par le Centre scientifique et technique de la construction (CSTC) en 2001. Les caractéristiques techniques des pierres utilisées place Flagey doivent correspondre aux prescriptions de cette note d'information technique en ce qui concerne la masse volumique, la porosité, la résistance à l'usure, à la compression et à la traction par flexion.

Des essais ont également été menés pour vérifier la résistance au gel et des échantillons ont fait l'objet d'analyses pétrographiques, sans qu'aucun problème ne soit mis en évidence. Pour information, la pétrographie est la science ayant pour objet la description des roches et l'analyse de leurs caractères structuraux, minéralogiques et chimiques.

Tous les essais prévus dans les prescriptions techniques des instances de contrôle du secteur de la construction pour les dalles pour pavages extérieurs, pour les pierres et bordures en pierre naturelle, ont été réalisés dans un laboratoire externe. Ils satisfont largement aux exigences qui y sont mentionnées.

Les pierres utilisées place Flagey proviennent d'une carrière et usine - Hai Stone Products Factory - situées à Zhifang près de la ville de Jining, dans la province de Shandong en Chine. Elles sont importées par BNO bvba, une entreprise d'Alost en Belgique. Les envois sont munis des attestations et déclarations requises pour l'importation.

aangegeven specificaties. Hun weerstand en duurzaamheid worden gecontroleerd door een erkend laboratorium. Volgens deze tests zijn de stenen van het Flageyplein van betere kwaliteit dan gevraagd in het bestek.

Elke natuursteen heeft natuurlijk zijn eigen samenstelling. De eigenschappen van de Belgische blauwe steen zijn beschreven in een technische informatienota van het WTCB (Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf). De technische eigenschappen van de stenen die gebruikt worden voor het Flageyplein, moeten hiermee overeenkomen qua volumemassa, poreusheid en weerstand tegen slijtage en druk.

Tijdens tests bleken de stenen bovendien bestand tegen vorst en ook petrografische analyses brachten geen problemen aan het licht. Alle tests die de controle instanties van de bouwsector eisen, zijn uitgevoerd door een extern laboratorium.

De stenen van het Flageyplein komen uit de steengroeve van Zhifang, provincie Shandong, China, en worden ingevoerd door de Aalsterse firma BNO bvba. Ze werden niet ter plaatse in ontvangst genomen en gecontroleerd door mensen van het gewest. We weten dus niet of er explosieven gebruikt zijn voor de delving. Er zijn echter zonder twijfel ongelukkige zaken gebeurd.

De steen die in Leuven werd gebruikt, is afkomstig uit Vietnam en niet uit China, waar de blauwe hardsteen voor het Flageyplein vandaan komt. De administratie kent de specialist van de Universiteit van Gent heel goed, aangezien hij in 1997 de blauwe hardsteen heeft gecontroleerd die voor het Troonplein is gebruikt. Die blauwe hardsteen kwam uit Ierland. De Federatie van de Belgische Blauwe Hardsteen heeft toen op dezelfde manier gereageerd als nu, wat een begrijpelijke reactie is.

Vanuit het oogpunt van duurzame ontwikkeling spreekt het voor zich dat de invoer van natuurstenen uit Azië tot een groter energieverbruik leidt, ook al is de scheepvaart een zeer energie-vriendelijke vervoerswijze.

Voor de toekomst van onze planeet is het belangrijk dat wij bij internationale handelsbetrekkingen rekening houden met het milieuaspect. Wij mogen echter evenmin het economisch en het sociaal aspect uit het oog verliezen. Dat geldt overigens

Aucune délégation de la Région n'a réceptionné les matériaux sur place. Nous ne possédons aucun élément ou résultat de tests permettant de penser qu'il a été fait usage d'explosifs pour extraire les bancs de pierre. Il n'est cependant pas douteux qu'il y ait eu des expériences malheureuses.

Les pierres mises en œuvre à Louvain provenaient d'après nos informations du Vietnam et non de Chine, pays duquel proviennent les éléments pour la place Flagey. Le spécialiste de l'Université de Gand auquel vous faites référence est bien connu de mon administration, étant donné qu'il avait été désigné par mes services pour vérifier les pierres bleues mises en œuvre en 1997 à la place du Trône. Ces pierres, en provenance d'Irlande, avaient provoqué à l'époque de la part de la fédération Pierre bleue de Belgique la même réaction compréhensible que celle d'aujourd'hui à l'égard des pierres asiatiques.

En matière de développement durable, il n'est pas douteux que l'importation de pierres naturelles asiatiques induise une consommation énergétique plus importante, même si celle-ci s'effectue par voie maritime, ce qui constitue un mode de transport très économe sur ce plan. Les chiffres que vous citez sont ceux affichés sur le site internet de la Pierre bleue de Belgique, dont nous comprenons bien le propos, qu'il ne nous a pas été possible de vérifier.

Aborder la question des échanges commerciaux à l'échelle mondiale sous cet angle est évidemment nécessaire pour le devenir de notre planète. N'oublions toutefois pas que le développement durable implique également de prendre en compte les impacts économiques et sociaux. Vous conviendrez aisément que ces questions se posent pour de très nombreux matériaux et marchandises qui sont importés, mais aussi exportés, entre tous les points du globe terrestre, entre autres les vêtements que nous portons.

Mme Caroline Persoons.- Ceux-ci représentent un budget moindre que le marché de la place Flagey.

M. Pascal Smet, ministre.- Il ne s'agit pas d'une question de prix, mais d'impact environnemental. Je me réjouis que vous soyez sensible à cette problématique ce qui, historiquement, n'a pas toujours été le cas de votre parti.

voor heel wat goederen die worden in- of uitgevoerd, zoals de kleding die wij dragen.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Die kosten minder dan de werken aan het Flageyplein.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gaat niet om de prijs, maar om de impact op het milieu.*

Deze problematiek moet op een hoger niveau worden geregeld: Belgisch, Europees of zelfs

Ces questions devraient être traitées par des dispositions belges, européennes, et probablement dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Mes services sont bien entendu disposés à collaborer à la mise au point de ces dispositions, qui doivent toutefois respecter la loi sur les marchés publics.

Pas moins de 185 conventions ont été adoptées par la Conférence internationale du travail. L'Organisation Internationale du travail (OIT) a un bureau à Pékin. Il ne nous appartient pas de garantir que la Chine respecte toutes les conventions internationales en matière de droits de l'homme et d'âge minimum au travail.

Nous n'ignorons néanmoins pas que la Chine fait l'objet de rapports préoccupants en cette matière, sans pour autant disposer d'informations indiquant que ces rapports incriminent les carrières et usines dont proviennent les pierres bleues livrées.

Les entreprises soumissionnaires sont libres de choisir leurs fournisseurs. Elles le font dans le but d'emporter les adjudications et sont tenues de respecter le cahier des charges. L'appréciation de la différence de prix leur appartient donc. Il semble que, pour la Place Flagey, cette différence de prix n'était pas dérisoire, vu la différence de 100 euros hors TVA par m² pour le dallage de la place en 10 cm d'épaisseur (en moyenne 60 €/m² pour les asiatiques et 160 €/m² pour les Belges, différence qui m'est confirmée par les entrepreneurs) pour une surface de 12.400 m². Il faut encore y ajouter les différences de prix pour les dalles de 5 cm d'épaisseur (3.500 m²), les bordures, filets d'eau et pavés.

Les soumissionnaires ont remis les prix qui ont conduit l'administration à octroyer le marché au soumissionnaire régulier le moins disant. L'administration procède parfois à l'attribution de marchés de travaux par voie d'appel d'offres faisant intervenir d'autres critères, mais elle n'y recourt généralement pas lorsqu'il est possible de préciser le marché de manière suffisante dès l'établissement du cahier des charges. Notre expérience ne démontre pas de risque particulier quant à la sécurité de livraison des matériaux.

Par la suite, en vertu du cahier général des charges, l'adjudicataire peut, lorsqu'il a subi un préjudice très important, demander la révision ou la

internationaal binnen de Wereldhandelsorganisatie (WTO).

De Internationale Arbeidsconferentie heeft niet minder dan 185 verdragen afgesloten. De Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) heeft een kantoor in Peking. Het is niet onze taak om erop toe te zien dat China de internationale verdragen betreffende de mensenrechten en de minimum arbeidsleeftijd naleeft. China heeft in dat verband een aantal slechte rapporten gekregen, maar voor zover wij weten hadden die geen betrekking op de steengroeven waarvan de geleverde blauwe hardsteen afkomstig is.

De aannemers mogen hun leveranciers vrij kiezen, voor zover ze zich houden aan het bestek. Zo kunnen zij de voordeligste prijzen kiezen. In het geval van het Flageyplein waren de prijsverschillen zeer groot: de Aziatische steen kost gemiddeld 60 euro/m² en de Belgische steen 160 euro/m².

De administratie heeft de aannemer met de goedkoopste offerte geselecteerd. Soms laat de administratie ook andere criteria meespelen. In dit geval deed ze dat niet omdat de aanbesteding van bij de opmaak van het bestek duidelijk afgebakend was. De administratie heeft tot hiertoe geen slechte ervaringen gehad met de veiligheid van het materiaal.

Conform het algemeen bestek kan de opdrachtgever de aanbesteding opzeggen, als hij ernstige schade heeft geleden en als hij kan aantonen dat hij die schade onmogelijk kon inschatten op basis van de ingediende offerte.

Het gewest heeft een dergelijke aanvraag tot opzegging gedaan wegens de prijsstijging van het zeetransport tussen China en België. De vraag tot opzegging wordt momenteel onderzocht. Het komt vaak voor dat materiaal- of energieprijzen stijgen. Aangezien een offerte onmogelijk met toekomstige prijsstijgingen kan rekening houden, worden deze meestal niet beschouwd als een criterium om de aanbesteding op te zeggen.

Tijdens een vergadering met de Belgische federatie van blauwsteen heeft mijn kabinet gevraagd naar bijkomende informatie en naar duidelijke criteria inzake resistentie en duurzaamheid van de materialen, om deze in de bestekken te kunnen opnemen. Dit alles natuurlijk binnen de perken van

résiliation du marché en se prévalant de circonstances qu'il ne pouvait raisonnablement pas prévoir lors du dépôt de l'offre ou de la conclusion du marché, qu'il ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier, bien qu'il ait fait toutes les diligences nécessaires.

Une telle situation a été dénoncée en rapport avec l'augmentation des prix du transport maritime entre la Chine et la Belgique. Cette revendication est en cours d'examen et décision sera prise en temps opportun à la lumière de toutes les justifications nécessaires. Une telle situation est fréquente (augmentation des prix de l'acier, de l'énergie, du bitume). Elle ne fausse nullement l'adjudication puisque, pour être prise en compte, la situation ne peut être raisonnablement prévue au moment du dépôt des offres.

Pour terminer, je vous informe que mon cabinet a organisé une réunion avec la Fédération de Pierre bleue de Belgique. Au cours de cette réunion, il a été demandé à la Fédération de soumettre des éléments qui pourraient alimenter la réflexion et justifier des prescriptions complémentaires à inscrire dans les cahiers des charges, pour obtenir des pierres bleues présentant toutes les garanties de résistance et de durabilité, ceci, bien évidemment, sans aller à l'encontre de la législation belge et européenne en vigueur.

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

Mme Caroline Persoons.- J'ai bien entendu que tous les tests ont été faits, mais ce que M. Decourty signale démontre des difficultés par rapport à ce choix.

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut examiner comment les pierres ont été manipulées. Je ne souhaite pas m'exprimer maintenant, je ne connais pas les conditions de pose.

Mme Caroline Persoons.- Il ressort même de l'étude du professeur Cnudde de Gand sur les pierres utilisées à Leuven qu'il s'agit bien d'une pierre chinoise.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous connaissons bien ce professeur, qui a déjà réalisé une étude pour la Région.

de Belgische en de Europese wetgeving.

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Uit het betoog van de heer Decourty blijkt dat de materiaalkeuze wel degelijk problematisch is.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zou eerst willen weten hoe de stenen werden geplaatst.*

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *De studie van de Gentse professor Cnudde toont aan dat het om Chinese steen gaat.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Die professor heeft in het verleden al een studie voor het gewest uitgevoerd.*

Mme Caroline Persoons.- Ces pierres sont de moindre qualité. Je voulais vous inciter à travailler sur des prescriptions qui permettraient d'utiliser des pierres exploitées plus près de chez nous.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas très libéral.

Mme Caroline Persoons.- C'est la liberté de commerce, il y a beaucoup de carrières en Europe.

Vous m'avez dit qu'il y avait eu une demande concernant un préjudice, en l'occurrence l'augmentation du prix du transport maritime.

La société qui a introduit la demande a-t-elle indiqué ce que l'augmentation de ce prix de transport lui avait coûté ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je suppose que oui, parce que sinon il serait impossible de procéder à une vérification.

Mme Caroline Persoons.- Il est intéressant de comparer la différence de prix entre les pierres.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne peux pas vous en dire plus, puisqu'on n'a pas encore pris de décision à ce propos.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Deze steen is van mindere kwaliteit. Kunt u geen voorschriften uitvaardigen die ervoor zorgen dat men Belgische steen gebruikt?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Een dergelijke maatregel zou niet erg liberaal zijn.*

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Er zijn voldoende Europese steengroeven om de vrije markt te laten spelen.*

U zei dat een bedrijf de prijsverhoging van het transport heeft aangevoerd als een geval van schade. Heeft het bedrijf vermeld in welke mate de prijsverhoging de kostprijs had beïnvloed?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik veronderstel van wel.*

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Het zou interessant zijn om de prijsverschillen te vergelijken.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Meer kan ik niet zeggen, want er is nog geen beslissing genomen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-LAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE

PUBLICS,

concernant "les problèmes de parking pour les vélos à la gare du Luxembourg".

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

Mme Céline Delforge.- De nombreux cyclistes se plaignent de l'absence de parking pour les vélos digne de ce nom à la gare du Luxembourg. On se souvient de ce que, dans le passé, des vélos avaient vu leur cadenas cisailé pour être enlevés par les services de la SNCB. Vous aviez à l'époque contacté la SNCB, qui avait convenu avec vous que cette méthode était inacceptable et qu'il fallait installer des range-vélos dans la gare.

Or, la SNCB vient de lancer une campagne pour interdire aux cyclistes d'encore garer leurs vélos dans la gare et leur recommander un emplacement situé sur la dalle du Parlement européen, à 500 mètres de l'entrée de la gare. Les pince-roues qui y sont aménagés ne sont pas suffisamment arrimés au sol et un vol de vélo à ce nouveau parking a déjà été signalé. Par ailleurs, les cyclistes qui ont malgré tout laissé leur vélo dans la gare ont reçu un avertissement concernant l'enlèvement des vélos stationnés à cet endroit.

Alors que la demande de parking vélos est très élevée pour cette gare, on ne peut considérer qu'un parking très éloigné et non sécurisé représente une réelle solution, même temporaire, pour les cyclistes.

Etes-vous au courant de cette nouvelle situation ? Si oui, avez-vous eu un contact à ce sujet avec la SNCB ? Dans l'attente d'un dispositif crédible de la part de cette dernière, la Région pourrait-elle envisager à court terme l'installation d'un nombre accru de tels parkings sur la place de Luxembourg ?

M. le président.- La parole est au ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis en effet au courant de la situation inacceptable à la gare du Luxembourg. Aussi longtemps qu'un parking sûr et

WERKEN,

betreffende "de problemen met de fietsenstalling aan het Luxemburgstation".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Veel fietsers klagen dat er geen behoorlijke fietsenstalling is aan het Luxemburgstation. In het verleden gebeurde het zelfs dat de diensten van de NMBS fietsloten doorzaagden. U hebt de NMBS daarop aangesproken en aangedrongen op fietsenstallingen.*

Onlangs is de NMBS echter begonnen met een nieuwe campagne om fietsen te weren uit het station. Fietsers worden doorverwezen naar de stalling aan het Europees Parlement, die zich 500 meter verderop bevindt en onveilig is.

Er is veel vraag naar fietsenstallingen in het Luxemburgstation. De oplossing die de NMBS voorstelt, voldoet niet.

Bent u op de hoogte van het probleem? Hebt u het aangekaart bij de NMBS? Overweegt u om fietsenstallingen te plaatsen op het Luxemburgplein?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben op de hoogte van deze onaanvaardbare situatie. Het is ongehoord dat de NMBS fietsen*

facilement accessible n'est pas mis en place, il est hors de question d'enlever les vélos actuellement stationnés dans la gare même.

Il y un an, après une interpellation dirigée à la SNCB, une promesse avait été faite d'installer des range-vélos corrects dans la gare, en attendant une solution alternative. Je ne puis que constater comme vous qu'après un an la SNCB n'a pas tenu sa promesse, et a par contre installé des parkings vélos d'un modèle inadapté sur la dalle, loin du contrôle social. Je ne manquerai pas de signaler à nouveau ce problème à la SNCB.

Installer davantage de parkings pour vélos sur la place du Luxembourg n'est par contre pas envisageable, car ceux-ci seraient trop éloignés de l'entrée de la gare. Les nombreux systèmes U placés aux coins de la place par la Région ne sont d'ailleurs pas tous utilisés pour cette raison.

A ma demande, la création d'un point vélo dans le quartier européen a été reprise dans le schéma directeur du quartier européen. La Région sollicite un montant de 450.000 euros à l'avenant de Beliris pour sa réalisation.

Il convient encore de déterminer quelle localisation serait la plus appropriée. Il s'agit d'opter pour le quartier Schuman ou le quartier Léopold. Une piste intéressante serait la fameuse "vallée" entre la station et le parlement, où il y a assez d'espace. Elle constituerait aussi une réponse à toutes les demandes actuelles et futures des cyclistes dans le quartier.

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

Mme Céline Delforge.- Je suis consciente du peu de moyens de contrainte dont dispose le ministre auprès de la SNCB. Je le remercie pour les efforts de dialogue qu'il a entrepris auprès de cette institution.

- *L'incident est clos.*

verwijdert zonder een behoorlijk alternatief aan te bieden.

De NMBS beloofde een jaar geleden al om een behoorlijke fietsenstalling in het station in te richten, in afwachting van een goed alternatief. Ik stel vast dat daar niets van terecht is gekomen en zal de kwestie opnieuw ter sprake brengen.

Een fietsenstalling op het Luxemburgplein is geen goede oplossing, want dat ligt te ver van de ingang van het station.

Volgens het richtplan voor de Europese wijk moet er een fietspunt in de buurt komen. Het Brussels Gewest zal daar 450.000 euro van de Beliris-middelen voor gebruiken.

De locatie van het fietspunt is nog niet zeker. Misschien is de ruimte tussen het Luxemburgstation en het Europees Parlement de aangewezen plek, want daar is nog veel plaats.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Ik beseef dat u niet veel druk kunt uitoefenen op de NMBS, maar ik stel op prijs dat u het probleem aanpakt.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "le nombre de voyageurs de la STIB en 2007".

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

Mme Françoise Schepmans.- Selon une information parue tout récemment, la STIB a assuré le transport de 277 millions de passagers en 2007, soit une augmentation de 3% par rapport à l'année précédente.

Si ces chiffres font apparaître une évolution positive du nombre d'usagers, ils semblent se situer en-deçà des attentes de la direction de la STIB, qui avait annoncé pour fin 2007 une fréquentation sensiblement plus élevée de ses véhicules au cours de l'année écoulée. Nous pouvons en déduire une certaine déception dans les milieux de la STIB, dont les estimations de fréquentation ne sont pas conformes aux attentes.

Faut-il déjà voir dans ce recul des attentes de fréquentation une diminution du nombre de passagers au cours du second semestre de 2007, conséquente à la réorganisation du réseau intervenue en avril et en juillet 2007 ?

Si nous pouvons enregistrer avec satisfaction une augmentation du nombre d'usagers sur le réseau de la STIB, comment expliquer que ce chiffre se situe en-deçà de ceux que la STIB avait escomptés et annoncés pour la fin décembre 2007 ?

A la cadence de 3% d'augmentation par an, la STIB ne parviendra jamais à atteindre l'objectif de 320 millions de voyages en 2010. Quelles mesures compte-t-elle prendre pour atteindre cet objectif ?

Je ne poserai pas ma question sur la commande des nouveaux trams, puisque vous avez déjà eu l'occasion d'y répondre.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "het aantal MIVB-reizigers in 2007".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).*- *De MIVB zou in 2007 zo'n 277 miljoen reizigers hebben vervoerd. Dat is 3% meer dan in 2006, maar de MIVB had blijkbaar hogere verwachtingen.*

Is het aantal reizigers minder toegenomen dan verwacht door de herstructureringen van het net in april en juli 2007?

Met een jaarlijkse groei van 3% zal de MIVB nooit de doelstelling van 320 miljoen reizigers in 2010 halen. Welke maatregelen wilt u nemen om die doelstelling te bereiken?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En 2007, la STIB a effectivement transporté 277,5 millions de voyageurs, ce qui représente une augmentation de 3% par rapport à 2006. Ces chiffres de fréquentation sont basés sur une méthode de calcul scientifique et sont donc les seuls fiables. Contrairement à vos conclusions, il n'y a aucune déception dans le chef de la STIB, ni de moi-même. Bien au contraire, puisque ce résultat permet de dépasser la cible que la STIB s'était fixée, à savoir 274,8 millions de voyages.

Cette estimation - qui tenait compte d'un léger ralentissement de la croissance - s'inscrivait dans une logique de période de transition, avant l'aboutissement de la restructuration du réseau en 2009. Les difficultés liées à la restructuration n'ont pas entravé cette augmentation de 3%. Le but n'est d'ailleurs pas de réaliser une croissance démesurée, qui entraînerait des problèmes de gestion du réseau de la STIB.

Le contrat de gestion table sur un chiffre de 320 millions de voyageurs à l'horizon 2011 et non 2010. Une croissance moyenne de 3,5% permettrait d'atteindre ce résultat. Il paraît donc prématuré de tirer des conclusions à ce sujet.

Le bouclage de la Petite ceinture prévu en 2009 - et les mesures d'accompagnement nombreuses projetées sur le réseau de surface -, couplé à un accroissement important de capacité, de l'ordre de plus de 30% de places offertes entre 2006 et 2011, devrait booster la croissance globale, tout particulièrement sur la ligne 2 du métro.

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

Mme Françoise Schepmans.- Je souhaite pouvoir partager l'enthousiasme du ministre en 2010.

M. Pascal Smet, ministre.- J'espère pouvoir le partager aussi, en 2011.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In 2007 heeft de MIVB inderdaad 277,5 miljoen reizigers vervoerd, wat een groei van 3% ten opzichte van 2006 is. In tegenstelling tot wat u beweert, zijn noch de MIVB noch ikzelf teleurgesteld over die cijfers. De resultaten zijn zelfs beter dan verwacht, aangezien de MIVB streefde naar 274,8 miljoen reizigers. Die raming hield rekening met een lichte vertraging van de groei tijdens de overgangperiode. Het was overigens niet de bedoeling om een buitensporige groei te verwezenlijken. Die zou voor beheersproblemen op het net zorgen.*

Het beheerscontract stelt een cijfer van 320 miljoen reizigers voorop tegen 2011, niet tegen 2010. Dat cijfer zal worden gehaald bij een gemiddelde groei van 3,5%. Het is dus voorbarig om nu al conclusies te trekken.

De sluiting van de kleine ring in 2009, de talrijke begeleidingsmaatregelen op het bovengronds net en de capaciteitsverhoging van 30% tussen 2006 en 2011 moeten de algemene groei een flinke stimulans geven.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).*- *Ik hoop in 2010 het enthousiasme van de minister te kunnen delen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het streefjaar is wel 2011.*

- *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 dialogue citoyen entre les usagers et la STIB : le Comité consultatif des utilisateurs de la STIB et le médiateur".

M. le président.- A la demande de l'auteur et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'instauration d'un système 'Citycargo' en Région bruxelloise".

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

M. Vincent De Wolf.- M. le ministre, nous avons déjà dialogué par voie de presse. Je vais donc résumer.

L'idée nous vient, une fois n'est pas coutume, de la Hollande. La ville d'Amsterdam n'est en effet pas moins polluée et moins engluée que Bruxelles.

Dans les capitales ou les grandes villes, on essaie de rétrécir de plus en plus certaines voiries pour protéger les piétons, améliorer la qualité de la vie en ville, et faire en sorte que les cyclistes et ceux qui se déplacent autrement soient protégés. Mais cela pose des problèmes d'accès aux camions qui, parallèlement, voient leurs gabarits croître pour des raisons de livraison, notamment des grandes

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 burgerdialoog tussen de gebruikers en de MIVB: de Adviesraad van de MIVB-gebruikers en de ombudsman".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de invoering van een systeem van 'Citycargo' in het Brussels Gewest".

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

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*).- *Ik zal het kort houden, want dit onderwerp is reeds in de pers ter sprake gekomen.*

Het idee van een citycargosysteem komt uit Amsterdam, waar men het autoverkeer uit de binnenstad probeert te weren. Het probleem is echter dat leveringen met vrachtwagens dan steeds moeilijker worden.

Vrachtwagens zorgen voor spoorvorming en beschadigingen aan het wegdek, geluidsoverlast, vervuiling enzovoort. Bovendien worden de regels in verband met laden en lossen slecht nageleefd.

Het citycargosysteem bestaat erin dat er goederen-

surfaces, et des raisons économiques qui font qu'on essaye de livrer un plus grand nombre de commerces avec un seul camion.

Ces camions provoquent les ornières que l'on connaît, la détérioration de l'infrastructure routière, des problèmes de bruit, de vibrations, de pollution. En outre, vous connaissez comme nous les problèmes des aires de déchargement qui ne sont pas ou peu respectées, notamment parce que l'embouteillage général de la ville, la taille des camions, la diversité des commerces font que le respect des heures de livraison est en général impossible ou difficilement prévisible.

Sachant que les rails ne sont pas surchargés au point de ne pas pouvoir augmenter les cadences de passages de trams, l'idée est d'utiliser ces derniers en en faisant des trams de marchandises, des trams cargo. Cela me paraît séduisant, même si je ne pense pas que des solutions miracle apparaissent en termes de mobilité. Toutefois, comme un chemin fait de petits cailloux, c'est en ajoutant des idées qu'on peut améliorer les choses.

A certains endroits de la ville, là où les centres commerciaux sont traversés par des trams, comme c'est le cas dans plusieurs communes de notre Région, pourquoi ne pas tenter de négocier des livraisons avant l'ouverture ou après la fermeture avec les associations de commerçants ?

Ce travail pourrait éventuellement être fait par la STIB ou par un système de concessions ou de contractualisations avec une firme privée qui conduirait les trams cargo durant ces heures-là. Cela permettrait de diminuer énormément la circulation des camions, ainsi que la pollution et les problèmes d'engorgement et de dégradation des voies de circulation routière.

L'autre solution qui existe à Amsterdam, et qui est sans doute plus complexe à mettre en oeuvre pour les endroits où les trams ne passent pas, c'est d'utiliser ces trams cargo comme relais. On pense au plateau du Heysel, à Schaerbeek-Formation et à d'autres endroits, où il y a de l'espace et où les trams pourraient être déchargés dans des plus petits camions, dont on peut rêver qu'ils soient électriques, hybrides ou fonctionnant avec des biocarburants...

Etes-vous disposé à étudier ce genre de formule,

trams door de stad rijden. Het lijkt me een goed idee, al is het natuurlijk geen mirakeloplossing.

Waarom zouden we ook in Brussel zaken in de buurt van een tramlijn niet de service van een goederentram aanbieden?

Het systeem kan worden uitgebaat door de MIVB of een privébedrijf en kan leiden tot een afname van het aantal vrachtwagens in de stad en bijgevolg van de luchtvervuiling en andere problemen.

In Amsterdam worden goederentrans ook gebruikt om koopwaar af te leveren op verzamelpunten en over te laden op lichte vrachtwagens die vervolgens meer afgelegen bedrijven bevoorraden.

Overweegt u om het systeem over te nemen?

Ik weet dat meerdere winkeliers uit verschillende wijken het idee genegen zijn.

fût-ce partielle, de façon à améliorer les livraisons ?

Je peux vous dire qu'un certain nombre de commerçants de différents quartiers ont pris contact par rapport à cette idée, estimant qu'elle était séduisante et qu'elle méritait d'être étudiée.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons déjà examiné cette idée en 2005 et 2006, notamment en mars 2006 dans cette commission, et à d'autres reprises également.

Nous avons étudié la mise en place du Citycargo dans le cadre du projet City Freight. L'objectif était bien sûr de réduire le nombre de camions en ville. La solution analysée est un usage nocturne du réseau tram pour approvisionner les grandes surfaces de première et deuxième couronne depuis leurs centres de distribution respectifs, localisés en dehors de la Région bruxelloise.

Une analyse a identifié le nombre de grandes surfaces situées dans des rues parcourues par des trams et qui pourraient être potentiellement desservies. Un logiciel a déterminé les trajets optimaux sur base des volumes, des modalités de livraisons et des contraintes techniques. Le scénario a estimé un potentiel de 24 grandes surfaces recevant 5.800 m³ de marchandises par semaine, soit l'équivalent de 130 camions pleins, dont 65% de semi-remorques.

L'étude a montré un faible potentiel d'utilisation et de faibles avantages environnementaux pour un système complexe d'organisation, avec un coût élevé lié à la modification indispensable de certaines infrastructures et à l'achat de wagons hybrides spécifiques.

Par ailleurs, nous avons relancé la concertation avec le secteur des transporteurs et de la distribution, par l'organisation à l'automne dernier d'un séminaire sur le transport de marchandises et de groupes de travail. Nous comptons poursuivre la concertation avec le secteur, notamment par une série d'entretiens avec les représentants de la distribution.

En conclusion, le projet a déjà fait l'objet d'une étude en 2005. Une réunion a été organisée en

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij hebben het idee van een citycargo onderzocht in het kader van het project City Freight, dat tot doel heeft het aantal vrachtwagens in de stad te verminderen.*

Om na te gaan of het interessant is om 's nachts het tramnet te gebruiken voor de bevoorrading van grootwarenhuizen in de eerste en de tweede kroon, hebben wij eerst onderzocht hoeveel grootwarenhuizen op het traject van een tram liggen. Er zouden zo'n 24 grootwarenhuizen in aanmerking komen, wat goed is voor 5.800 m³ goederen per week, of het equivalent van 130 vrachtwagens.

De studie heeft aangetoond dat de organisatie van een dergelijk systeem bijzonder ingewikkeld is, dat de potentiële capaciteit en de milieuoordelen beperkt blijven en de kostprijs bijzonder hoog is omdat bepaalde infrastructuur moet worden aangepast en er specifieke hybride voertuigen moeten worden aangekocht.

Tijdens een vergadering in 2006 hebben de verantwoordelijken van de steden Dresde (Nederland) en Zermat (Zwitserland) hun projecten voorgesteld. De situatie in die steden is evenwel niet vergelijkbaar met de Brusselse situatie, aangezien daar heel wat lijnen niet in gebruik zijn.

2006, au cours de laquelle des responsables des villes de Dresde aux Pays-Bas et de Zermat en Suisse ont présenté le projet à la ministre flamande et à mes collaborateurs. La situation de leurs réseaux diffère cependant de celle de Bruxelles, car elles possèdent de nombreux secteurs actuellement non utilisés.

M. le président.- Zermat est une station de villégiature suisse où ne circulent ni les voitures ni les trams.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne peux pas vous répondre, car je ne connais pas cette ville. Les marchandises y sont apparemment véhiculées à l'aide de petits trains et distribuées par des wagons électriques à partir de la station.

M. le président.- La distribution des marchandises ne peut se faire que par d'autres moyens que la voiture. Dresde et Amsterdam sont des villes plus comparables à Bruxelles que Zermat.

M. Pascal Smet, ministre.- Même Amsterdam est différent, puisque son réseau compte de nombreuses lignes inutilisées. A Bruxelles par contre, toutes les lignes sont utilisées et le réseau est en grande partie souterrain, notamment dans le centre de la ville, ce qui veut dire qu'il faudrait des travaux énormes pour transporter les marchandises jusqu'à la surface.

L'étude a démontré le peu d'opportunité de cette idée à l'heure actuelle. Plein d'enthousiasme, j'avais chargé mes collaborateurs à la STIB de réaliser une pré-étude, afin d'évaluer l'intérêt d'une véritable étude, mais les conclusions de celle-ci se sont révélés décevants.

Bruxelles Mobilité et la STIB observeront avec attention l'évolution du projet amstellodamois, afin d'en déterminer son éventuelle faisabilité à Bruxelles. Le cas échéant, nous pourrions envisager une étude approfondie sur le sujet, en concertation avec la STIB, en 2010 ou 2011.

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

M. Vincent De Wolf.- Je remercie le ministre pour ses réponses et sa franchise. Pourriez-vous nous fournir une copie de cette étude? Ceci nous permettrait de répondre de manière argumentée

De voorzitter (in het Frans).- Zermat is een Zwitsers vakantieoord waar noch auto's noch trams rijden.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ik ken die stad niet, maar de goederen worden er blijkbaar vanaf het station via kleine elektrische treinen overal in de stad verdeeld.

De voorzitter (in het Frans).- Dresde en Amsterdam zijn steden die beter met Brussel kunnen worden vergeleken dan Zermat.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ook in Amsterdam is de situatie heel anders. Heel wat tramlijnen zijn er niet in gebruik. In Brussel worden alle lijnen benut en bevindt een groot deel van het net zich ondergronds, met name in het stadscentrum. Er zouden dus enorme werken nodig zijn om de goederen bovengronds te brengen.

Ik was bijzonder enthousiast over dit idee, maar de voorstudie van de MIVB heeft duidelijk aangetoond dat een dergelijk project weinig zin heeft.

Mobiel Brussel en de MIVB zullen het Amsterdamse project blijven volgen met het oog op de haalbaarheid ervan voor Brussel. Mochten er perspectieven zijn, dan kunnen we overwegen om een grondige studie te laten uitvoeren in samenwerking met de MIVB in 2010 of 2011.

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- Kunt u ons een kopie van de studie bezorgen, zodat we de Brusselaars kunnen uitleggen waarom het project mogelijk niet haalbaar is?

auprès des Bruxellois quant à l'infaisabilité éventuelle du projet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la lutte contre le vol de vélos".

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

Mme Céline Delforge.- Un problème récurrent rencontré par les cyclistes, en particulier dans les villes, est celui du vol de vélos. Or, le risque est grand qu'après une ou plusieurs mésaventures de ce genre, les cyclistes abandonnent ce type de locomotion.

Au-delà de l'aspect strictement policier de la question, une série de dispositifs peuvent participer à prévenir le vol de vélo. La qualité des parkings vélos représente certainement une des clés du problème, la plupart des vols se produisant au moment où les vélos sont garés et donc loin des yeux de leur propriétaire.

La ville de Gand a d'ailleurs pris le problème du vol de vélos à bras le corps en développant une politique qui inclut des parkings vélos permettant de garer les deux-roues en toute sécurité, une information sur les cadenas et leur bonne utilisation, un système de gravage accessible toute l'année, ainsi que la surveillance et l'entreposage des vélos abandonnés ou gênants. Cette politique semble avoir porté ses fruits, puisque sa mise en place a permis de diminuer de trois à quatre fois la probabilité de se faire voler un vélo.

Des mesures de lutte contre le vol de vélo et

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de strijd tegen de fietsen-diefstallen".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Fietsen worden vaak gestolen, vooral in steden, en het risico bestaat dat fietsers na enkele nare ervaringen op zoek gaan naar een ander vervoermiddel.*

Er zijn heel wat preventieve maatregelen mogelijk. Goede fietsparkings zijn essentieel. De meeste fietsen worden immers gestolen wanneer ze geparkeerd staan.

De stad Gent werkt met veilige fietsparkings, informatie over het goede gebruik van fietsslots, graveringen, bewaking en bewaring van achtergelaten of slecht geparkeerde fietsen. Sinds het stadsbestuur dit beleid invoerde, werd de kans op diefstal drie à vier keer kleiner.

Bestudeert het gewest maatregelen om de kwaliteit van de parkings te verbeteren en de fietsen-diefstallen te bestrijden? Kreeg Mobiel Brussel hier middelen voor?

l'amélioration de la qualité du parking sont-elles étudiées par la Région ? Celle-ci a-t-elle affecté des effectifs de Bruxelles Mobilité à cette tâche ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis conscient de ce que le risque de vol peut constituer un problème par rapport au développement des vélos à Bruxelles. Mon administration a d'ailleurs mis en place, à ma demande, plusieurs outils de prévention contre le vol.

D'abord, une languette informative, distribuée par les associations de cyclistes, explique qu'il est possible de réduire ce risque en attachant son vélo correctement au moyen d'un cadenas de qualité. De plus, une norme de parkings pour vélos a été instituée pour tous les projets. Le U renversé permet d'attacher convenablement son vélo.

Par ailleurs, des campagnes de gravage de vélo ont lieu annuellement lors des événements "Dring Dring" et de la journée sans voitures. Ensuite, un premier point "vélo" a ouvert ses portes à la gare du Nord en avril 2007. D'autres points seront installés en 2008, en commençant par la gare centrale.

En outre, des projets-pilotes de parking de quartier devraient voir le jour cette année, sous forme de box ou de vitrine. Il s'agit de transformer des garages inoccupés en parkings vélos fermés.

Le manager vélo de Bruxelles Mobilité a assisté à une journée d'études organisée par l'Union des Villes et des Communes pour réfléchir à des solutions avec la police et les autorités locales : la création d'un registre des vélos volés et de l'entrepôt central ou encore le contrôle des marchés d'occasion sont des pistes à examiner.

Surtout, je dois rappeler que la police doit jouer un rôle très important en ce domaine. Aussi longtemps que le vol de vélos ne sera pas pris au sérieux, elle ne dégagera pas les moyens nécessaires. Enfin, un membre de Bruxelles Mobilité a été affecté à un projet de généralisation des parkings vélo le long des voiries régionales. Dans un premier temps, il s'agira simplement d'installer des places de stationnement là où elles manquent. Dans un second temps, la gestion de ce parking devrait être assurée par la future Agence de stationnement.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Fietsendiefstallen zijn inderdaad nefast voor de populariteit van de fiets. Mijn administratie maakt werk van preventie.*

Zo verspreiden de fietsverenigingen informatie om fietsers erop te wijzen dat ze het risico op diefstal kunnen beperken met een goed slot. Er zijn nu ook normen voor nieuwe fietsstallingen.

Fietsers krijgen jaarlijks de kans om hun rijwiel te laten graveren naar aanleiding van het evenement "Dring Dring" of tijdens de autoloze zondagen. In april 2007 ging het eerste Brusselse fietspunt open. In 2008 komen er nog meer.

Er komen ook proefprojecten aan om leegstaande garages als afgesloten fietsstallingen te gebruiken.

De fietsmanager van Mobiel Brussel heeft een studiedag van de Vereniging van Steden en Gemeenten bijgewoond om het probleem te bespreken met de gemeenten en de politiezones. Er is behoefte aan een register van gestolen fietsen en een centrale opslagplaats. Ook de fietsenverkoop op de markten moet misschien in het oog worden gehouden. De politie speelt een belangrijke rol en moet fietsendiefstallen ernstig nemen.

Een medewerker van Mobiel Brussel houdt zich bezig met de installatie van fietsenstallingen langs de gewestwegen. In de toekomst wordt dit een taak voor het nog op te richten parkeeragentschap.

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

Mme Céline Delforge.- Monsieur le président, je remercie M. le ministre de sa réponse. Je suis bien consciente de ce que le maillon faible dans la politique de lutte contre le vol de vélos est la police, qui prend particulièrement à la légère ce problème. C'est ainsi que certains cyclistes s'entendent parfois répondre par des policiers qu'ils doivent aller rechercher eux-mêmes leur véhicule sur les marchés. Cette attitude est particulièrement propice à l'essor du commerce de vélos volés, qui ne peut que devenir plus lucratif.

Au surplus, plusieurs marchands de vélos omettent de noter le numéro de cadre des vélos qu'ils vendent. Or cela pourrait aider à retrouver l'engin subtilisé.

S'agissant du gravage des cadres, il serait judicieux d'organiser un service accessible toute l'année. Il conviendrait aussi d'élaborer une politique intégrée qui serait axée sur cette catégorie de larcin.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec vous. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé au manager vélo de voir avec l'Union des Villes et Communes et la police comment nous pourrions développer cette solution.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "la simplification de la signalisation routière".

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het probleem is inderdaad dat de politie weinig aandacht besteedt aan fietsdiefstallen. Wie een fietsdiefstal aangeeft, krijgt soms te horen dat hij zijn fiets maar op de markt moet gaan zoeken.*

Het zou al helpen als alle fietshandelaars de serienummers van de frames noteerden.

Ik vind dat fietsers het hele jaar de gelegenheid moeten krijgen om een code in hun fiets te laten graveren. U moet werk maken van een globaal beleid ter bestrijding van fietsdiefstallen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben het met u eens.*

- 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 vereenvoudiging van de bewegwijzering".

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

M. Mustapha El Karouni.- Monsieur le ministre, il va de soi que les panneaux de signalisation routière sont destinés à améliorer la sécurité sur les routes. Leur rôle est d'indiquer aux usagers les obligations et interdictions, ainsi que de les avertir en cas de danger. En effet, lorsque les signaux routiers ont été bien conçus et sont correctement utilisés, ils réduisent le risque d'accidents et fluidifient le trafic.

Une signalisation adéquate permet d'éviter toute confusion, hésitation ou erreur chez les conducteurs afin qu'ils puissent concentrer leur attention sur la circulation. Inversement, une surabondance de panneaux, une signalisation absente ou peu claire, peuvent semer le doute et devenir un vecteur d'insécurité.

Plus de 90% des informations nécessaires à la conduite sont visuelles. En agglomération, le risque de distraction est particulièrement élevé. Selon une enquête de la Fondation néerlandaise pour l'étude scientifique de la sécurité routière, les automobilistes ne remarquent que 10 à 20% des indications qu'ils croisent sur la route.

Selon une étude menée en France, il apparaît qu'une signalisation imprécise ou inadéquate entraîne une hausse sensible du nombre d'accidents graves. Dans le cadre du programme "REAGIR", plusieurs milliers d'accidents graves ont été analysés depuis 1983. Le facteur de signalisation a joué un rôle dans 12% des cas. Une enquête réalisée par les clubs automobiles européens en 2005 a mis en évidence le fait que la moitié des automobilistes belges considère certains panneaux superflus.

Fort de ce constat, le ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt, a lancé à l'automne de cette même année une réflexion sur une simplification de la signalisation routière. En effet, partant du constat que les panneaux de signalisation contribuent à créer la confusion en raison de leur prolifération parfois anarchique, le ministre avait demandé à un groupe de travail de plancher sur le sujet avec comme ligne de conduite : "Les panneaux doivent devenir l'exception". Au même moment, l'IBSR avait lancé, sous le slogan "Moins de panneaux pour plus de sécurité", une action pour lutter contre la prolifération des panneaux de circulation sur nos routes.

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Goede bewegwijzering bevordert de verkeersveiligheid en zorgt voor vlot verkeer.*

Een overvloed of tekort aan verkeersborden of onduidelijke bewegwijzering geeft echter aanleiding tot twijfel en onveiligheid.

In de bebouwde kom worden chauffeurs snel afgeleid. Volgens het Nederlandse instituut voor verkeersveiligheid merken chauffeurs slechts 10 à 20% van de visuele aanwijzingen op.

Volgens een Franse studie leidt een onjuiste signalisatie tot een aanzienlijk hoger aantal ernstige ongevallen. Voor de studie werden duizenden ongevallen sinds 1983 geanalyseerd. De signalisatie speelde een rol in 12% van de gevallen. Een enquête van de Europese autoclubs wees in 2005 uit dat de helft van de Belgische chauffeurs bepaalde borden overbodig vindt.

De federale minister van Mobiliteit, de heer Landuyt, richtte daarom in 2005 een werkgroep op om de signalisatie te vereenvoudigen. Het uitgangspunt was dat signalisatieborden een uitzondering moesten worden. Op hetzelfde ogenblik startte ook het BIVV een campagne met als slogan "Meer veiligheid met minder borden".

Het Brussels Gewest was vertegenwoordigd in de werkgroep. De vereenvoudiging van de signalisatie moest gebaseerd zijn op een meer rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte onder de gebruikers. Het doel was een grotere verkeersveiligheid. Op uw vraag werden hierover twee interessante studies uitgevoerd.

Wat zijn de resultaten van de werkgroep en van de twee studies? Welke stappen zijn er gezet om de signalisatie in het gewest te vereenvoudigen? Hebt u de resultaten hiervan geëvalueerd?

La Région de Bruxelles-Capitale participait à ce groupe de travail. Parmi les axes suivis dans le cadre de cette réflexion, vous comptiez "réduire la quantité de signalisation afin de la rendre plus simple et plus efficace", cette simplification devant être axée sur "la répartition (surtout en ville) plus équitable de l'espace public entre tous les usagers. Elle devrait en premier lieu bénéficier à la sécurité routière." Dans cette perspective, vous aviez affirmé que "deux études menées à votre demande seront particulièrement pertinentes".

Je voudrais donc connaître les résultats de cette réflexion et des deux études qui ont été menées. Quelles actions ont été prises quant à la simplification de la signalisation routière dans notre Région ? Avec quels résultats ? Ont-elles fait l'objet d'une évaluation ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'ex-ministre fédéral de la Mobilité, Renaat Landuyt, a lancé en 2005 une réflexion pour simplifier le Code de la route et réduire le nombre de panneaux. Il avait chargé un groupe d'experts d'étudier la problématique. Ce groupe d'experts était composé de policiers, de l'IBSR et d'autres spécialistes du Code de la route. Les gestionnaires de voiries (donc les administrations régionales) n'étaient pas représentés.

Le groupe d'experts a remis son rapport avec des recommandations au ministre fédéral, qui l'a soumis à la Commission Fédérale Sécurité Routière. Au sein de cette Commission, un groupe de travail a été constitué en 2006 afin d'adapter les réflexions à la réalité du terrain. La Commission Fédérale Sécurité Routière rassemble des représentants des Régions et du monde associatif. Ce groupe de travail a remis un rapport à Renaat Landuyt en février 2007. Vu les élections fédérales et la suite que l'on connaît, les recommandations n'ont pas encore été transformées en arrêtés royaux.

Ce n'est que fin décembre 2007 que le groupe de travail a repris ses activités. Dans ce groupe, il y a un représentant de l'administration de la Région de Bruxelles-Capitale, un représentant de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale et un expert bruxellois. Ce groupe soumettra au nouveau ministre fédéral les articles à modifier via des arrêtés royaux. Les

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Minister Landuyt richtte in 2005 een werkgroep op om de Wegcode te vereenvoudigen en het aantal borden te verminderen. De werkgroep bestond uit vertegenwoordigers van de politie, het BIVV en andere specialisten. De beheerders van de wegen (de gewestelijke administraties) waren niet vertegenwoordigd.

De werkgroep bezorgde haar aanbevelingen aan de federale minister, die ze voorlegde aan de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid. Een werkgroep van deze commissie, met vertegenwoordigers van de gewesten en de verenigingen, zou de bedenkingen praktisch uitwerken. Zij bracht verslag uit bij minister Landuyt in februari 2007, maar wegens de federale verkiezingen zijn er nog geen koninklijke besluiten genomen.

Pas eind december 2007 kwam de werkgroep opnieuw samen. Ze bevat een vertegenwoordiger van het Brussels Gewest, een van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten en een Brusselse expert. De werkgroep zal de nieuwe federale minister voorstellen welke artikels gewijzigd dienen te worden. De gewesten zullen hun advies kunnen geven.

Het gewest heeft daar echter niet op gewacht om aan de signalisatie te werken. Het moet wel rekening houden met nieuwe maatregelen waarvoor nieuwe borden nodig zijn: zones 30 rond

Régions seront alors consultées pour rendre leur avis.

Néanmoins, nous n'avons pas attendu les résultats de ces groupes de travail. La Région opère toujours dans un souci de sécurité et de lisibilité pour implanter une nouvelle signalisation. Mais il faut bien sûr tenir compte de nouvelles mesures et/ou bases législatives qui imposent le placement de panneaux en milieu urbain (les zones 30 aux abords des écoles, les sens uniques limités pour cyclistes, les bandes et sites réservés aux transports en commun).

La Région de Bruxelles-Capitale avait déjà fait l'effort de diminuer l'impact visuel de la signalisation il y a quelques années, en réduisant la taille des panneaux. De plus, la Région a organisé des formations pour les gestionnaires de voiries communales. Les fiches de l'IBSR "Signaler moins mais mieux" ont été présentées les 27 et 28 septembre 2007. Toutefois, il y a encore du travail à faire.

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

M. Mustapha El Karouni.- Je suis d'accord avec vous quand vous dites qu'il y a encore du travail à faire. Si je comprends bien, nous sommes aussi tributaires du fédéral. J'y reviendrai quand nous aurons ces arrêtés royaux.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "la sécurité des chauffeurs de taxi".

scholen, eenrichtingsverkeer voor fietsers, eigen rijstroken voor het openbaar vervoer.

Wij hebben alvast de borden kleiner gemaakt. Bovendien organiseert het gewest opleidingen voor de beheerders van de gemeentelijke wegen. Er is echter nog veel werk.

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

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Er is inderdaad nog veel werk. Ik zal hierop terugkomen wanneer de koninklijke besluiten genomen zijn.*

- 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 veiligheid van de taxi-bestuurders".

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

M. Mustapha El Karouni.- Récemment, deux chauffeurs de taxi ont été attaqués et dévalisés. Dans les deux cas, les chauffeurs ont été menacés par une arme à feu et, sous cette menace, ont dû remettre leur recette aux agresseurs. L'un d'entre eux s'est même fait dérober son véhicule. Ces incidents font ressurgir les problèmes d'insécurité liés à la profession de taximan.

Cependant, les agressions sur les taximen sont heureusement en régression. En effet, 600 agressions avaient été notées en Région bruxelloise en 1990. En 2005, le responsable du service des plaintes des taximen le confirmait. En effet, pour lui, les "mauvaises années étaient derrière eux". Cette amélioration de leur condition ne doit pas faire oublier que cette profession reste un métier à risque.

Ainsi, afin d'obtenir le certificat de capacité, le chauffeur doit, lors de l'examen théorique oral, "décrire l'attitude à adopter pour éviter des agressions et le comportement adéquat à adopter en cas d'agression". Pourriez-vous m'indiquer les consignes données aux chauffeurs lorsque ceux-ci se trouvent dans pareille situation ? Reçoivent-ils une formation spécifique à ce sujet ?

Outre les consignes et la formation, la technologie contribue également à venir en aide aux chauffeurs. Si le mode de paiement par carte permet au taximan de ne plus se déplacer avec d'importantes sommes d'argent, la connexion à un central radio et l'existence d'un bouton d'alarme au pied expliquent aussi la diminution des agressions. On a appris que seulement deux tiers des 1.300 taximen possèdent une radio. Des mesures seront-elles prises afin de généraliser ce système ? Qu'en est-il pour le bouton d'alarme au pied ? Existe-t-il une collaboration avec la STIB à cet effet ? Les services de police sont-ils suffisamment sensibilisés à ce type d'agression ? Même si tous les progrès et mesures n'élimineront pas les risques d'agression, il s'agit de mettre tout en oeuvre afin d'en limiter le nombre.

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai lu attentivement dans la presse l'article relatant l'agression de deux chauffeurs de taxis à Bruxelles. Depuis 1990, je

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

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Onlangs werden twee taxichauffeurs met een vuurwapen overvallen. Een van hen moest zelfs zijn wagen afgeven.*

Gelukkig neemt de agressie tegen taxichauffeurs af. In 1990 waren er nog 600 gevallen. In 2005 verklaarde de klachtendienst voor taxichauffeurs dat het veel beter ging. We mogen echter niet vergeten dat het nog steeds een gevaarlijk beroep is.

Om een vergunning te halen moet een kandidaat-taxichauffeur in staat zijn om bij het mondeling examen uit te leggen wat de beste manier is om agressie te vermijden en hoe men zich moet gedragen in geval van agressie. Welke aanwijzingen krijgen de chauffeurs precies? Bestaat er een specifieke opleiding?

Ook technologie kan veel problemen vermijden. Dankzij betaalkaarten hebben taxichauffeurs minder contant geld op zak. Radio's en met de voet bediende alarmknoppen helpen ook. Slechts twee derde van de taxichauffeurs beschikt over een radio. Neemt u maatregelen om het gebruik van radio's en alarmknoppen te veralgemenen? Werkt u daarvoor samen met de MIVB? Besteedt de politie voldoende aandacht aan het probleem?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb de persberichten aandachtig gelezen. Bij mijn weten waren er sinds 1990 geen gewapende*

n'avais plus eu connaissance de telles agressions.

Dans le cadre de la formation professionnelle dispensée aux candidats chauffeurs de taxis par le département Formation de mon administration, un volet entier de la formation est consacré aux règles de sécurité à respecter en tant que chauffeur de taxi. Il y est notamment question des mesures préventives spécifiques pendant et après la course, des mesures spécifiques en cas de vol à main armée, des conséquences psychiques de l'agression, etc. Ces différents points sont repris dans le syllabus remis au candidat-chauffeur de taxi. L'information ainsi donnée a pour but de fournir aux futurs chauffeurs les outils permettant de prendre des mesures préventives pour éviter une agression, à savoir :

- sensibiliser davantage les futurs chauffeurs aux incidents possibles ;
- les entraîner à reconnaître les situations de crise ainsi que les personnes impliquées dans ces situations ;
- leur donner l'aptitude à gérer un incident ou une agression ;
- limiter les dommages psychiques et physiques lors d'une agression.

Pour l'affiliation à un central téléphonique, il appartient aux exploitants de la demander. Actuellement, elle n'est pas obligatoire et relève du choix personnel de chacun d'eux. En outre, le mode de paiement par carte de crédit paraît, en effet, un système très efficace pour diminuer le risque d'agression. Dans le courant de l'année 2002, des subventions à l'achat de tels terminaux avaient été proposées aux exploitants de taxis. Mon administration m'a fait savoir que les exploitants n'étaient pas demandeurs et que très peu avaient acquis ces appareils. Toutefois, il leur incombe - puisque le taximètre obligatoire à bord de chaque véhicule le permet - de coupler celui-ci à un lecteur de carte de crédit. Je vais de nouveau discuter avec le secteur en vue d'aboutir à une utilisation généralisée de ce mode de paiement, que beaucoup de personnes étrangères souhaitent voir s'instaurer. Bien sûr, d'autres raisons le justifient.

M. le président.- Des raisons mystérieuses...

overvallen meer op taxichauffeurs.

Een deel van de opleiding voor kandidaat-taxichauffeurs betreft de veiligheidsregels. Het gaat met name over de preventiemaatregelen voor en na elke rit, aanwijzingen om te reageren op gewapende overvallen enzovoort. Het is de bedoeling om kandidaat-chauffeurs erop te wijzen met welke situaties ze te maken kunnen krijgen, hen aan te leren hoe ze crisissituaties kunnen herkennen en op welke manier ze ermee moeten omgaan.

De aansluiting bij een telefooncentrale is momenteel niet verplicht.

De betaling met kredietkaarten is een uitstekende manier om het risico op agressies te verminderen. In 2002 hebben wij aan de exploitanten subsidies voor de aankoop van dergelijke betaalterminals voorgesteld, maar zij waren geen vragende partij. Het is nochtans makkelijk om een dergelijk apparaat aan te sluiten op de verplichte taximeter. Ik zal nogmaals bij de sector aandringen op een veralgemening van die betaalwijze. Heel wat buitenlanders dringen daar overigens ook op aan. De taxichauffeurs zullen wel hun redenen hebben voor deze houding.

De voorzitter (in het Frans).- *Mysterieuze redenen...*

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, pour ainsi dire...

En tout cas, Monsieur El Karouni, je vous encourage à les découvrir et vous souhaite bonne chance dans cette quête !

L'usage de chèques-taxi permet également de diminuer la présence d'argent dans le véhicule.

S'agissant du bouton-pied, peu de taxis bruxellois en sont pourvus. Il s'agit là encore d'un manque de motivation de la part des exploitants qui considèrent ce système comme trop onéreux. Il revient à chaque exploitant de décider de l'installation ou non de cet appareillage dans leur taxi. Toutefois, dans le cadre des adaptations prévues de l'apparence du taxi, j'ai demandé que soit examiné dans quelle mesure un tel système d'alarme pourrait être relayé automatiquement au "spoutnik".

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

M. Mustapha El Karouni.- Monsieur le ministre, votre réponse est claire. Cependant, vous avez passé sous silence deux interrogations. Des modes de collaboration avec la STIB existent-ils ? Les services de police sont-ils suffisamment sensibilisés à ce genre d'agression ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, pour la police. Quant à la collaboration avec la STIB, je ne comprends pas bien le sens de votre question.

M. Mustapha El Karouni.- Existe-t-il une coordination en termes de sécurité ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non, pas vraiment, car ce sont deux secteurs distincts. Evidemment, avec l'introduction du taxi collectif dans quelques mois, nous pourrions envisager des bornes taxi près de chaque arrêt.

- *L'incident est clos.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is wel het minste wat men kan zeggen. Ik moedig de heer El Karouni aan om hier eens klaarheid in te brengen.*

Ook het gebruik van de taxicheque moet ervoor zorgen dat er minder geld in de voertuigen is.

Slechts weinig taxi's zijn met een alarmknop uitgerust. De meeste exploitanten vinden dit systeem te duur. Ik heb nu gevraagd te onderzoeken of een dergelijk alarmsysteem niet automatisch aan de spoetnik kan worden gekoppeld.

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).*- *U hebt niet geantwoord op mijn vraag of er een samenwerking is met de MIVB en de politiediensten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het antwoord is bevestigend voor de politie. Wat bedoelt u precies met uw vraag betreffende de MIVB?*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).*- *Is er een veiligheidscoördinatie?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Nee. Het gaat om twee verschillende sectoren. Bij de invoering van het systeem van de collectieve taxi kunnen wij misschien wel overwegen om bij elke halte een taxipraatpaal te plaatsen.*

- *Het incident is gesloten.*