



**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 20 FÉVRIER 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 20 FEBRUARI 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

INTERPELLATIONS	9
- de M. Rachid Madrane	9
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le nouveau plan Tram Bus 2007-2008 et plus particulièrement les mouvements de passagers de la STIB arrivant à la place Vanderkindere via les lignes 4, 23, 24 et 92".	
<i>Discussion - Orateurs: Mme Céline Delforge, M. Willem Draps, président, M. Pascal Smet, ministre, M. Rachid Madrane.</i>	11
- de M. Patrick Sessler	18
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la hausse des agressions contre les clients de la STIB en 2007".	
Interpellation jointe de Mme Adelheid Byttebier	19
concernant "l'enregistrement des faits liés à l'insécurité dans les transports en commun".	
Interpellation jointe de M. Mustapha El Karouni	19
concernant "l'explosion des agressions à l'encontre des usagers de la STIB".	

INHOUD

INTERPELLATIES	9
- van de heer Rachid Madrane	9
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het nieuwe tram-en busplan 2007-2008 en in het bijzonder de MIVB-reizigersstromen die op het Vanderkindereplein toekomen via de lijnen 4, 23, 24 en 92".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Willem Draps, voorzitter, de heer Pascal Smet, minister, de heer Rachid Madrane.</i>	11
- van de heer Patrick Sessler	18
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de stijging van het aantal gevallen van agressie tegen MIVB-reizigers in 2007".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Adelheid Byttebier	19
betreffende "de registratie van de onveiligheid op het openbaar vervoer".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Mustapha El Karouni	19
betreffende "de forse toename van geweld tegen MIVB-reizigers".	

Question orale jointe de Mme Anne Swaelens	19	Toegevoegde mondelinge vraag- van mevrouw Anne Swaelens	19
concernant "les bornes d'appel de la STIB".		betreffende "de praatpalen van de MIVB".	
<i>Discussion conjointe - Orateurs: M. Erland Pison, M. Pascal Smet, ministre, M. Patrick Sessler, M. Mustapha El Karouni, Mme Adelheid Byttebier.</i>	24	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Erland Pison, de heer Pascal Smet, minister, de heer Patrick Sessler, de heer Mustapha El Karouni, mevrouw Adelheid Byttebier.</i>	24
- de Mme Dominique Dufourny	33	- van mevrouw Dominique Dufourny	33
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 projet de réaménagement de la chaussée d'Ixelles".		betreffende "het project voor de heraanleg van de Elsensesteenweg".	
<i>Discussion - Orateurs: Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, Mme Dominique Dufourny.</i>	35	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Dominique Dufourny.</i>	35
- de M. Erland Pison	38	- van de heer Erland Pison	38
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 "l'absence de rentabilité du réseau Noctis de la STIB et la nécessité de répondre à d'autres priorités".		betreffende "de niet rendabele Noctis-lijn van de MIVB en de noodzaak aan andere prioriteiten".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Erland Pison.</i>	40	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Erland Pison.</i>	40

QUESTIONS ORALES		MONDELINGE VRAGEN	
	41		41
- de Mme Carla Dejonghe	41	- van mevrouw Carla Dejonghe	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 "l'étude de faisabilité de la STIB en vue de l'extension du réseau de métro".		betreffende "de haalbaarheidsstudie van de MIVB voor de uitbreiding van het metronetwerk".	
- de Mme Céline Delforge	44	- van mevrouw Céline Delforge	44
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 usagers de la STIB au square des Héros".		betreffende "de veiligheid van de MIVB-reizigers aan de Heldensquare".	
- de M. Rachid Madrane	46	- van de heer Rachid Madrane	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 "le respect par la STIB, aux heures de pointe, des fréquences IRIS à six minutes et des normes de confort pour les usagers".		betreffende "de naleving door de MIVB van de Iris-frequentie van zes minuten die tijdens de spitsuren opgelegd wordt, alsook van de comfortnormen voor de reizigers".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	49	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	49
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 construction de nouveaux dépôts de la STIB".		betreffende "de bouw van nieuwe remises van de MIVB".	

- de Mme Viviane Teitelbaum	53	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	53
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'installation de portillons automatiques dans les stations de métro et prémétro".		betreffende "de installatie van automatische klapdeurtjes in de metro- en premetrostations".	
- de Mme Adelheid Byttebier	55	- van mevrouw Adelheid Byttebier	55
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 besoin urgent d'un plan de sécurité routière au niveau régional".		betreffende "de dringende nood aan een verkeersveiligheidsplan op gewestelijke niveau".	
- de M. Mustapha El Karouni	59	- van de heer Mustapha El Karouni	59
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 troisième appel à projet à destination des écoles dans le cadre du Plan de déplacements scolaires".		betreffende "de derde oproep tot projecten voor scholen in het kader van het schoolvervoerplan".	
- de Mme Marion Lemesre	61	- van mevrouw Marion Lemesre	61
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'évaluation de la situation concernant l'organisation de la ligne de bus 47".		betreffende "de evaluatie van de organisatie van buslijn 47".	
- de M. Mohamed Azzouzi	66	- van de heer Mohamed Azzouzi	66
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'accès aux infrastructures de la STIB pour les personnes à mobilité réduite".		betreffende "de toegang tot de infrastructuur van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit".	
- de Mme Isabelle Emmery	70	- van mevrouw Isabelle Emmery	70
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 stationnement des poids lourds dans la Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "het parkeren van vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
INTERPELLATION	70	INTERPELLATIE	70
- de M. Frédéric Erens	70	- van de heer Frédéric Erens	70
à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,	
concernant "l'utilisation de gaz mortels dans les conteneurs chargés sur les bateaux".		betreffende "het gebruik van levensgevaarlijke gassen bij scheepsladingen".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat, M. Frédéric Erens.</i>	72	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris, de heer Frédéric Erens</i>	72
QUESTION ORALE	76	MONDELINGE VRAAG	76
- de M. Frédéric Erens	76	- van de heer Frédéric Erens	76
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,		aan mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,	

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

concernant "le stockage des boues polluées dans le Port de Bruxelles".

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

betreffende "de opslag van vervuild slib in de Brusselse Haven".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. RACHID MADRANE

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

concernant "le nouveau plan Tram Bus 2007-2008 et plus particulièrement les mouvements de passagers de la STIB arrivant à la place Vanderkindere via les lignes 4, 23, 24 et 92".

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

M. Rachid Madrane.- En juillet 2005, notre parlement a adopté le Plan directeur tram bus, tel que présenté par le gouvernement. Un avis a également été rendu par notre commission. Ce nouveau plan directeur a pour ambition de répondre aux demandes exprimées par la clientèle et les communes : améliorer la régularité du service offert, augmenter la fréquentation, améliorer les normes de ponctualité et de confort imposées par le contrat de gestion.

Depuis 2001, il est évident que nous assistons à une hausse impressionnante de la fréquentation des transports en commun et, donc, de la clientèle de la STIB. En 2002, selon le site internet de la STIB, 182,6 millions de personnes ont été transportées par notre société intercommunale. En 2007, ce chiffre est passé à 277,5 millions, soit une augmentation de près de 65% en cinq ans à peine. Bravo donc, aux dirigeants, au personnel de la STIB et au monde politique pour cet excellent résultat !

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

betreffende "het nieuwe tram-en busplan 2007-2008 en in het bijzonder de MIVB-reizigersstromen die op het Vanderkindereplein toekomen via de lijnen 4, 23, 24 en 92".

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).*- *In juli 2005 heeft het parlement het nieuwe bus- en tramplan goedgekeurd. Dat nieuwe plan moet de regelmaat, de frequentie en de stiptheid van de dienstverlening verbeteren, alsook het comfort van de reizigers.*

Sinds 2001 is het aantal reizigers spectaculair toegenomen: van 182,6 miljoen in 2002 tot 277,5 miljoen in 2007, of een stijging met 65%. Wij kunnen de MIVB en de regering alleen maar feliciteren met dit uitstekend resultaat.

Ondanks dit succes lijkt de situatie er evenwel niet echt op te verbeteren op bepaalde plaatsen in het gewest. Er is zelfs heel wat kritiek op de herstructurering van het bus- en tramnet. Zo zouden bepaalde lijnen, zoals lijn 65, alsmäär minder worden gebruikt, terwijl andere lijnen steeds meer worden gebruikt en overvol zitten. De vraag is dan ook of er niet snel een evaluatie van het plan moet komen.

Pourtant, malgré cette réussite indéniable, la situation ne semble guère s'améliorer à certains endroits de notre Région. Des plaintes et des critiques se font même entendre sur le redéploiement du réseau tram et bus. Des usagers signalent que des lignes se vident, comme la ligne 65, par exemple. D'autres, par contre, se plaignent de trams bondés aux heures de pointe, ou de certaines lignes qui se remplissent à un rythme effréné, comme la ligne 66. Certains se demandent même s'il ne faudrait pas rapidement procéder à une évaluation du plan en fonction des nouvelles habitudes de déplacement induites par ce même redéploiement, bien nécessaire.

C'est le cas des lignes de tram qui ont été scindées entre la grande ceinture et l'axe Nord-Sud à la hauteur de la place Vanderkindere. Interpellé par plusieurs usagers sur le problème des correspondances à la Place Vanderkindere, je me suis rendu sur les lieux à l'heure de pointe. J'ai en effet pu constater qu'outre des trams bondés, un risque sérieux pèse sur la sécurité des usagers du tram 24, lesquels sont contraints de traverser la place Vanderkindere pour poursuivre leur trajet en direction de l'avenue Albert. Ce danger est particulièrement perceptible lorsque les usagers qui descendent du 24 voient arriver de l'avenue Brugmann leur correspondance, le tram 4.

Avec la suppression du tram 23 - entre la place Vanderkindere et la gare du Midi -, programmée dans le cadre de la dernière phase du Plan tram bus, il est fort probable que ce problème s'intensifie, car davantage encore de passagers traverseront nécessairement à cet endroit pour rejoindre leur correspondance. A l'heure de pointe, compte tenu du nombre impressionnant de passagers qui descendent, et de voitures et bus qui traversent à cet endroit, nous pouvons affirmer qu'il existe un réel problème de circulation piétonne à la Place Vanderkindere.

Au vu de ces éléments, permettez-moi de vous poser les questions suivantes. Ne faudrait-il pas procéder maintenant à une évaluation intermédiaire du Plan tram bus ? Quelles sont les premières conclusions et les premiers enseignements que nous pouvons tirer de la mise en oeuvre de ce nouveau plan directeur ? Quels sont les résultats obtenus ? Où en est sa mise en oeuvre ? Quelles ont été les difficultés

Ik denk met name aan de opsplitsing van de tramlijnen tussen de grote Ring en de noord-zuidas ter hoogte van het Vanderkindereplein. Door die beslissing is er tijdens de spitsuren een echt probleem op dat kruispunt wat het voetgangersverkeer betreft. Niet alleen zitten de trams overvol, maar bovendien zijn de reizigers van tram 24 verplicht het hele Vanderkindereplein over te steken om hun traject in de richting van de Albertlaan te kunnen voortzetten, met alle veiligheidsrisico's vandien, vooral wanneer zij hun aansluiting, tram 4, vanuit de Brugmannlaan zien aankomen.

Met de afschaffing van tram 23 tussen het Vanderkindereplein en het Zuidstation tijdens de laatste fase van het herstructureringsplan zal dat veiligheidsprobleem nog toenemen, aangezien er nog meer reizigers het plein zullen moeten oversteken om hun aansluiting te nemen.

Een tussentijdse evaluatie van het tram- en busplan zou een goede zaak zijn. Welke lessen kan men nu al trekken uit het nieuwe richtschema?

Er moet dringend een evaluatie komen van de toestand op het Vanderkindereplein. Daar bestonden al problemen vóór de uitvoering van het nieuwe plan. Men dient na te gaan of de overstap tussen de lijnen niet vóór het Vanderkindereplein kan gebeuren, bijvoorbeeld aan het Zuidstation. Het plein is immers niet voldoende veilig voor de verplaatsing van een groot aantal voetgangers naar de Albertlaan en omgekeerd.

rencontrées ? Que faut-il améliorer ?

Une évaluation de la situation spécifique de la place Vanderkindere a-t-elle déjà été réalisée ? Si oui, quel en est le résultat ? Si non, ne faudrait-il pas en réaliser une rapidement, sachant - il faut le rappeler par honnêteté intellectuelle - que les difficultés existaient déjà à cet endroit avant la mise en oeuvre du nouveau plan ?

Ne faudrait-il pas étudier également la possibilité de déplacer en amont de la place Vanderkindere les correspondances qui s'effectuent à cet endroit ? Il semble évident que cette place n'est ni suffisamment sécurisée, ni adaptée à des déplacements très importants de piétons à certaines heures de pointe. Pourquoi, par exemple, ne pas tout renvoyer vers la gare du Midi ?

Mes questions portent donc à la fois sur l'évaluation du Plan tram bus en général et sur la situation à la place Vanderkindere en particulier, ainsi que sur des questions relatives au niveau de dangerosité du lieu pour les passagers de la STIB qui traversent cet endroit pour rejoindre leur correspondance avenue Albert et se diriger vers le Midi.

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Tout comme mon collègue M. Madrane, j'ai été me poster place Vanderkindere aux heures de pointe. La place est un vrai noeud de communication pour les transports en commun et présente plusieurs problèmes. Premièrement, les arrêts de tram et de bus sont disséminés aux quatre coins du carrefour. Qui est suffisamment stoïque pour ne pas traverser, quel que soit l'état de la signalisation, s'il doit prendre une correspondance qui ne passe que toutes les vingt minutes ? Les gens - c'est humain - traversent donc un peu n'importe comment. De plus, des passages cloutés manquent en certains endroits pour rejoindre certains quais d'attente. Les piétons sont donc obligés, en certaines circonstances, de traverser là où il n'y a ni passage, ni feux, ce qui est forcément dangereux. Ce l'est encore davantage aux heures de sortie d'école. La

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Net zoals de heer Madrane heb ik de grote drukte op het Vanderkindereplein gadegeslagen. Tijdens de piekuren zorgt het ingewikkelde kluwen van openbare vervoerslijnen er voor een ware chaos.*

De tram- en bushaltes zijn over de vier hoeken van het kruispunt verspreid. Om hun correspondentie te halen, steken de mensen over zonder op de verkeersregels te letten. Bovendien zijn er niet overal verkeerslichten en zebrapaden, zodat het oversteken wel erg gevaarlijk wordt. Zeker na schooltijd verhoogt het risico op ongevallen.

Het zou logischer zijn in een gemeenschappelijke halte te voorzien voor alle tramlijnen, bijvoorbeeld in het midden van het kruispunt. Aan de heraanleg van het plein zou dan wel grondig studiewerk

situation actuelle est à l'évidence susceptible de générer des accidents. La solution qui vient tout de suite à l'esprit est la création d'une halte commune à tous les trams, par exemple au milieu du carrefour. Ceci nécessite évidemment de réfléchir longuement et sérieusement à des réaménagements. Il s'agit cependant d'une piste fondamentale à creuser, car le problème est réel et j'espère que l'on ne va pas envisager de supprimer des arrêts de tram sous prétexte qu'ils seraient dangereux !

Deuxièmement, certains habitants du quartier s'inquiètent de la construction prévue d'une sorte de mini-dépôt sur l'avenue Churchill, qui servirait à abriter les chauffeurs se trouvant à leur point d'arrêt.

M. le président.- Il s'agit plutôt d'un local que d'un mini-dépôt.

Mme Céline Delforge.- La construction d'un bâtiment au milieu d'une voirie soulève évidemment bien des questions. Les habitants se demandent à juste titre pourquoi la STIB n'investit pas dans un bâtiment disponible plutôt que dans une construction coûteuse.

Le problème de sécurité routière, et en particulier de sécurité pour les piétons à cet endroit, est très préoccupant.

M. le président.- Je rappelle que lorsque notre commission avait été amenée à rendre un avis sur le Plan tram bus en début de législature, les problèmes dont parlent aujourd'hui M. Madrane et Mme Delforge avaient déjà été cités. J'étais moi-même intervenu dans ce sens. Ces mises en garde se vérifient dans la réalité.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Tout le monde sait depuis dix ou quinze ans que ce carrefour est problématique. La meilleure des choses serait que les deux lignes de tram circulent en sous-sol, ce qui permettrait d'aménager une très belle gare avec interconnexion. Cependant, ce projet serait extrêmement coûteux et illogique du point de vue de la construction, puisqu'il aurait d'énormes impacts sur le carrefour et la fluidité du trafic.

moeten voorafgaan. Ik hoop uiteraard dat er geen tramhaltes zullen worden afgeschaft onder het voorwendsel dat ze te gevaarlijk zijn!

Sommige buurtbewoners maken zich zorgen over de bouw van een mini-depot aan de Churchillaan.

De voorzitter.- Het gaat eerder over een lokaal dan een mini-depot.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Waarom investeert de MIVB niet in een beschikbaar gebouw in plaats van een duur nieuw gebouw in het midden van de weg te laten optrekken?*

De verkeersveiligheid is een groot probleem op deze plaats, vooral voor de voetgangers.

De voorzitter.- Deze problemen werden allemaal al voorspeld, toen deze commissie een advies uitbracht over het tram-busplan.

De heer Pascal Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dit kruispunt is al tien of vijftien jaar een probleem. Het beste zou zijn dat de twee tramlijnen ondergronds zouden lopen. Dat zou echter erg duur zijn en het verkeer op het kruispunt grondig verstoren.*

De MIVB wou eerst een terminus met drie sporen bouwen aan de Vanderkinderestraat. Nadien heeft ze het project beperkt tot twee sporen, op

Nous nous sommes rendus à Uccle dans le cadre du réaménagement de l'avenue Winston Churchill, de l'abattage et du remplacement des arbres. L'idée initiale de la STIB était d'installer un terminus à trois voies rue Vanderkindere. Elle a ensuite ramené le projet à deux voies, à condition que soit aménagé un local pour le contrôleur permanent chargé de guider les trams. Ce petit local sera construit pour deux raisons : abriter l'inspecteur qui veillera au mouvement des trams et donner la possibilité aux chauffeurs de la STIB de faire leur pause réglementaire. Une toilette sera également installée à cet endroit.

Le représentant de la STIB pensait que le quartier serait heureux d'apprendre que les toilettes seraient ouvertes au public, mais ce ne sera pas le cas. L'accès à la toilette sera réservé aux chauffeurs.

Il est évident que la restructuration du réseau entraîne des modifications parfois profondes des habitudes de déplacement et qu'il est impossible de prévoir toutes les évolutions de charge sur un plan théorique. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à la STIB de procéder à une évaluation de la restructuration de son réseau, afin d'adapter, le cas échéant, certaines dispositions. Rappelons au passage que cette restructuration n'est pas terminée, même si l'essentiel des modifications est intervenu le 2 juillet dernier.

Comme vous, j'ai fait le constat du succès de certaines nouvelles lignes, à un point tel qu'il sera certainement nécessaire d'en augmenter les fréquences pour tenir compte de la demande. D'autres lignes ont par contre vu leur fréquentation diminuer. Je reçois également des plaintes concernant les correspondances, qui sont la conséquence de tous ces changements.

La STIB nous transmettra dans le courant du mois de mars un plan global d'évaluation, qui sera soumis au gouvernement. Sans anticiper les résultats de cette évaluation, je peux vous donner plus de détails concernant le cas particulier de la place Vanderkindere et des correspondances entre les lignes 4, 23, 24 et 92.

Consciente de l'importance des correspondances entre ces différentes lignes à cet endroit critique du réseau, la STIB a procédé à une étude détaillée des flux de voyageurs entre les lignes à ce carrefour.

voorwaarde dat er een lokaal zou komen voor een permanente controleur. De chauffeurs zouden daar dan ook hun pauze kunnen nemen.

Er komen ook toiletten, maar die zullen niet openbaar zijn.

Het is normaal dat een herstructurering van het netwerk tot andere verplaatsingsgewoonten leidt. Aangezien het niet mogelijk is alle gevolgen op voorhand in te schatten, heb ik de MIVB gevraagd een evaluatie uit te voeren en indien nodig een aantal aanpassingen door te voeren.

Bepaalde nieuwe lijnen kennen inderdaad zo'n succes dat de frequentie zal moeten worden opgevoerd. Op andere lijnen is het aantal reizigers dan weer gedaald. Er zijn ook klachten over bepaalde aansluitingen.

De MIVB heeft de algemene evaluatie beloofd voor maart, maar ik kan u nu al wat meer informatie geven over het Vanderkindereplein en de aansluitingen tussen de lijnen 4, 23, 24 en 92.

De MIVB heeft in december 2007 ongeveer 2.500 reizigers aan de diverse haltes op het Vanderkindereplein en de aangrenzende verkeersassen ondervraagd en tussen 8 en 11 januari 2008 de reizigersstroom op het kruispunt gemeten om na te gaan wat de herkomstbestemming van de reizigers is en hoe de stroom tussen de verschillende haltes verloopt.

Uit dat onderzoek blijkt dat hoewel lijn 23 een directe verbinding tussen de Albertlaan en de Churchillaan biedt, heel wat reizigers verkiezen om de eerste tram te nemen die voorbijkomt, ook al moeten ze nadien nog eens overstappen, als het om tram 24 gaat. Diezelfde personen aarzelen niet om het Vanderkindereplein over te steken om aan de Albertlaan twee trams te kunnen nemen om hun reis voort te zetten.

Er is ook gebleken dat de reizigers die van tram 24 komen en het kruispunt oversteken, dit niet in verkeersveilige omstandigheden doen, zeker niet wanneer er een tram 4 vanuit Ukkel in zicht is. Bovendien zijn de opstapplaatsen aan het begin van de Churchillaan onvoldoende om de reizigers in alle comfort en veiligheid te laten in- en uitstappen.

Des comptages complets des flux de voyageurs ont été effectués du 8 au 11 janvier 2008. En outre, des enquêtes auprès de quelque 2.500 clients, tant aux différents arrêts de la place Vanderkindere que sur les axes qui y aboutissent, ont été effectuées en décembre 2007. Ce travail a permis de reconstituer avec précision la matrice origine-destination des clients et d'évaluer de manière détaillée les flux entre les arrêts pour la correspondance.

Les faits marquants de cette analyse sont les suivants.

En dépit de l'existence de la ligne 23, qui offre une liaison directe entre les avenues Albert et Churchill, de nombreux utilisateurs de la grande ceinture à destination de l'axe Nord-Sud préfèrent embarquer dans le premier tram qui se présente, quitte à devoir changer de tram en cours de voyage s'il s'agit d'un tram 24. Ces mêmes personnes n'hésitent pas à traverser la place Vanderkindere pour rejoindre l'arrêt de l'avenue Albert et bénéficier d'une double fréquence. Ainsi, durant la période 16h-18h, 39 % des personnes attendant le tram à cet arrêt descendent d'un tram 24.

Les observations visuelles indiquent que les flux de passagers sortant du tram 24 et traversant le carrefour se déroulent dans de mauvaises conditions de sécurité routière, en particulier lorsqu'un tram 4 venant d'Uccle est en vue. Par ailleurs, la capacité des quais des arrêts au début de l'avenue Churchill est insuffisante pour assurer les échanges de passagers embarquant et débarquant du tram dans de bonnes conditions de confort et de sécurité.

Cela résulte davantage des nombreux obstacles disposés sur le quai - arbres, mobilier urbain, cabine d'aiguillage - que de la largeur insuffisante du quai en tant que tel. Les échanges de voyageurs entre l'axe de la grande ceinture et l'avenue Brugmann - depuis et vers Uccle - sont importants. Ainsi, plus de la moitié des passagers qui attendent un tram 4 ou 92 en direction d'Uccle proviennent des lignes 23 et 24, et inversement.

Pour l'ensemble de la tranche horaire 7h-19h, les différents arrêts de la place Vanderkindere totalisent quelque 6.000 mouvements d'embarquement, et autant de débarquement. Durant l'heure la plus chargée de la journée

De opstapplaats is niet te smal, maar de doorgang wordt belemmerd. Er bestaat een grote reizigersstroom tussen de Churchill- en de Brugmannlaan. Meer dan de helft van de personen die op tram 4 of 92 wachten, komen van de lijnen 23 en 24, of omgekeerd.

Tussen 7.00 uur en 19.00 uur stappen er op de verschillende tramhaltes van het Vanderkindereplein 6.000 mensen op, en nog eens 6.000 uit. Tijdens het drukste uur van de dag (tussen 16.30 uur en 17.30 uur) stappen er 600 mensen op en 1.000 uit. Op basis van enquêtes bij de reizigers die op dat tijdstip op een tram wachten, weet men dat het in 70% van de gevallen om een overstap gaat.

De halte waar de meeste reizigers afstappen, is de gemeenschappelijke halte voor de lijnen 23 en 24 in de richting van het centrum (gemiddeld 400 reizigers op het drukste uur van de dag). De meesten komen van lijn 24, die daar een eindhalte is. De halte waar de meeste reizigers opstappen, is de gemeenschappelijke halte voor de lijnen 4 en 23 in de richting van het Zuidstation.

Deze gegevens worden gebruikt voor de laatste aanpassing van het netwerk in juli 2008. Tram 3 rijdt dan opnieuw tussen het Noordstation en het Churchillplein, en dit met een zeer hoge frequentie. Op het Vanderkindereplein worden de eindpunten van lijnen 23 en 24 aangelegd. Het is de bedoeling dat de reizigers zich beter kunnen verplaatsen tussen de Brugmannlaan (trams 92 en 4), de Churchillaan (trams 23 en 24) en het centrum (tram 3).

(16h30-17h30), on observe de l'ordre de 1.000 mouvements de débarquement et 600 d'embarquement, toutes lignes confondues. Cela représente respectivement de l'ordre du tiers et du cinquième de la charge à bord mesurée à l'arrivée.

On peut estimer, sur la base des enquêtes réalisées auprès des personnes attendant le tram à la place Vanderkindere, que 70% des personnes embarquant dans un tram entre 16h30 et 17h30, tous arrêts confondus, sont en train d'effectuer une correspondance. Cela représente, en situation actuelle, environ 430 passagers par heure. Durant l'heure la plus chargée du matin (8h-9h), cette proportion s'élève à 50%, soit 400 passagers par heure.

L'arrêt le plus fréquenté dans le sens des débarquements est l'arrêt commun aux lignes 23 et 24 vers la ville. Il voit défiler 400 voyageurs par heure entre 16h30 et 17h30. Ces voyageurs proviennent pour l'essentiel de la ligne 24, qui y a son terminus. Dans le sens des embarquements, l'arrêt le plus fréquenté est l'arrêt commun aux lignes 4 et 23 en direction de la gare du Midi, qui récupère une partie des passagers descendus du tram 24.

Ces constatations doivent être mises dans la perspective de la phase ultime de la restructuration du réseau, prévue pour juillet 2008 dans le cadre du Plan tram. Elle verra réapparaître la ligne 3 exploitée à forte fréquence au moyen de trams T-4000 entre la gare du Nord et le rond-point Churchill, ainsi que l'aménagement du terminus des lignes 23 et 24 à hauteur du carrefour Vanderkindere.

L'objectif poursuivi par les aménagements projetés est d'absorber aux différents arrêts concernés le transit d'un nombre important et sans cesse grandissant de voyageurs grâce à un aménagement de ces arrêts, et d'assurer ainsi dans de bonnes conditions le transfert des voyageurs entre les axes Brugmann (lignes 92 et 4), grande ceinture (lignes 23 et 24) et centre-ville (ligne 3). Cette nouvelle ligne de tram 3 à haute fréquence, qui reliera le rond-point Winston Churchill et la gare du Nord à partir du mois de juillet, fonctionnera comme un métro, avec une fréquence de 3 minutes pendant les heures de pointe.

M. le président.- En termes de fréquence, ce sera l'endroit le mieux desservi de la ville.

M. Pascal Smet, ministre.- Absolument.

(Colloques)

Cet objectif a été, dès l'origine, au centre de la décision prise par le gouvernement lors de l'approbation du Plan tram. Il s'agit en effet d'un élément proéminent de ce plan. La phase actuelle de déploiement du Plan tram préfigure d'ailleurs en partie sur le terrain la situation qui prévaudra en juillet 2008 lorsque l'ultime phase sera mise en oeuvre. Après avoir débarqué leurs voyageurs, un nombre important de véhicules en provenance de la grande ceinture stationnent en effet actuellement dans l'anneau du rond-point Churchill avant de repartir vers la grande ceinture. Cette situation n'engendre pas de difficultés particulières.

La phase finale du Plan tram devrait apporter deux améliorations sensibles à la situation actuelle. D'une part, en ce qui concerne l'organisation des transits du 23/24 vers le 3 en amont de Vanderkindere, car au plus vite les usagers pourront prendre le tram 3, au plus vite ils seront assis ! Votre supposition mérite d'être étudiée et elle fait d'ailleurs partie des scénarios envisagés actuellement par la STIB pour améliorer ces correspondances. La STIB est en effet bien consciente du problème. Pour leur part, les usagers désireux de rejoindre l'axe Brugmann seront invités à rester dans les véhicules en provenance de la grande ceinture jusqu'à l'arrêt Vanderkindere, avant que ceux-ci ne rebroussent chemin. Les transits à cet endroit seront donc plus limités.

D'autre part, les traversées piétonnes hasardeuses du carrefour Vanderkindere, auxquelles se livrent actuellement les voyageurs en provenance de la grande ceinture, devraient pratiquement disparaître. Elles auront en effet perdu leur intérêt, puisque ces voyageurs auront trouvé en amont un véhicule de la ligne 3 en partance immédiate pour le centre-ville. Cela devrait les dissuader d'essayer de rejoindre un véhicule de la ligne 4 au-delà du carrefour Vanderkindere.

Je ne manquerai évidemment pas de vous informer des évolutions de ce dossier, dès que le gouvernement aura eu l'occasion de se prononcer.

De voorzitter *(in het Frans).*- *Qua frequentie wordt dit de best bediende plaats in de stad.*

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

(Samenspraak)

Dit was een van de centrale doelstellingen bij de goedkeuring van het plan. De huidige situatie is een gedeeltelijke voorafschaduwning van de situatie in juli 2008, wanneer de laatste fase van het plan uitgevoerd wordt. Veel voertuigen die van de grote ringlanen komen en hun passagiers gelost hebben, wachten op de Churchill-rotonde voor ze terugkeren naar de Ring. Dat verloopt zonder moeilijkheden.

De laatste fase van het plan zal twee verbeteringen omvatten. Het overstappen van lijn 23/24 naar lijn 3 vòòr Vanderkindere zal vlotter verlopen. Daardoor zullen de mensen sneller een zitplaats hebben. Uw veronderstelling is interessant en is een van de mogelijkheden die de MIVB bestudeert. Wie naar de Brugmannlaan wil, zal moeten blijven zitten tot aan de halte Vanderkindere, maar er zullen daar toch minder mensen overstappen.

De passagiers zullen ook niet meer op een gevaarlijke manier het Vanderkindere kruispunt moeten oversteken, omdat de reizigers die van de grote ringlanen komen al eerder kunnen overstappen op een voertuig van lijn 3 dat recht naar het centrum rijdt. Ze moeten dus niet meer overstappen op lijn 4.

Ik houd u op de hoogte.

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

M. Rachid Madrane.- Le permis d'urbanisme ne mentionne rien concernant le rond-point Churchill. Je ne vois donc pas comment vous pourriez aboutir à cette restructuration en juillet. Par ailleurs, pourquoi ne pas envoyer le 23 et le 24 directement vers la gare du Midi, afin d'éviter les problèmes de circulation routière ? Cela éviterait le transit et le passage des piétons. Une réunion a été organisée à ce sujet avec près de 150 riverains, qui étaient assez énervés.

M. Pascal Smet, ministre.- J'étais calme. D'autres étaient plus excités.

M. Rachid Madrane.- Oui, vous êtes toujours calme. Il me semble que la commune d'Uccle, et particulièrement son bourgmestre, ne sont pas très favorables aux changements à Churchill.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne suis pas opposé à votre proposition pour la gare du Midi, mais des trams 23 et 24 se rajouteraient alors dans le tunnel et perturberaient la régularité des lignes. Pour l'instant, le problème du tunnel Nord-Sud est dû au fait que les trams qui ne sont pas en site propre perturbent le trafic. De ce fait, des trams arrivent en bloc, puis quinze minutes passent sans qu'il en arrive un autre ! C'est la raison pour laquelle nous allons introduire le tram 3, qui sera très régulier et complètement en site propre. Nous laisserons aussi passer le 4, qui est en site propre et passe par des carrefours dont les feux seront téléguidés. Cette combinaison fera que nous pourrions assurer la régularité de la fréquence. Si le 23 et le 24 sont rajoutés, ils risquent de perturber le trafic dans le tunnel entre Albert et la gare du Midi. L'espace souterrain est en effet trop petit pour bien organiser son passage. De plus, les trams arriveront à deux niveaux différents à la gare du Midi, puisqu'il ne s'agit pas du même quai.

M. Rachid Madrane.- Les voyageurs devront sortir, descendre d'un étage ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, c'est cela. Ils perdront donc l'avantage acquis plus tôt.

M. le président.- La gare du Midi n'est pas une correspondance facile ! Elle n'a d'ailleurs pas été

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *De stedenbouwkundige vergunning zegt niets over de Churchill-rotonde. Een herstructurering tegen juli zie ik dus niet zitten. Waarom rijden de trams 23 en 24 niet rechtstreeks naar het Zuidstation? Dan moet er niemand overstappen. Daarover vond een vergadering plaats met 150 opgewonden omwonenden.*

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

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Zoals altijd. De gemeente Ukkel is geen voorstander van wijzigingen aan Churchill.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben niet tegen rechtstreekse trams naar het Zuidstation, maar die zouden dan de tunnels moeten nemen en de regelmaat van de lijnen verstoren, zodat de trams gegroepeerd zouden aankomen. Tram 3 zal volledig in eigen bedding rijden en zal net erg regelmatig zijn. Daarnaast blijft ook tram 4 rijden, zodat ook de frequentie gegarandeerd wordt. De lijnen 23 en 24 zouden het verkeer in de tunnels verstoren, aangezien er te weinig plaats is. Bovendien zouden ze in het Zuidstation op verschillende niveaus aankomen.*

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *De reizigers moeten dus van verdieping veranderen om over te stappen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Waardoor ze de gewonnen tijd weer kwijtspelen.*

De voorzitter (in het Frans).- *Aansluitingen in het Zuidstation zijn nooit gemakkelijk geweest.*

conçue à cet effet.

M. Pascal Smet, ministre.- La question du rond-point n'est actuellement pas prévue dans le plan.

M. Rachid Madrane.- La commune n'est pas d'accord du tout !

M. Pascal Smet, ministre.- Ce ne sont heureusement ni la commune, ni les riverains qui décident ! Si c'était le cas, on supprimerait tous les transports en commun à Bruxelles ! A titre de comparaison, pour le prolongement de la ligne 56, j'ai participé à une réunion avec quatre cents personnes au moins, de laquelle j'ai presque dû fuir tellement elle était houleuse. J'avais en effet osé dire qu'en tant que ministre régional de la Mobilité, ma tâche n'était pas de veiller uniquement aux intérêts des quartiers, mais aussi de toute la Région. Les hommes politiques doivent parfois rendre les gens heureux contre leur gré, c'est pour cela qu'ils sont élus !

Lorsque nous avons prolongé la ligne 56, tous ceux qui étaient opposés à la prolongation ont été les premiers à prendre le tram, de sorte que nous avons dû augmenter les fréquences un mois plus tard. Si nous avions écouté la commune, cette prolongation n'aurait pas été réalisée ! Il convient certes d'écouter les remarques des usagers, car les propositions de la STIB sont établies à partir de la logique de cette société; elles peuvent parfois contenir des éléments qui ne sont pas nécessairement les plus appropriés. Dans le cas présent, une fois que tous les changements seront mis en place, le flux va augmenter et il s'agira de trouver des façons d'améliorer encore ce plan. La STIB est déjà en train d'y réfléchir.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. PATRICK SESSLER

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De kwestie van de rotonde staat voorlopig niet in het plan.*

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).*- *De gemeente is er tegen!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Als de gemeenten en de omwonenden alles konden beslissen, konden we het openbaar vervoer beter afschaffen! Tijdens een vergadering over de verlenging van lijn 56, ben ik bijna moeten vliuchten omdat ik zei dat ik als gewestminister ook de belangen van het volledige gewest moest verdedigen. Soms moeten politici de mensen gelukkig maken tegen hun zin!*

De gemeente was tegen de verlenging van lijn 56, maar we hebben na een maand al de frequentie van de nieuwe lijn moeten verhogen. Het was dus een goede beslissing.

Het is niettemin belangrijk dat wij naar de opmerkingen van de reizigers luisteren, aangezien de voorstellen van de MIVB op een bepaalde logica gebaseerd zijn, maar niet altijd de beste oplossing zijn. Het plan kan dus nog op een aantal punten worden verbeterd.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PATRICK SESSLER

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

concernant "la hausse des agressions contre les clients de la STIB en 2007".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ADELHEID BYTTEBIER

concernant "l'enregistrement des faits liés à l'insécurité dans les transports en commun".

INTERPELLATION JOINTE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

concernant "l'explosion des agressions à l'encontre des usagers de la STIB".

M. le président.- Je propose de joindre la question orale de Mme Swaelens au débat.

(Assentiment)

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ANNE SWAELENS

concernant "les bornes d'appel de la STIB".

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

M. Patrick Sessler.- Le dernier bilan de la criminalité sur le réseau de la STIB est alarmant. Si, après les événements graves que nous venons de connaître, nous pouvons nous réjouir d'une baisse de 23% des agressions sur le personnel de la STIB, nous devons par contre déplorer une hausse de 55% des agressions sur la clientèle de la STIB. Le rapport fait état de 168 cas signalés en 2006, contre 258 en 2007.

Il semblerait donc que le plan de sécurité approuvé par le gouvernement en juin 2006 tarde à produire ses effets, malgré les huit millions d'euros annuels investis. Il en est de même pour le plan d'action 2007-2009 de la STIB, qui, manifestement, est resté tout aussi inefficace jusqu'à présent. Interrogé par la RTBF, M. Alvin, directeur de la communication de la STIB, attribue cette forte augmentation des faits signalés à une meilleure présence sur le terrain des membres du personnel, qui inciterait davantage d'usagers à se plaindre des

betreffende "de stijging van het aantal gevallen van agressie tegen MIVB-reizigers in 2007".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

betreffende "de registratie van de onveiligheid op het openbaar vervoer".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

betreffende "de forse toename van geweld tegen MIVB-reizigers".

De voorzitter.- Ik stel voor de mondelinge vraag van mevrouw Swaelens aan het debat toe te voegen.

(Instemming)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE SWAELENS

betreffende "de praatpalen van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Sessler heeft het woord.

De heer Patrick Sessler *(in het Frans)*.- *De jongste cijfers over de criminaliteit op het MIVB-net zijn verontrustend. Hoewel de agressie ten aanzien van het MIVB-personeel met 23% is gedaald, is de agressie ten aanzien van de reizigers met 55% gestegen, namelijk van 168 gevallen in 2006 tegenover 258 in 2007.*

Het veiligheidsplan dat de regering in juni 2006 heeft goedgekeurd, levert dus niet de verhoopte resultaten op, ondanks de jaarlijkse investering van 8 miljoen euro. Het actieplan 2007-2009 van de MIVB is al even ondoeltreffend. Volgens de heer Alvin, woordvoerder van de MIVB, is die stijging te wijten aan het feit dat er meer personeel op het terrein is, waardoor de reizigers makkelijker de agressies melden.

Als we die redenering volgen, is het veiligheidsprobleem in de praktijk nog groter dan gedacht. Als heel wat gevallen van agressie niet

agressions dont ils sont victimes.

Si l'on suit son raisonnement, le problème de l'insécurité serait en réalité plus important qu'on ne le pense, et les chiffres officiels, déjà élevés, seraient largement sous-évalués. De nombreuses agressions ne sont en effet tout simplement pas signalées aux autorités. En cela, il confirme la conviction du Front national; beaucoup de victimes de délit manifestent un certain découragement qui les incite à ne plus porter plainte. Elles estiment - à tort, peut-être - que cela ne sert à rien. Or, la sécurité est un droit fondamental. Le droit doit être garanti au citoyen de circuler librement dans sa ville, où et quand il le veut, et en utilisant le moyen de transport souhaité.

Il est grand temps, au vu de ce bilan, de corriger le tir et de sécuriser le réseau de la STIB. Pour ce faire, une présence policière beaucoup plus importante, couplée à une répression sans pitié de la délinquance doit être mise en place, par une meilleure cohérence entre les différents services concernés.

La STIB doit renforcer sa coopération avec la police, et surtout avec le parquet de Bruxelles. Même si ce n'est pas de votre compétence, rien ne vous empêche de faire valoir votre point de vue et de sensibiliser les parquets au fait que des auteurs de délits graves, commis notamment envers des usagers de la STIB, sont immédiatement libérés. Les agresseurs ne doivent plus vivre dans un sentiment d'impunité. C'est à eux d'avoir peur, et pas à leurs victimes. Il est temps d'inverser la vapeur et de rendre au citoyen le droit d'utiliser ses transports en commun, pour lesquels il paie.

Pour conclure, je vous poserai quatre questions. Comment expliquez-vous cette forte hausse des agressions sur les usagers de la STIB en 2007 et donc, l'échec des mesures appliquées ? Souscrivez-vous à l'explication donnée par M. Alvin à la RTBF ? Quelles mesures concrètes envisagez-vous de prendre pour endiguer l'augmentation de la criminalité dans les transports en commun ? Les caméras de surveillance dans le métro sont-elles opérationnelles ?

M. le président.- La parole est à Mme Byttebier pour son interpellation jointe.

worden aangegeven, bevestigt dat de overtuiging van het Front national dat heel wat slachtoffers denken dat het geen zin heeft om een klacht in te dienen.

Veiligheid is een fundamenteel recht. Elke burger moet zich vrij kunnen verplaatsen in de stad, waar en wanneer hij dat wil, met om het even welk vervoermiddel. Het is hoog tijd dat er een einde komt aan die agressies. Dat vraagt meer politieaanwezigheid, een streng repressiebeleid en een betere samenwerking tussen de verschillende diensten.

De MIVB moet haar samenwerking met de politie en met het parket versterken. Ook al is dit niet uw bevoegdheid, niets verhindert u om het parket erop te wijzen dat heel wat daders van ernstige misdrijven, onder meer ten aanzien van de MIVB-reizigers, onmiddellijk worden vrijgelaten. De daders mogen niet het gevoel krijgen dat zij straffeloos kunnen handelen. Zij moeten schrik hebben. Niet de slachtoffers.

Hoe verklaart u de stijging van het aantal agressies ten aanzien van de reizigers? Bent u het eens met de theorie van de heer Alvin? Welke concrete maatregelen zult u nemen om de criminaliteit op het openbaar vervoer te verminderen? Zijn de bewakingscamera's in de metrostations operationeel?

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Cela me fait plaisir que M. El Karouni s'exprime sur la sécurité dans les transports en commun, car ce sujet ne doit pas être monopolisé par l'extrême droite. Groen! est un ardent défenseur des transports en commun, qui doivent être bons et sûrs.*

Début février, la STIB a publié ses chiffres en matière d'agressions à l'encontre du personnel et des voyageurs. Je me réjouis de voir que le nombre de plaintes pour agression verbale et physique à l'encontre du personnel a diminué, principalement grâce aux formations des chauffeurs, qui apprennent à gérer les situations d'agression. Le nombre de cas de vandalisme sur les trams a également diminué de 70%.

En matière d'agression de voyageurs, la STIB a reçu 55% de plaintes supplémentaires. Leur nombre est passé de 168 à 258, ce qui me semble en dessous de la réalité. Selon la STIB, l'augmentation est due au fait que les voyageurs se manifestent davantage, ainsi qu'au placement d'agents de sécurité supplémentaires.

C'est une bonne chose que les plaintes soient mieux enregistrées. Quelles conclusions tirez-vous de ces chiffres? Dispose-t-on également de chiffres concernant les pickpockets et les vols? La STIB a l'intention de mener des campagnes de mise en garde contre les pickpockets sur certaines lignes.

Sur quelles lignes les agressions, les vols à la tire et les vols sont-ils les plus fréquents? Il existe des chiffres détaillés par trajet, mais je n'en dispose pas. Quelles mesures prenez-vous? Pour la STIB, la possibilité de déployer du personnel de sécurité est limitée. Quelles conventions sont-elles passées avec les zones de police, en particulier concernant les transports en surface?

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Het doet me plezier dat ook de heer El Karouni zijn stem laat horen over dit onderwerp. Veiligheid op het openbaar vervoer is een onderwerp dat niet door extreem rechts mag worden gemonopoliseerd. Groen! is een zeer groot voorstander van openbaar vervoer, dat goed en veilig moet zijn.

De MIVB verstrekke begin februari cijfers over agressie. Er werd een onderscheid gemaakt tussen de klachten over agressie tegen personeel en reizigers. Ik ben verheugd dat de klachten over verbale en fysieke agressie tegen personeel zijn afgenomen. Dat is grotendeels te danken aan de bijscholingen voor chauffeurs, die leren hoe ze met agressie moeten omgaan. Ook de gevallen van vandalisme op de trams zijn met 70% gedaald.

Ik wil het echter vooral over de veiligheid van de reizigers hebben. De MIVB ontving 55% meer klachten over agressie tegen reizigers. Het aantal is gestegen van 168 naar 258 geregistreerde klachten. Overigens lijkt me dat nog relatief weinig, als ik rekening houd met wat ik op straat van de mensen hoor. De MIVB beweert dat de toename te maken heeft met de grotere mondigheid van de reizigers en de inzet van extra veiligheidsagenten. Daardoor kunnen mensen immers sneller een klacht indienen.

Het is een goede zaak dat de klachten beter worden geregistreerd. Hoe beoordeelt u de cijfers? Ik veronderstel dat het cijfer van 258 klachten niet beantwoordt aan de realiteit en de zaken onderschat. Welke conclusies trekt u uit de cijfers? Zijn er ook cijfers bekend over diefstal en zakkenrollers? De MIVB is van plan om op bepaalde lijnen specifieke waarschuwingcampagnes voor zakkenrollers te voeren.

Ik wil ook vragen op welke lijnen agressie, zakkenrollen en diefstallen vaak voorkomen. Ik weet dat er gedetailleerde cijfers bestaan, maar daarover beschik ik niet. Overigens heb ik u al gevraagd of de cijfers per lijn of per grondgebied worden geregistreerd. Blijkbaar worden ze per traject bijgehouden. Welke trajecten staan bekend als zwarte punten? Welke maatregelen treft u? De mogelijkheid van de MIVB om veiligheidspersoneel in te zetten is immers beperkt. Welke afspraken worden er met de politiezones gemaakt, en met name over het bovengrondse

M. le président.- La parole est à M. El Karouni pour son interpellation jointe.

M. Mustapha El Karouni.- La presse relaye une information selon laquelle la STIB a enregistré 258 plaintes de ses clients en 2007 pour des violences physiques. Il y en avait eu 168 l'année précédente, ce qui représente une augmentation de plus de 50%. En ce qui concerne les agressions verbales, celles-ci ont presque triplé, passant de 27 dépôts de plainte en 2006 à 67 en 2007. Il s'agit donc d'une augmentation de plus ou moins 55% du nombre d'agressions enregistrées sur le réseau, alors que le nombre de passagers n'a progressé que de 3%. Ces chiffres sont-ils exacts ?

Par contre, la presse signale une diminution des violences physiques et verbales à l'encontre des chauffeurs. Bien que leur nombre atteigne toujours un niveau inacceptable, je ne peux que me réjouir de cette situation, qui confirme les chiffres que vous m'aviez fournis en réponse à une question écrite. Cependant, il convient de poursuivre les efforts fournis en la matière et de continuer à tout mettre en oeuvre pour que cette tendance se confirme dans les mois et les années à venir.

Cette augmentation des agressions à l'encontre des usagers fait resurgir la question de leur sécurité lorsqu'ils utilisent ce service public. La problématique est d'autant plus importante qu'actuellement, tout est mis en oeuvre pour persuader nos concitoyens d'abandonner leur véhicule au profit des transports en commun, tant pour des raisons de mobilité que pour des raisons environnementales. D'autre part, ceux qui les utilisent déjà régulièrement ont encore vu les prix augmenter. Il est dès lors naturel de tout faire pour leur assurer un service de qualité.

Depuis début février, les agents de la STIB peuvent verbaliser les incivilités constatées sur le réseau. Il s'agit là de combattre le sentiment d'insécurité qu'engendrent ces petites infractions. Il convient à présent d'agir sur la violence endémique qui gangrène l'usage des transports en commun. Dans cette lutte contre la violence, les caméras jouent un rôle dissuasif. La STIB ambitionne d'équiper l'ensemble de sa flotte d'ici fin 2009. Or,

openbaar vervoer?

De voorzitter.- De heer El Karouni heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).*- *Volgens de pers heeft de MIVB in 2007 258 klachten ontvangen naar aanleiding van fysiek geweld. Dit is een stijging met meer dan 50%. De gevallen van verbale agressie zouden haast zijn verdriedubbeld (van 27 klachten in 2006 naar 67 in 2007). Nochtans is het aantal reizigers maar met 3% gestegen. Kunt u die cijfers bevestigen?*

De chauffeurs zouden in 2007 minder vaak het slachtoffer zijn geweest van fysieke en verbale agressie. Ook al is die ontwikkeling erg positief, toch moeten er blijvende inspanningen worden geleverd om het cijfer verder te doen dalen.

Dat de agressie tegenover de reizigers is gestegen, valt moeilijk te rijmen met de pogingen van het gewest om de burgers ervan te overtuigen niet langer hun auto te gebruiken. Het gebruik van het openbaar vervoer is voordelig voor verkeer en milieu. Gezien de recente prijsstijging dient men zeker te streven naar meer kwaliteit en meer veiligheid op het openbaar vervoer.

Sinds begin februari mogen de MIVB-agenten onwillevend gedrag bekeuren. Kleine vergrijpen dragen immers bij tot het onveiligheidsgevoel en maken het openbaar vervoer minder aantrekkelijk. Tegen eind 2009 wil de MIVB al haar voertuigen uitrusten met camera's. Vandaag zijn nog maar 40% van de bussen en 25% van de trams met camera's uitgerust. Zijn er beslissingen genomen om de operatie te versnellen?

Volgens de cijfers van de federale politie worden er 100 agenten ingezet voor de metro en 62 voor de stations. Sinds oktober 2007 (de start van de derde fase van het veiligheidsprogramma) zijn er tijdens de week 143 veiligheidsagenten van de MIVB actief, en 114 tijdens het weekend.

Is er overleg gepleegd met de politie om het aantal agenten te verhogen? Komen er meer MIVB-agenten? Wanneer? Sommige metrostations zijn uitgerust met een telefoonsysteem dat de reizigers in geval van nood onmiddellijk met een agent in

à ce jour, seuls 40% des bus et des trams et 25% des métros possèdent ce matériel. Sans doute serait-il opportun d'accélérer l'équipement de ces véhicules. Des décisions ont-elles été prises en la matière ? Si oui, un agenda est-il établi afin d'agir le plus rapidement possible ?

Actuellement, selon les chiffres de la police fédérale, 100 agents sont affectés au métro et 62 à la surveillance des gares bruxelloises. Depuis octobre 2007 et le démarrage de la troisième phase du programme de sécurisation des stations et de la surface, 143 agents de la STIB sont chargés de la sécurité durant la semaine et 114 durant le week-end.

Des discussions ont-elles été entamées avec la police afin d'augmenter le nombre d'agents, en vue d'améliorer leur capacité d'intervention sur le terrain ? Un accroissement du nombre d'agents de sécurité de la STIB est-il envisagé ? Si oui, à quelle échéance ?

Qu'en est-il des rapports avec le parquet ? Certaines stations de métro sont équipées d'un nouveau système permettant aux usagers d'entrer directement en contact avec un agent par l'intermédiaire d'un interphone en cas de problème. Bien que relativement récent, ce système a-t-il déjà fait l'objet d'une évaluation ? Sera-t-il étendu à l'ensemble des stations ?

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

Mme Anne Swaelens.- La sécurité sur le réseau des transports en commun de la STIB est un problème qui préoccupe énormément nos concitoyens. Pour l'améliorer, de nombreuses choses ont été faites : des caméras ont été placées dans les véhicules et dans les stations, des agents de prévention ont été engagés et, dernièrement, des bornes d'appel ont été disposées dans les stations. C'est sur ce dernier élément que je souhaiterais revenir.

Depuis l'été 2007, 80 bornes d'appel sont opérationnelles dans les stations du métro et du pré-métro. Ces bornes consistent en un parlophone permettant d'entrer en contact avec le dispatching du métro. On peut ainsi demander un renseignement ou signaler un incident. Dans ce

contact brengt. Is dit nieuwe systeem al geëvalueerd? Zullen alle stations ermee worden uitgerust?

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

Mevrouw Anne Swaelens *(in het Frans).*- *Veel burgers zijn bezorgd over de veiligheid op het MIVB-net. Er is veel gedaan om daaraan te verhelpen: camera's op voertuigen en in stations, preventieambtenaren en praatpalen.*

Sinds de zomer van 2007 staan er 80 praatpalen in de metro- en premetrostations, die in contact staan met de dispatching van de metro. Je kunt er inlichtingen vragen of een incident signaleren. In dat laatste geval komt een interventieteam ter plaatse.

De praatpalen vervolledigen de automatisering van de MIVB-diensten, die eerder ook bij de biljettenverkoop merkbaar was. De burgers vragen zich af of de machines niet in de plaats komen van

dernier cas, une équipe d'intervention peut être envoyée sur place.

Ce dispositif vient compléter un processus d'automatisation des services de la STIB que l'on a déjà pu observer en matière de vente des billets. Dès lors, nos concitoyens se demandent si ces machines ne viennent pas remplacer des agents en chair et en os, qui sont les meilleurs remparts contre l'insécurité. Lorsque l'on sait que les plaintes pour agressions contre les clients de la STIB ont augmenté en 2007, on peut comprendre l'inquiétude des usagers.

Je souhaiterais donc savoir si ces bornes d'appel ont été mises en place en appui d'une présence humaine renforcée, comme l'indique le site internet de la STIB, ou si, au contraire, elles ont entraîné une diminution du nombre des agents. A la suite de la question d'actualité de M. Madrane du 1er février 2008, vous avez évoqué le nombre de 150 agents en charge de la sécurité. Afin de convaincre pleinement nos concitoyens, pourriez-vous fournir une évolution du nombre d'agents de la STIB affectés à la sécurité depuis le début de la législature, en tenant compte de l'augmentation du nombre d'usagers et du nombre de stations ?

Je souhaiterais également relever le problème de l'emplacement de ces bornes d'appel. Sont-elles en effet toujours judicieusement placées ? Dans le pré-métro, les bornes ne sont pas situées sur les quais, mais à l'étage, près des sorties des stations. Six mois après la mise en fonction de ces bornes d'appel, pouvez-vous déjà effectuer une première évaluation ? Ont-elles été beaucoup utilisées ? Y a-t-il eu beaucoup d'interventions suite à leur utilisation ? Sont-elles efficaces ? Si c'est le cas, envisagez-vous d'installer de nouvelles bornes ?

Discussion

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

M. Erland Pison (*en néerlandais*).- *Le Vlaams Belang se réjouit que des questions sur le thème de l'insécurité sur le réseau de la STIB émanent de tous les partis politiques. Le ministre a toujours excusé et minimisé ce problème. Depuis la question que j'ai posée il y a un an, la situation ne s'est pas du tout améliorée, malgré les stewards et*

de mensen, die uiteindelijk toch het meest geschikt zijn om de onveiligheid te bestrijden. In 2007 steeg nochtans het aantal klachten voor agressie tegen klanten van de MIVB.

Dienen de praatpalen om een versterkte menselijke aanwezigheid te ondersteunen of brengen ze een vermindering van het aantal agenten met zich mee? Op 1 februari sprak u over 150 veiligheidsagenten. Hoe is dit aantal geëvolueerd sinds het begin van de regeerperiode, rekening houdend met het stijgende aantal reizigers en stations?

In de premetro staan de praatpalen niet op de perrons, maar in de buurt van de uitgangen. Is dat wel de meest geschikte plaats? De palen staan er nu zes maanden. Werden ze vaak gebruikt? Zijn ze efficiënt en zo ja, zult u dan bijkomende praatpalen plaatsen?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Pison heeft het woord.

De heer Erland Pison.- Ik ben verheugd dat er door verschillende partijen uit het politieke spectrum vragen worden gesteld over dit thema. De Vlaams Belang-fractie herinnert de minister aan de vragen die ze heeft gesteld inzake de onveiligheid op het MIVB-net. In zijn antwoorden heeft de minister deze problemen steeds geminimaliseerd en

leur statut précaire, dont les capacités et les compétences ne sont nulle part clairement spécifiées.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les chiffres qui ont été cités sont issus d'un rapport du service Sécurité et Contrôle de la STIB. Ils ne donnent pas une image globale statistiquement correcte, puisqu'il faut y ajouter les données recueillies par la police fédérale, laquelle n'a plus diffusé ses chiffres depuis 2006.

J'apprécie la manière dont Mme Byttebier a posé sa question. Par contre, j'apprécie beaucoup moins les propos de M. El Karouni, qui parle d'explosion des agressions, et de M. Sessler, qui parle de hausse. Il faut analyser les chiffres. Au total, il y a eu 848 agressions enregistrées en 2002 et 843 en 2007. Il est vrai qu'il y en a eu 726 en 2003, 728 en 2004, 795 en 2005 et 800 en 2006. La STIB transporte annuellement près de 278 millions de personnes. Sur toutes ces personnes, il y en a actuellement 800 qui sont concernées par un fait de violence. Cela veut dire, que 0,0003% a porté plainte. En 2006, le pourcentage était 0,000229%. Cela signifie que l'augmentation entre 2006 et 2007 est de 0,0001%. Pour moi, ce n'est pas une explosion. On peut tout faire avec des statistiques !

Le jour où M. Flausch était interrogé par RTL et moi-même par la RTBF, j'ai dit que chaque incident était un incident de trop, même si statistiquement on parle de 0,0003%. Lorsqu'on ajoute les 16.000 interventions pour vol qui sont enregistrées par la police fédérale- les derniers chiffres de la police fédérale datent de 2005 - aux chiffres de la STIB, le pourcentage atteint 0,006%.

M. le président.- Par rapport au nombre de voyageurs empruntant les lignes.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est la comparaison qu'il convient de faire statistiquement. Cela ne

vergoelijkt. Sinds mijn vraag van een jaar geleden is de toestand verre van verbeterd, en dat ondanks de stewards met hun precaire statuut. Hun bevoegdheden en bekwaamheden zijn nergens duidelijk omschreven.

Nu er ook vragen komen vanuit de andere partijen, ben ik benieuwd naar het antwoord van de minister.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De cijfers van de dienst Veiligheid en Controle van de MIVB geven geen correct algemeen beeld, aangezien hierbij nog de gegevens van de federale politie moeten worden gevoegd. De jongste politiecijfers dateren evenwel van 2005.*

Ik apprecieer de manier waarop mevrouw Byttebier haar vraag heeft geformuleerd. Ik kan mij daarentegen minder vinden in de woorden van de heer Sessler of de heer El Karouni, die het over een "explosie van de agressies" heeft.

Er werden 848 agressies geregistreerd in 2002, 726 in 2003, 728 in 2004, 795 in 2005, 800 in 2006 en 843 in 2007. De MIVB vervoert jaarlijks 278 miljoen reizigers. In 2007 bedroeg het aantal agressies dus maar 0,0003% en was die maar met 0,0001% gestegen ten opzichte van 2006. Dat is dus geen explosie! Zelfs als wij de 16.000 interventies van de federale politie voor diefstal meetellen, komen we nog maar op een percentage van 0,006%.

De voorzitter.- Ten aanzien van het totaal aantal reizigers.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is inderdaad het juiste vergelijkingspunt, wat*

veut pas dire que cela ne constitue pas un problème pour les 800 personnes agressées ou pour celles qui sont victimes d'un vol. Je ne minimise pas les faits. Mais je ne vais pas chanter avec ceux qui font croire que nous sommes confrontés à un problème très grave, dans je ne sais quel but et avec quel plaisir. Le problème n'est pas d'une très grande ampleur.

Il y a un problème pour 800 personnes enregistrées. Et pour ces dernières, le problème est grave, parfois même très grave. Nous ne minimisons pas, nous ne fermons pas les yeux sur la réalité, mais nous devons mettre les choses en perspective.

Il n'est pas plus dangereux - et sans doute moins dangereux - de prendre le transport public que de se promener dans la ville. Il est le reflet de notre société. Il est faux de croire qu'on est plus en sécurité dans une voiture. On peut faire dire n'importe quoi aux statistiques. Nous ne devons pas minimiser la situation, mais dire les choses telles qu'elles sont.

(poursuivant en néerlandais)

Comme l'a justement dit Mme Byttebier, nous devons prendre la problématique au sérieux sans dramatiser outre mesure et attiser la peur des gens.

Les stations problématiques sont les stations de métro Beekkant, De Brouckère, Arts-Loi, Rogier, Simonis, Gare du Midi, Mérode et Porte de Namur, les stations de pré-métro Montgomery, Bourse et Lemonnier, et les arrêts de bus De Brouckère, Trône et Bourse.

Toutes proportions gardées, le nombre d'incidents est plus important sur le réseau du métro que sur les autres réseaux.

(poursuivant en français)

MM. El Karouni et Sessler n'étaient pas présents par le passé, lorsque nous avons longuement détaillé cette question. La STIB et la Région prennent, selon le gouvernement bruxellois, les syndicats et les chaînes de télévision, les mesures que l'on peut raisonnablement prendre dans les transports en commun. C'est la Région, sous mon impulsion, qui a acheté les caméras, les

niet wegneemt dat elk incident er een te veel blijft. Ik minimaliseer de feiten niet, maar het probleem is niet zo rampzalig als men wil laten uitschijnen.

Van de 800 klachten die de MIVB heeft ontvangen, zijn er sommige zeer ernstig. We minimaliseren het probleem zeker niet.

Toch is het niet gevaarlijker het openbaar vervoer te nemen dan de auto. Uit cijfers kan men altijd de meest verscheiden gevolgtrekkingen maken.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Byttebier heeft de problematiek op de juiste manier benaderd. Wij moeten het probleem ernstig nemen zonder er meteen een groot drama van te maken en mensen schrik aan te jagen.

We weten in welke stations er iets meer risico op een probleem is. Voor de metro zijn dat de stations Beekkant, de Brouckère, Kunst-Wet, Rogier, Simonis, Zuidstation, Merode en Naamse Poort. Voor de premetro is dat Montgomery, Beurs, Lemonnier en voor het busnet de Brouckère, Troon en Beurs.

Als we de kaart van alle incidenten bekijken, stellen we vast dat er relatief gezien meer incidenten plaatsvinden op het metronet dan op de andere netwerken.

(verder in het Frans)

De heer El Karouni en de heer Sessler waren nog geen parlementsleden, toen we deze problematiek breedvoerig bespraken. Volgens de regering, de vakbonden en de televisiezenders voert de MIVB een degelijk veiligheidsbeleid. Op mijn initiatief heeft het gewest camera's, opnameapparatuur en bewakingsschermen gekocht voor de federale politie. Het gewest was daartoe niet verplicht, maar heeft het toch gedaan. In het totaal zijn de premetro- en metrostations uitgerust met 810 camera's. Alle nieuwe bussen, trams en metrostellen zijn systematisch met een camera uitgerust. Eind 2009 zal men ook op de oudere modellen een camera vinden. U herinnert zich wellicht dat de moordenaar van Joe Van Holsbeek dankzij een bewakingscamera van de MIVB kon worden opgepakt!

enregistreurs et les murs d'écrans de surveillance pour la police fédérale. Nous n'étions pas obligés de le faire, mais nous l'avons fait ! Les stations de métro et de pré-métro sont maintenant équipées de caméras. Il y en a 810 au total. Les nouveaux bus et trams, ainsi que les nouvelles rames de métro, sont systématiquement munis de caméras. Fin 2009, tous les modèles antérieurs devraient également être équipés d'un matériel semblable, comme je l'ai annoncé il y a un an. Toutes ces caméras fonctionnent ; dois-je rappeler que le meurtrier de Joe Van Holsbeeck a été arrêté grâce à une caméra de surveillance de la STIB ?

En matière de sécurité, la présence humaine a été renforcée sur les lignes de la STIB. Nous allons également fermer l'accès au métro et au pré-métro au moyen de portillons automatiques. Ce programme, nommé Sésame, débutera dès la fin de l'année. Nombre d'actions de prévention sont en cours. Je crois que le gouvernement bruxellois a pris toutes les mesures qu'il peut raisonnablement prendre.

Des équipes supplémentaires ont été ajoutées dans 30 stations. Entre 16 heures et minuit, deux personnes sont physiquement présentes dans chacune d'elles. Quatre-vingts personnes ont été recrutées lors d'une première phase du plan. Lors de la deuxième phase, 30 personnes supplémentaires ont été recrutées, et le nombre de stations couvertes est passé à 42. Une troisième étape, fin 2007, a vu l'engagement de 30 nouvelles personnes. Une dernière phase est actuellement en cours, tant au niveau du réseau souterrain que de surface. Des contacts ont été pris avec la police et les agents de prévention à propos du réseau des bus.

De plus, en 2007, quinze agents supplémentaires ont été engagés en renfort au sein des équipes d'intervention de la STIB. L'effectif des contrôleurs a quant à lui été augmenté de six personnes, dans la perspective du lancement du réseau Noctis. La présence humaine dans les stations de métro et de pré-métro est évidemment essentielle. L'an dernier, nous avons engagé plus de 150 personnes, ce qui constitue un effort considérable.

Actuellement, 77 bornes d'appel, qui permettent aux clients d'obtenir des informations urgentes en

Op het hele netwerk is er vandaag meer personeel om de veiligheid te bewaken. De toegang tot de metro en de premetro zal worden afgesloten aan de hand van automatische toegangspoortjes: het SESAME-programma gaat eind 2008 van start.

In 30 stations zijn er ploegen toegevoegd. Tussen 16.00 uur en middernacht zijn er in elk station voortdurend twee personen aanwezig. Tijdens de eerste fase van het plan zijn er 80 nieuwe agenten in dienst genomen en 30 in de tweede fase. Er zijn nu 42 stations gedekt. In de derde fase, eind 2007, zijn er 30 agenten in dienst genomen. Momenteel is de laatste fase van het plan ingezet. Er is overleg gestart om het toezicht van politie- en preventieagenten op het busnetwerk te verhogen.

Bovendien heeft de MIVB in 2007 15 agenten in dienst genomen voor haar interventieploegen en 6 controleurs voor het Noctis-netwerk. Vorig jaar heeft de MIVB 150 mensen in dienst genomen om de premetro- en metrostations te bewaken.

De stations zijn in het totaal met 77 praatpalen uitgerust. De reizigers kunnen die gebruiken om dringende informatie op te vragen. De meeste praatpalen bevinden zich vlakbij de ticketautomaten en de uithangborden. In 2007 zijn de praatpalen ongeveer 2.000 maal gebruikt. Het gebruik is in de loop van het jaar gestegen, omdat er praatpalen zijn bijgekomen, maar ook omdat de reizigers ze al wat beter kennen. De vragen gingen vooral over het gebruik van de ticketautomaten. Eind 2008, na een grondige evaluatie tijdens de zomermaanden, overwegen de MIVB en het gewest 31 nieuwe praatpalen te plaatsen.

De regering heeft de nodige maatregelen genomen. Het openbaar vervoer is niet gevaarlijker dan wat elders in de maatschappij geschiedt. Desondanks zijn er een aantal feiten die niet kunnen worden getolereerd, zoals ik van bij het begin van de legislatuur heb gezegd. U hoort dat niet graag, want u houdt niet van politici die problemen oplossen. Mevrouw Byttebier heeft een redelijke vraag gesteld. U tracht daarentegen een polemieek op gang te brengen.

(verder in het Nederlands)

U wenst een polemieek te voeren die de mensen tot angst aanzet. Dat maakt de samenleving kapot en

contactant le dispatching stations, ont été installées et sont opérationnelles. L'emplacement des bornes, généralement à proximité des automates de vente et des panneaux d'affichage, résulte bien évidemment d'un choix pertinent, tenant compte des impératifs du parcours du client. Pour l'année 2007, quelque deux mille appels ont été enregistrés. L'augmentation du nombre d'appels au fil des mois est fonction de l'évolution, d'une part, du nombre de bornes installées, et d'autre part d'une meilleure identification de celles-ci par le public. On note aussi que l'une des raisons principales des appels concerne l'emploi des automates de vente. En 2008, la STIB et la Région envisagent de placer 31 nouvelles bornes. Ce projet sera étudié au terme d'une évaluation approfondie, qui aura lieu durant l'été 2008.

Je crois que le gouvernement et moi-même avons pris les mesures nécessaires. Ce qui se passe dans les transports en commun se passe aussi dans le reste de la société. Le transport en commun n'est ni plus, ni moins dangereux ! Néanmoins, il y a des faits qui ne peuvent être tolérés, et je l'ai dit dès le début de la législature. Cela, vous ne l'appréciez pas, car vous n'aimez pas les hommes politiques qui prennent leurs responsabilités et résolvent les problèmes. Mme Byttebier a posé une question tout à fait raisonnable, mais vous tentez de susciter la polémique.

(poursuivant en néerlandais)

Vous voulez susciter une polémique qui angoisse les gens et détruit la société. Je ne participe pas à cela. Contrairement à vous, je prends presque chaque jour le tram et le métro et je ne suis pas aveugle à ce qui s'y passe. La situation n'est toutefois pas telle que vous la décrivez et il n'y a pas d'énormes dangers à utiliser les transports en commun.

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

M. Patrick Sessler.- M. le ministre, je trouve un peu déplaisant que vous fassiez des procès d'intention à des parlementaires qui font le travail qu'on leur demande, c'est-à-dire de contrôler le gouvernement et de poser des questions afin d'avoir des éclaircissements.

Si vous aviez la gentillesse de relire mon

daaraan doe ik niet mee. In tegenstelling tot uzelf maak ik bijna dagelijks gebruik van tram en metro. Ik weet wat er gebeurt en ik sluit mijn ogen niet voor de realiteit. De toestand is echter niet zoals u die voorstelt en er zijn geen levensgrote risico's verbonden aan het gebruik van het openbaar vervoer.

De voorzitter.- De heer Sessler heeft het woord.

De heer Patrick Sessler *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister, u kunt de parlementsleden niet verwijten dat ze hun werk doen, namelijk de regering controleren en vragen stellen ter verduidelijking. Mijn interpellatie is niet agressief en ik heb niet met de cijfers geknoeid.*

U vindt dat de cijfers een goed gemiddelde zijn in

interpellation, vous verriez qu'il n'y avait rien d'agressif ou de forcé par rapport aux chiffres dont nous disposons.

Lorsque vous comparez les chiffres connus ou présumés avec le nombre d'usagers annuels de la STIB, vous dites qu'ils se situent dans une bonne moyenne. Vous avez raison, mais la méthode de récolte de ces statistiques est faussée, puisqu'elle ne prend pas en considération l'heure à laquelle les délits ont été commis. Il est clair qu'il est moins dangereux de voyager pendant les heures de pointe, où l'occupation est maximale, voire surabondante, avec un taux de fréquentation exponentiel - ce qui est une très bonne chose - du réseau.

Je pense cependant plus particulièrement au drame affreux de cette personne piétinée. Vous posez la question de savoir dans quel but certains groupes politiques que vous pointiez du doigt se sentaient révoltés par cette agression. Ce n'est ni à moi, ni à mes collègues néerlandophones que vous devez poser la question, mais aux familles des victimes. Des interpellations comme celle-ci ont leur raison d'être dans un parlement et visent à rappeler qu'il y a eu des problèmes d'une extrême gravité. Je conteste formellement l'analyse que vous faites des statistiques, puisque ce ne sont pas des statistiques par heure d'occupation. Prendre le métro après 20 heures et à 14 heures, ce n'est pas la même chose !

M. Pascal Smet, ministre.- La différence est souvent dans la tête !

M. Patrick Sessler.- Une fois de plus, si vous parlez de sentiment de sécurité, adressez-vous aux familles de toutes ces victimes, et plus particulièrement à la famille de la victime qui a été piétinée. Allez dire à son épouse et à ses enfants qu'ils ont été victimes d'un sentiment d'insécurité. De tels propos finissent par être révoltants et insupportables. Les Bruxellois ne s'y trompent d'ailleurs pas, puisqu'ils votent de plus en plus pour des partis différents du vôtre.

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

M. Mustapha El Karouni.- Mon interpellation était parfaitement légitime. Je n'ai pas dit qu'une insécurité exceptionnelle régnait dans les

verhouding tot het totale aantal reizigers van de MIVB. Dat klopt, maar de cijfers zijn fout. Ze houden geen rekening met het tijdstip waarop de incidenten plaatsvinden. Tijdens de spitsuren is het uiteraard veel veiliger, wanneer er erg veel mensen van het openbaar vervoer gebruik maken.

U vraagt zich af waarom sommige fracties, waar u niet van houdt, diep verontwaardigd zijn over dit soort agressies. Dat moet u ook eens aan de families van de slachtoffers vertellen. Interpellaties zoals deze zijn nuttig om te wijzen op een ernstig probleem. Zoals gezegd analyseert u de statistieken verkeerd. De metro nemen om 20.00 uur of om 14.00 uur is niet hetzelfde!

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het verschil zit vaak in het hoofd!*

De heer Patrick Sessler *(in het Frans).*- *Vertel maar eens aan de slachtoffers en hun families dat ze het slachtoffer zijn van een onveiligheidsgevoel! Dit soort uitspraken zijn onaanvaardbaar, ook voor de Brusselaars, die steeds meer voor andere partijen stemmen dan de uwe.*

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

M. Mustapha El Karouni *(in het Frans).*- *Ik heb gegronde redenen om u te interpelleren. Het openbaar vervoer is niet uitzonderlijk onveilig,*

transports en commun bruxellois. Je me fonde cependant sur des faits objectifs : des statistiques ont été publiées, qui montrent une hausse de plus de 50%.

M. Pascal Smet, ministre.- La hausse est de 43,4%.

(Rumeurs)

M. Mustapha El Karouni.- Vous éludez la question. Effectivement, les agressions sur les conducteurs sont en baisse de 20%, et vous vous en réjouissez. Mais, pour autant, pourquoi ne pourrions-nous pas mentionner le fait que les agressions sur les usagers ont augmenté de 50% ? Selon moi, le niveau de sécurité sur le réseau de la STIB est raisonnable, mais je constate des chiffres en augmentation. L'erreur du directeur de communication de la STIB a été d'imputer cette hausse de 50% au nombre accru de contrôles. C'est un bel exemple de langue de bois ! Pour une approche démocratique de la sécurité, les chiffres doivent être analysés objectivement. Même si, je l'admets, la situation n'est pas catastrophique, il est normal qu'une augmentation de 50% nous interpelle. D'ailleurs, vous n'avez pas contesté mes chiffres : 168 plaintes en 2006 contre 258 en 2007.

J'espère donc que vous poursuivrez vos efforts pour améliorer la sécurité sur le réseau de la STIB et que l'année prochaine, nous retrouverons les chiffres de 2006 ou 2007. Le débat doit avoir lieu. Nous devons montrer aux citoyens que leurs inquiétudes sont prises en compte, qu'elles soient subjectives ou objectives. Et ce ne sont pas des réponses comme celles que vous nous donnez qui atténueront leur sentiment d'insécurité.

Comme Mme Byttebier, j'ai posé ma question dans une approche constructive, humaniste et démocratique. La sécurité est un droit du citoyen, voire une liberté fondamentale. Et je n'ai pas l'intention de me taire sur ce sujet sous prétexte que certains s'expriment avec d'autres intentions. Si vous aviez pris l'initiative, vous-même, de demander à la STIB un rapport sur cette hausse de 50% et d'expliquer cela au public, je ne vous aurais pas interpellé sur la question.

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

mais uit de statistieken blijkt een toename van de criminaliteit met 50%.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De toename bedraagt 43,3%.*

(Rumoer)

M. Mustapha El Karouni *(in het Frans).*- *U ontwijkt de vraag. De agressie op het personeel is met 20% gedaald, maar die op de reizigers is met 50% gestegen. Het veiligheidsniveau op het MIVB-net is aanvaardbaar, maar de criminaliteitscijfers gaan in stijgende lijn. De verantwoordelijke Communicatie van de MIVB heeft de fout gemaakt om deze toename met 50% aan de toegenomen controles te wijten. Deze cijfers vragen om een objectieve analyse. U heb ook niet betwist dat er in 2006 168 klachten waren, tegenover 258 in 2007.*

Ik hoop dat de minister zijn inspanningen op het vlak van de veiligheid voortzet en dat de cijfers dalen. De regering moet rekening houden met de objectieve en subjectieve bezorgdheid van de burgers. Het antwoord van de minister voldoet hier niet.

Het was mijn bedoeling dit probleem constructief te benaderen. De burger heeft recht op vrijheid en veiligheid. Dat thema behoort niet exclusief toe aan andere partijen met een andere agenda. Mijn interpellatie zou overbodig zijn, indien u zelf de MIVB om een verslag had gevraagd over dit probleem.

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Le ministre a parlé d'une carte reprenant une série de points noirs. Pourrions-nous obtenir celle-ci en annexe du compte rendu ?*

M. le président.- Cela concerne toutes les stations importantes du réseau.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Le ministre ne relève que les points problématiques sur le réseau du métro et du pré-métro, alors que le réseau de surface connaît aussi ses difficultés. Le comité de quartier Helmet a ainsi mené une action concernant le tram 55, qui est souvent surchargé. Les phénomènes de vol et de vol à la tire s'amplifient lorsqu'il y a surcharge dans les trams.*

Vous n'avez pas répondu à ma question concernant le lien entre la STIB et la police locale, qui ont toutes deux intérêt à ce que, dans certains quartiers, la priorité soit accordée à la sécurité dans les transports en commun.

Actuellement, 77 téléphones souterrains sont installés. Ce système fonctionne bien et mériterait d'être élargi.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Une collaboration entre la STIB, les zones de police et les communes a été mise en place il y a un an à l'initiative de membres de mon cabinet. Nous nous sommes inspirés de l'exemple de Molenbeek. L'objectif est à présent que les agents de prévention et de sécurité sillonnent davantage le réseau de surface.*

S'agissant de la répartition des compétences entre

Mevrouw Adelheid Byttebier.- De minister heeft een aantal zwarte punten opgenoemd waarnaar ik had gevraagd (Beekkant, Montgommery, Beurs, enzovoort). Volgens de minister staat alles op kaart. Is het mogelijk die kaart als bijlage bij het verslag te voegen?

De voorzitter.- Het betreft hier alle belangrijke metrostations van het net.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Het valt me op dat de probleempunten die de minister opsomt, metro- of premetrostations zijn. Er zijn echter ook problemen bovengronds die misschien minder groot zijn, maar toch even belangrijk voor de slachtoffers ervan. Zo heb ik met het wijkcomité Helmet actie gevoerd voor tram 55, omwille van de overbezetting. De ondertekenaars van de petitie wezen ook op het probleem van de diefstallen van gsm's op de overvolle tram. Overbevolking, ook bovengronds, gaat gepaard met diefstal en zakkenrollers.

Daarover ging trouwens het tweede deel van mijn vraag en u hebt daarop niet geantwoord. Ook niet over de verhouding van de MIVB en de lokale politie. Ik denk dat het heel belangrijk is dat de MIVB contact opneemt met de lokale politie en omgekeerd. Het is in beider belang dat er in bepaalde wijken echt prioriteit gegeven wordt aan een veilig openbaar vervoer. Veiligheidsproblemen zijn vaak wijkgebonden en de wijkagent is daarvoor het best geplaatst.

Ik heb ook de ondergrondse telefoon geprobeerd - de contactpunten zoals de minister ze noemt - waarvan er 77 zijn geplaatst. Dit systeem functioneert naar behoren en ik ben voorstander van de uitbreiding ervan.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn inderdaad contacten met de lokale politie. Dat initiatief is een jaar geleden opgestart door medewerkers van mijn kabinet, samen met de MIVB, de politiezones en de gemeenten. We hebben ons daarvoor op het voorbeeld van Molenbeek geïnspireerd. Het is nu de bedoeling dat de stadswachten meer gebruik gaan maken van het bovengrondse openbaar vervoer.

la police et la STIB, la police a le monopole de tout ce qui concerne le domaine public ou l'espace public et la STIB gère le sous-sol, où elle doit accentuer ses efforts.

Je ne minimise absolument pas les 16.000 cas de vol et vol à la tire qui sont repris dans les chiffres de 2005.

(poursuivant en français)

M. El Karouni, avec des statistiques, on peut tout prouver. Le terme 'explosion' qui figure dans l'intitulé de votre question n'est pas adéquat pour parler d'une augmentation de 800 à 843 cas, donc de 5%. Vous parlez d'agressions à l'encontre de la clientèle, et pas des chauffeurs. Elle s'explique peut-être par un glissement ou par une augmentation du nombre d'enregistrements, liée à la présence de davantage de membres du personnel. Ces explications sont plausibles. S'il y a plus de contrôles sur place, plus de contrôleurs dans le métro et le tram, il y aura davantage de constats. C'est évident.

Encore une fois, je ne minimise pas les faits. Pour chaque victime, c'est un drame. Je le sais très bien. En tant qu'utilisateur régulier du réseau bruxellois, je sais assez bien ce qui s'y passe. M. Sessler, je ne fais pas partie de ceux qui donnent des leçons et qui prennent ensuite leur voiture. Je sais ce qui se passe. Il ne faut pas nier les problèmes, et objectivement, je sais qu'il y en a. Mais ce n'est pas parce que des personnes vous regardent bizarrement qu'elles vont vous attaquer ! Il ne faut pas minimiser les faits, mais il ne faut pas les exagérer non plus.

C'est pour cela que j'estime que la manière dont Mme Byttebier a posé sa question est la bonne. Je rappelle, mais vous n'étiez pas encore au parlement, que j'ai donné spontanément ces chiffres et que nous avons eu un débat approfondi sur la question par le passé. Je ne peux que vous inviter à relire le rapport intégral de ce débat.

(poursuivant en néerlandais)

Je préfère ne pas vous donner la carte, mais suis par contre disposé à la projeter si je peux donner davantage d'explications. La forte concentration de voyageurs sur le réseau du métro explique en

Het probleem is volgens mij in de eerste plaats een probleem van de politie en pas daarna van de MIVB. Alles wat het openbaar domein of de publieke ruimte betreft is immers het monopolie van de politie. Het lijkt me logischer dat de MIVB als beheerder van de ondergrond, daar ook grotere inspanningen doet. Dat is een logische taakverdeling die ook zo is afgeproken.

De ongeveer 16.000 gevallen van zakkenrollen en diefstallen (cijfers 2005) minimaliseer ik hoegenaamd niet.

(verder in het Frans)

Mijnheer El Karouni, met statistieken kunt u alles bewijzen. Een "forse toename" vind ik wat overdreven voor een toename van 800 naar 843 gevallen (+5%) van agressie tegen passagiers. Die komt waarschijnlijk doordat er meer personeel is, waardoor er meer gevallen aangegeven worden. Meer controles betekenen meer vaststellingen.

Ik minimaliseer de feiten niet. Voor de slachtoffers zijn ze dramatisch. Ik gebruik zelf het openbaar vervoer en weet dus waarover ik spreek. Het is echter niet omdat mensen je vreemd bekijken, dat ze je zullen aanvallen. We moeten ook niet overdrijven.

Mevrouw Byttebier stelt de vraag op de juiste manier. Ik heb deze cijfers spontaan gegeven en de commissie heeft er al diepgaand over gedebatteerd toen u nog geen lid was van het parlement. Ik stel voor dat u het verslag daarvan leest.

(verder in het Nederlands)

Ik geef u de kaart liever niet, maar ben wel bereid ze te projecteren als ik er wat meer uitleg bij kan geven. Het feit dat het grootste aantal incidenten op het metronet plaatsvinden, heeft onder meer te maken met het feit dat er op dat net een grote concentratie reizigers is. De problemen op bepaalde lijnen bovengronds zijn dan weer vaak schoolgebonden.

(verder in het Frans)

Het gaat niet specifiek om een probleem met het openbaar vervoer. Het is eerder een maatschappelijk probleem.

partie que la majorité des incidents s'y produisent. Les problèmes rencontrés sur certaines lignes de surface sont souvent liés à la présence d'une école.

(poursuivant en français)

Il ne s'agit donc pas d'un problème directement lié aux transports en commun, mais d'un problème de société.

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

M. Mustapha El Karouni.- Une confusion subsiste au niveau des chiffres. Les chiffres que vous me communiquez diffèrent de ceux dont je dispose, soit 168 pour l'année 2006 et 258 pour l'année 2007.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce sont les mêmes chiffres, mais le total pour le public est de 192 en 2006 et de 327 en 2007, auquel il faut ajouter le personnel, soit 608 et 518. La situation d'un agent de prévention de la STIB qui se trouve sur le quai ne diffère pas de celle d'un passager. Le total est de 795 pour 2005, de 800 pour 2006 et de 843 pour 2007.

M. le président.- Vous parlez donc tous deux des mêmes chiffres.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME DOMINIQUE DUFOURNY

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

concernant "le projet de réaménagement de la chaussée d'Ixelles".

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

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

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *De statistieken waarnaar u verwijst, verschillen van de cijfers waarover ik beschik. Volgens mijn informatie waren er in 2006 en 2007 respectievelijk 168 en 258 klachten.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Die cijfers kloppen. Het aantal geregistreerde gevallen van agressie ten aanzien van reizigers en personeel van de MIVB bedroeg in 2005, 2006 en 2007 echter respectievelijk 795, 800 en 843.*

De voorzitter.- U hebt het beiden dus wel degelijk over dezelfde cijfers.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DOMINIQUE DUFOURNY

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

betreffende "het project voor de heraanleg van de Elsensesteenweg".

De voorzitter.- Mevrouw Dufourny heeft het woord.

Mme Dominique Dufourny.- La chaussée d'Ixelles est une voirie à gestion régionale et constitue un noyau commercial de toute première importance à l'échelle de la Région. Plus de 125 enseignes commerciales se trouvent sur l'axe reliant la place Flagey à la porte de Namur. Le haut de la Ville et le quartier de la porte de Namur attirent de très nombreux chalands - résidents, navetteurs - tant durant la semaine que le samedi, grâce à la diversité de ses commerces et de son secteur horeca. Or, l'actuelle infrastructure de la chaussée d'Ixelles et l'état d'avancement de son projet de réaménagement sont préoccupants.

La chaussée d'Ixelles, à vocation commerciale, est utilisée pour différentes fonctions, notamment la circulation. Elle est parcourue par la ligne 71, qui est la plus importante du réseau de la STIB en termes de fréquentation. Cette voirie régionale connaît des embouteillages permanents, qui congestionnent l'ensemble de la chaussée. Le passage y est rendu très difficilement praticable pour les piétons, les vélos, les automobilistes, les livreurs, les transports en commun, et même les véhicules d'urgence (ambulance, police, etc). La situation actuelle sur cet axe est très pénalisante pour tous, au détriment de la convivialité, de l'attractivité et de l'amélioration qualitative de son espace public, sans oublier les conséquences préjudiciables - et non des moindres - pour l'accessibilité à ses commerces.

Le caractère commerçant de la chaussée d'Ixelles et de la chaussée de Wavre génère des livraisons durant la journée, avec des pics entre 9 et 11 heures et vers 15 heures. Les livraisons se déroulent principalement sur les trottoirs, en raison du stationnement illicite sur les zones de livraison, mais également par commodité, eu égard à la proximité des commerces. Le côté impair ne dispose pas de zone de livraison limitée dans le temps, mais les emplacements de stationnement sont occupés par les résidents, les navetteurs, les personnels des commerces avoisinants et autres. Force est de constater que ces livraisons doivent bien se faire. Par ailleurs, en l'absence de zones de livraison spécifiques, la pratique des arrêts sauvages sera toujours de rigueur. Il faut encore ajouter à cela le stationnement en double file et l'importante circulation de pur transit.

L'actuelle infrastructure de la chaussée d'Ixelles ne

Mevrouw Dominique Dufourny (in het Frans).- *De Elsensesteenweg is een gewestweg die een belangrijke rol speelt als handelscentrum. De wijk trekt door het gevarieerde aanbod van winkels en horeca veel volk aan. Ik maak me echter zorgen over de stand van zaken van de heraanleg.*

De Elsensesteenweg is een drukke verkeersader die onder meer wordt gebruikt door buslijn 71, de belangrijkste van het netwerk. Er zijn heel vaak files en verkeersproblemen die alle weggebruikers hinderen. Dat is nefast voor de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van handelszaken.

Door de vele winkels wordt er heel wat koopwaar geleverd in de buurt. Bij gebrek aan parkeerruimte en laad- en losplaatsen parkeren leveranciers vaak op het voetpad. Ze hebben immers geen andere keuze. Bovendien wordt er vaak dubbel geparkeerd.

De inrichting van de Elsensesteenweg is dus niet aangepast aan de handelsfunctie van de wijk en doet afbreuk aan de leefbaarheid. De erbarmelijke staat van de voetpaden maakt het probleem nog erger.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft al twee jaar plannen voor de heraanleg van de Elsensesteenweg. Het gemeentebestuur van Elsene heeft het verzoek gekregen om een advies te verlenen aan het gewest en gaf na overleg met de winkeliers de voorkeur aan een actieplan op korte termijn dat uit verschillende fasen zou bestaan, zonder daarom meer ingrijpende maatregelen op langere termijn uit te sluiten.

In het kortetermijnproject wordt het tweerichtingverkeer behouden, maar wordt er meer ruimte voor de voetgangers gecreëerd, worden de leveringszones gereorganiseerd en de openbare ruimte verfraaid.

Is er een gespecialiseerd studie bureau aangewezen? Wanneer zult u over de resultaten beschikken? Zal het gewest het advies van de gemeente volgen? Wanneer zullen de werken aanvangen? Hoelang zullen ze duren?

convient donc pas à sa vocation commerciale, ni à son amélioration qualitative, attendue depuis longtemps par ses commerçants et par les Bruxellois. L'état lamentable de ses trottoirs n'arrange pas la situation.

Voilà maintenant deux ans que la Région parle du projet régional de réaménagement de la chaussée d'Ixelles à l'horizon 2008. Le Collège des bourgmestres et échevins de la commune d'Ixelles a eu la satisfaction de recevoir une demande d'avis sur le mode d'aménagement. Après concertation avec les commerçants concernés, les autorités communales d'Ixelles ont opté le 9 juillet dernier pour une intervention phasée à court terme, sans compromettre pour autant une intervention plus volontariste à long terme.

Cette intervention à court terme prévoit notamment de maintenir la circulation à double sens sur la chaussée d'Ixelles, d'élargir l'espace pour les piétons, de réorganiser la zone de livraison et d'embellir l'espace public.

Dans le cadre du projet de réaménagement de la chaussée d'Ixelles, un bureau d'étude spécialisé a-t-il déjà été désigné ? Si oui, lequel ? Quand allez-vous recevoir son rapport ? La Région va-t-elle suivre l'avis de la commune, qui est tout de même le premier acteur concerné par ce projet ? Quand les travaux vont-ils réellement commencer et quand peut-on espérer leur achèvement ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Mme Dufourny a bien résumé le fait que la chaussée d'Ixelles présente une série de caractéristiques qui rendent la situation actuelle très chaotique en termes de circulation. Le problème des livraisons et des camions qui se garent à cheval sur le trottoir et la chaussée, sans être verbalisés par la police, ne pourra être résolu que par les aménagements qui seront entrepris par la Région.

Plusieurs projets ont déjà été évalués. L'un des points noirs de la chaussée d'Ixelles réside dans le

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De verkeerssituatie op de Elsensesteenweg is inderdaad chaotisch. Het probleem van de bestelwagens die half op het voetpad staan geparkeerd, zal pas verdwijnen als het gewest actie onderneemt.*

De verkeersproblemen hebben ertoe geleid dat bus 71 in de spitsuren nog maar tot de halte Hertog rijdt en de reizigers daar moeten overstappen. Op de verdere reisweg belandde de bus immers te vaak in de file. Is het mogelijk om van lijn 71 een

fait que le bus 71 se retrouve souvent bloqué avec de nombreux passagers. L'une des conséquences de cette situation, c'est que ce bus s'arrête désormais à Ducale aux heures de pointe, ce qui constitue une nouvelle rupture de charge.

Les usagers de la chaussée d'Ixelles ont été sondés. Il serait intéressant de connaître les résultats de cette enquête. Par ailleurs, à la suite des exemples français, la "tramification" de la ligne 71 et de la chaussée d'Ixelles n'est-elle pas envisagée, à la fois pour redynamiser la chaussée et résoudre les problèmes de mobilité à cet endroit ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - La chaussée d'Ixelles est effectivement un axe régional important qui relie la place Flagey à la Porte de Namur. Cette chaussée a un caractère commercial notable, qui nécessite de prévoir des dispositifs de livraison appropriés. Cette activité génère un flux de piétons très conséquent et la chaussée d'Ixelles est également parcourue par une ligne de bus très fréquentée. Les dimensions de cette chaussée sont limitées, ce qui implique un partage de l'espace délicat. A mi-parcours, la place Fernand Cocq constitue un espace public méritant d'être amélioré.

La Région a effectivement lancé un appel d'offres général concernant la "mission d'auteur de projet pour le réaménagement de l'espace public de la chaussée d'Ixelles, y compris la place Fernand Cocq et de la chaussée de Wavre entre la chaussée d'Ixelles et la rue du Trône. Le cahier spécial des charges pour ce marché a été discuté avec la commune d'Ixelles, puisqu'il inclut la place Fernand Cocq - faisant partie de la voirie communale - et une étude de mobilité sur un périmètre plus vaste entre la Petite ceinture, l'avenue de la Couronne, la place Flagey et l'avenue Louise.

Effectivement, puisque la commune ne possède pas encore de plan communal de mobilité et que les choix de mobilité pour la chaussée de Wavre et d'Ixelles ont des répercussions sur une grande partie du territoire communal, le bourgmestre et moi-même avons convenu qu'une étude de mobilité serait reprise dans l'étude du réaménagement. L'examen des offres est

tramlijn te maken?

Het zou ook interessant zijn om de resultaten te vernemen van de enquête die in de Elsensesteenweg is gehouden.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *De Elsensesteenweg verbindt het Flageyplein met de Naamse Poort en is een belangrijke winkelstraat, wat aangepaste leveringszones vereist. Die winkels trekken heel wat voetgangers aan en bovendien loopt er een zeer drukke buslijn door de Elsensesteenweg. De afmetingen van die steenweg zijn beperkt, wat van de indeling van de openbare ruimte een moeilijk vraagstuk maakt.*

Het gewest heeft een algemene offerteaanvraag uitgeschreven voor de inrichting van de Elsensesteenweg, het Fernand Cocqplein en de Waversesteenweg tussen de Elsensesteenweg en de Troonstraat. Het bestek is samen met de gemeente Elsene opgesteld, omdat de opdracht niet alleen het Fernand Cocqplein omvat, dat deel uitmaakt van het gemeentelijk wegennet, maar ook een mobiliteitsstudie over het gebied tussen de kleine ring, de Kroonlaan, het Flageyplein en de Louizalaan.

De gemeente heeft nog geen gemeentelijk mobiliteitsplan en de heraanleg van de Waverse- en de Elsensesteenweg zal een grote impact hebben. Daarom hebben de burgemeester en ik beslist dat er een mobiliteitsstudie wordt opgenomen in de studie van de heraanleg. De gemeente bestudeert mee de offertes. Eind deze maand verwacht ik de gemotiveerde beslissing inzake de toekenning van de opdracht. De benodigde kredieten worden ingeschreven op de begroting van 2008.

Het bestek voorziet in een aantal nauwkeurig vastgelegde contractuele termijnen inzake de mobiliteitsstudie, de studie van het voorontwerp,

actuellement en cours, avec le concours des services communaux. La décision motivée d'attribution du marché me sera soumise à la fin de ce mois. Les crédits nécessaires à cette étude sont inscrits au budget 2008.

Les délais contractuels prévus par le cahier de charges sont les suivants :

- étude de mobilité : le délai de remise de l'étude de mobilité est de seize semaines à partir de l'ordre de service pour cette partie de la mission, ce qui nous amène au mois de septembre ;
- étude d'avant-projet : le délai de remise de l'étude d'avant-projet est de douze semaines calendrier à partir de l'ordre de service pour cette partie de la mission ;
- dossier de permis d'urbanisme : le délai de remise du dossier de demande de permis d'urbanisme est de quatre semaines calendrier à partir de l'approbation de l'avant-projet par la Région et de l'ordre de service pour cette partie de la mission ;
- dossier d'adjudication : le délai de remise du dossier d'adjudication est de sept semaines calendrier à partir de l'ordre de service pour cette partie de la mission.

Un avant-projet pourrait donc être discuté à l'automne 2008 et une demande de permis pourrait être introduite à la fin de cette année ou au début de l'année 2009. Le début des travaux pourrait avoir lieu en 2009, pour autant que les options relatives à la mobilité puissent être adoptées par la Région et la commune sans délai supplémentaire. L'avis de la commune est évidemment important, mais ne sera pas déterminant.

Je connais les sagas de la place Flagey et de l'avenue de la Couronne. Il y en a sans doute d'autres à écrire à Ixelles ! J'espère que nous pourrons, Région et commune ensemble, réaliser un bon aménagement. Vous y avez un intérêt manifeste. Avec la potentialité d'Ixelles et l'importance des chaussées de Wavre et d'Ixelles, il faudra prendre les décisions courageuses, audacieuses et ambitieuses qui feront d'Ixelles une commune brillante.

Je suis favorable à la "tramification" de la ligne 71.

het dossier van de stedenbouwkundige vergunning en het aanbestedingsdossier.

Er is een bespreekbaar voorontwerp gepland tegen de herfst van 2008. De vergunningsaanvraag zou dan eind 2008, begin 2009 kunnen worden ingediend. De werken kunnen in 2009 van start gaan, voor zover het gewest en de gemeente keuzes hebben gemaakt inzake mobiliteit. Het advies van de gemeente is belangrijk, maar niet bepalend.

Ik wens geen eindeloos aanslepende problemen zoals bij het Flageyplein en de Kroonlaan. Ik hoop dan ook op een goede samenwerking tussen de gemeente en het gewest. Elsene heeft er voor zijn ontwikkeling alle belang bij dat er knopen worden doorgehakt.

Ik heb in de commissie verklaard dat ik voorstander ben van een tram op lijn 71. Dat voorstel wordt ook in het beheerscontract van de MIVB bestudeerd.

Mme Delforge le sait d'ailleurs, car j'en ai déjà parlé en commission. Cela fait d'ailleurs partie des propositions étudiées dans le contrat de gestion de la STIB.

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

Mme Dominique Dufourny.- Nous ne sommes évidemment pas encore à la veille des travaux. Trouver une solution qui agrée toutes les parties est bien sûr ce que nous souhaitons. L'exemple de Flagey montre bien qu'il n'est pas intéressant de rentrer dans des conflits d'intérêt.

Il faudra aussi veiller à ne pas pénaliser les commerçants durant la période des travaux. Place Flagey, nombre de commerçants ont dû fermer boutique. Je reconnais qu'il est important d'inclure à ce chantier la place Fernand Cocq, qui mérite d'être une place d'envergure.

Mon souhait est que les artères commerciales puissent se développer. Les galeries de la Toison d'or vont démarrer leurs travaux prochainement, la fin du chantier de la place Flagey est prévue pour fin juin, alors que la galerie d'Ixelles est en pleine rénovation et sera terminée d'ici quelques mois. Il est dès lors très important d'achever le travail le plus vite possible et dans les meilleures conditions possibles.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. ERLAND PISON

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

concernant "l'absence de rentabilité du réseau Noctis de la STIB et la nécessité de répondre à d'autres priorités".

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

De voorzitter.- Mevrouw Dufourny heeft het woord.

Mevrouw Dominique Dufourny (in het Frans).- *De werken zijn nog lang niet begonnen en er moet een oplossing komen die voor alle partijen aanvaardbaar is. Het voorbeeld van Flagey toont aan dat belangenconflicten niet lonen. Ook de handelaars verdienen bijzondere aandacht. Daarnaast moet het Fernand Cocqplein in deze werken worden betrokken.*

De winkelstraten moeten zich kunnen ontwikkelen. De werken aan de Guldenvliesgalerij beginnen binnenkort. Het Flageyplein zal eind juni afgewerkt zijn en de galerij aan de Elsensesteenweg binnen enkele maanden. Het komt er dus op aan zo snel mogelijk actie te ondernemen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ERLAND PISON

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

betreffende "de niet rendabele Noctis-lijn van de MIVB en de noodzaak aan andere prioriteiten".

De voorzitter.- De heer Pison heeft het woord.

M. Erland Pison (en néerlandais).- *La STIB a supprimé depuis le 15 février la ligne N 30 du réseau Noctis, reliant la gare du Nord à celle du Midi, en raison de son manque de rentabilité. La distance entre les arrêts peut être aisément effectuée à pied et est déjà couverte par les lignes N 2 et N 12. Il importe que la STIB procède à l'évaluation de ce réseau lancé le 21 avril 2007. Non seulement le système de location de vélos compte peu d'utilisateurs, mais le réseau Noctis va se solder par un échec.*

La Région estime qu'il est actuellement prématuré de procéder à l'évaluation de ce plan et préconise de l'effectuer en avril. Elle prévoit aussi une nouvelle campagne de promotion pour Noctis. Le nombre stable de 2.000 utilisateurs par week-end devrait tripler, selon les spécialistes, pour assurer la rentabilité du réseau.

Certains plaident néanmoins pour son élargissement aux jours de la semaine et pour la diminution du prix du ticket. Cependant, les Bruxellois sont-ils nombreux à plaider pour le maintien, voire l'élargissement de ce système ? La Région doit faire un choix et envisager de consacrer l'argent du contribuable à d'autres priorités en matière de transports en commun.

Par exemple, il serait en effet plus judicieux de consacrer ces moyens à véhiculer les seniors peu aisés, qui éprouvent des difficultés à se déplacer de leur domicile aux centres commerciaux. Ce système leur permettrait d'économiser les frais d'un taxi et attirerait des milliers d'utilisateurs.

De heer Erland Pison.- De MIVB schrapt vanaf 15 februari 1 van de 20 nachtbussen van het NOCTIS-net, wegens beperkt succes van de lijn N30, die het Noordstation met het Zuidstation verbond. Volgens de MIVB kozen de reizigers blijkbaar niet voor die lijn omdat de wandelafstand tussen de verschillende haltes te klein was. Het traject blijft wel ingevuld door de lijnen N02 en N12. De MIVB lanceerde haar nachtnet Noctis op 21 april 2007, maar moet dus vrij snel tot een herziening overgaan.

Niet alleen het gewestelijk huurfietsproject vindt dus geen gebruikers, ook het Brusselse nachtbussennet zal uitdraaien op een mislukking.

Volgens de Brusselse regering vergt dit plan meer tijd alvorens het werkelijk finaal te evalueren. Er is sprake van een evaluatie in april. Er komt ook een nieuwe campagne om meer reizigers warm te maken voor dit nachtelijk weekendvervoer.

Toch maken er momenteel slechts 2000 reizigers ieder weekend gebruik van NOCTIS. Volgens de MIVB blijft dat aantal stabiel. Volgens een aantal deskundigen moet het huidige gebruikersaantal zowat verdrievoudigen om het aanbod florissant en enigszins rendabel te maken.

Onder de huidige gebruikers en bij een aantal al dan niet representatieve verenigingen gaan er echter stemmen op om die nachtbussen ook tijdens de week te laten rijden. Deze potentiële reizigers willen niet alleen het aanbod optrekken, maar ook de prijs van de tickets doen dalen. Het is de vraag of er echt veel Brusselaars zitten te wachten op het in stand houden, laat staan het optrekken, van het aanbod van NOCTIS.

De regering moet keuzes maken en de vraag stellen of het belastinggeld niet beter wordt besteed aan andere prioriteiten inzake openbaar vervoer. Allicht hebben die een groter draagvlak en meer succes.

Ik verwijs hier naar de suggestie van collega Jos Van Assche om met de middelen die nu aan NOCTIS worden besteed een MIVB-pendeldienst op te starten tussen een aantal wijken waar heel wat senioren wonen en een aantal supermarkten en shoppingcentra.

Brussel telt heel wat bejaarden die slecht te been

Bespreking

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Une évaluation réalisée à ma demande par la STIB après huit mois de fonctionnement du réseau Noctis a montré que cette ligne entre la gare du Midi et la gare du Nord était peu utilisée. Suite à une concertation entre la STIB et mon cabinet, et un examen approfondi du comité de gestion, il a été décidé de supprimer la ligne N30. Cela ne remet pas pour autant en question le réseau de nuit.*

Le lancement du réseau de nuit de la STIB est le résultat d'une étude approfondie des habitudes de déplacement de nuit et de jour en Région de Bruxelles-Capitale. Celle-ci a démontré qu'il y avait une demande et une clientèle potentielle.

Grâce à cette étude, nous avons réuni des informations sur les habitudes de déplacement des noctambules. La majorité des déplacements a lieu dans les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, entre minuit et trois heures du matin.

Le contrat de gestion de la STIB prévoit une évaluation du réseau Noctis après un an d'exploitation. Nous attendons ces résultats pour éventuellement adapter l'offre. Cette adaptation tiendra également compte de l'introduction des taxis collectifs au début de l'été 2008.

Les indicateurs statistiques montrent que les personnes âgées qui sont en mesure de se déplacer en transports en commun utilisent amplement les services de la STIB. Celle-ci a d'ailleurs fait des efforts considérables pour leur faciliter l'accessibilité de son réseau. Leur abonnement permet aux personnes âgées de se déplacer

zijn en moeten rondkomen met een laag inkomen. Die reizigers kunnen dan bijna aan de huisdeur worden afgezet en zijn dan verlost van lange en moeilijke verplaatsingen met hun caddie.

Het betreft hier ook faciliteiten voor het in- en uitladen van hun aankopen. Dat kan de chauffeur zijn of een extra hulp. Dergelijk aanbod zou veel inwoners een dure taxi besparen en allicht vele duizenden gebruikers aantrekken.

Discussion

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De afschaffing van lijn N30 is het gevolg van een evaluatie die de MIVB op mijn verzoek heeft uitgevoerd na acht maanden werking van het Noctis-net. Tijdens die evaluatie stelde de MIVB vast dat deze lijn, tussen het Zuidstation en het Noordstation, bijzonder weinig gebruikt werd. Na overleg tussen de MIVB en mijn kabinet en na een grondige afweging door het beheerscomité, werd besloten lijn N30 af te schaffen. Deze aanpassing brengt evenwel niet het voortbestaan van het nachtnet in het gedrang.

De invoering van het nachtnet van de MIVB is het resultaat van een grondig onderzoek naar de verplaatsingsgewoonten 's avonds en 's nachts in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daaruit bleek dat er een vraag en een potentieel cliënteel aanwezig waren.

Dankzij het onderzoek hebben we bovendien kennis verzameld over de verplaatsingsgewoonten van de nachtbrakers. De meeste verplaatsingen hebben plaats tijdens de nacht van vrijdag op zaterdag en tijdens die van zaterdag op zondag, tussen middernacht en 3 uur 's ochtends.

Volgens het beheerscontract van de MIVB, moet het Noctis-net na één jaar exploitatie geëvalueerd worden. We wachten op de resultaten hiervan om eventueel het aanbod aan te passen. Bij deze aanpassing zullen we ook rekening houden met de invoering van de collectieve taxi's begin zomer 2008.

De statistische indicatoren tonen dat de oudere personen, die in staat zijn zich met het openbaar vervoer te verplaatsen, ruimschoots gebruik maken

gratuitement, notamment pendant les heures de pointe. Ensuite, il y a des véhicules à plancher surbaissé, des quais rehaussés, des rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite, de plus en plus d'ascenseurs dans les stations, etc. Il y a aussi un service de transport de porte à porte sur demande.

Nous faisons donc beaucoup pour ces personnes, et nous continuerons à organiser notre réseau de nuit le week-end. Il n'a jamais été question de l'étendre à la semaine.

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

M. Erland Pison *(en néerlandais)*. - *Une telle extension ne serait en effet pas sensée. La STIB n'en fera jamais trop pour les personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, et spécialement pour les personnes âgées.*

- L'incident est clos

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

van de diensten van de MIVB, ook buiten de spitsuren. Bovendien heeft de MIVB aanzienlijke inspanningen geleverd om de toegankelijkheid van haar net te vergemakkelijken. Eerst en vooral mogen de oudere personen zich nu ook in de spits gratis verplaatsen met hun abonnement. Verder zetten we voertuigen met een lage vloer in (we hebben net 65 nieuwe trams gekocht en daar komen er er nog 102 extra bij), de perrons zijn verhoogd, er zijn ingangshellingen voor de personen met beperkte mobiliteit, meer en meer liften in de stations, enzovoort. Er is trouwens ook een dienst op verzoek, die vervoer van deur tot deur biedt.

We doen dus heel veel voor deze mensen en zullen ook ons nachtelijk net in het weekend blijven organiseren. De kwakkel dat we dit tot de wekdagen zouden uitbreiden, zult u wellicht in de vroege ochtend gehoord hebben van iemand die al te diep in het glas had gekeken.

De voorzitter. - De heer Pison heeft het woord.

De heer Erland Pison. - Zo'n uitbreiding zou inderdaad niet zinvol zijn en ik ben blij dat u zegt dat het een kwakkel is, al heb ik die niet op café gehoord, maar ergens in een krant gelezen. Ik wil nog eens onderstrepen dat de MIVB in Brussel niet genoeg kan doen voor mensen die slecht te been zijn en specifiek voor oudere mensen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

PUBLICS,

concernant "l'étude de faisabilité de la STIB en vue de l'extension du réseau de métro".

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *Le ministre-président annonçait dans sa déclaration de politique générale la nécessité d'étendre le réseau de métro et la réalisation d'une étude de faisabilité à cet égard.*

L'Open VLD est d'avis que l'extension du réseau de métro est capitale pour la mobilité et l'économie de notre Région. Le métro reste actuellement le seul moyen de transport capable de concurrencer la voiture.

Etant donné qu'il faut prévoir 15 à 20 ans avant la mise en service des lignes et stations de métro, il est primordial d'initier le mouvement dès aujourd'hui.

Confirmez-vous que la STIB a lancé une étude de faisabilité concernant le développement d'une liaison de métro entre Uccle et Schaerbeek ?

Est-il exact que cette étude est financée par Beliris ? De quel montant s'agit-il ?

Quand cette étude sera-t-elle terminée ?

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

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

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de haalbaarheidsstudie van de MIVB voor de uitbreiding van het metronetwerk".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Aan het begin van het politieke jaar stelde minister-president Charles Picqué in zijn beleidsverklaring dat Brussel nood heeft aan een uitbreiding van het metronetwerk en dat er een haalbaarheidsstudie komt. Dit kaderde in het internationaal ontwikkelingsplan voor Brussel.

Open VLD is van oordeel dat de uitbreiding van het metronetwerk in Brussel van groot belang is voor de mobiliteit en economie in dit gewest. De metro is voorlopig nog steeds het enige vervoersmiddel dat kan concurreren met de wagen. Bij een frequentie van drie minuten, kan een gelede bus 2400 mensen per uur vervoeren, een tram 5.700 en een metro maar liefst 18.000. Dat zijn veelzeggende cijfers.

Gezien er ongeveer 15 tot 20 jaar zit tussen de plannen voor de ontwikkeling van metrostations en -lijnen en de finale ingebruikname, is het dan ook van groot belang dat wij vandaag de dingen in gang zetten.

Naar verluidt zou de MIVB intussen van start zijn gegaan met een studie voor de aanleg van een metrolijn die Ukkel met Schaerbeek en Evere moet verbinden. Het geld hiervoor zou uit het Belirisfonds komen.

Kunt u bevestigen dat de MIVB een haalbaarheidsstudie opgestart heeft voor de ontwikkeling van een metroverbinding tussen Ukkel en Schaerbeek?

Klopt het dat deze studie bekostigd wordt met middelen van Beliris? Hoeveel geld werd hiervoor uitgetrokken?

Wanneer zal deze studie voltooid zijn?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Mevrouw

tram peut aussi concurrencer la voiture, surtout en site propre. D'ailleurs, de nombreuses villes européennes privilégient les trams car ils sont considérés comme plus sûrs, bénéficient d'un plus grand contrôle social et font plus d'arrêts que les métros.

En effet, nous devons envisager la mobilité à long terme, et c'est ce que j'ai fait à travers le contrat de gestion avec la STIB.

Je m'attelle actuellement au plan IRIS II, qui prévoit trois développements majeurs.

Premièrement, le prolongement de l'axe nord-sud avec un embranchement vers le nord est essentiel. Nous envisageons une ligne de métro partant de l'hôpital militaire et passant par la place Peter Benoit, Schaerbeek-Formation, éventuellement la place Colignon et un ou deux autres arrêts à Schaerbeek, avant de desservir le centre de Bruxelles jusqu'à Uccle.

Deuxièmement, il faut créer une liaison est-ouest, reliant Jette, Tour et Taxis et la gare du Nord, passant sous la station Rogier et poursuivant jusqu'au boulevard Léopold III, l'aéroport et la zone industrielle de Machelen et Diegem. Pour ce deuxième scénario, nous penchons plutôt pour une liaison tram-train.

Quant au troisième scénario, il fait encore l'objet de nombreuses discussions et concerne une scission des tunnels de métro dans le quartier européen avec une bifurcation vers la gare du Luxembourg.

Enfin, une ligne de tram en site propre pourrait faire la liaison entre l'Esplanade et Albert, et desservir Forest, Anderlecht, le boulevard Mettwie à Molenbeek, avant de revenir à l'Esplanade.

Le comité stratégique mis en place dans le cadre du contrat de gestion comprend des membres de mon cabinet, de l'administration et de la STIB. Il a mené une première discussion et déterminera au cours de ce semestre les priorités des études. Il considérera également qui doit être financé. Beliris devrait logiquement payer les travaux.

Pour vous donner une idée des prix, un kilomètre

Dejonghe, ook trams kunnen concurreren met auto's, zeker als ze in eigen bedding rijden. Vele andere Europese steden kiezen trouwens voor trams omdat die veiliger worden geacht, er meer sociale controle is en meer haltes hebben dan metro's. Overigens is de Brusselse metro op sommige stukken een veredelde tram.

Ik ga akkoord dat we inzake mobiliteit op lange termijn moeten denken. Dat heb ik ook gedaan inzake het beheerscontract met de MIVB. Er staan namelijk projecten in die tot 2011 lopen, of van toepassing zijn op de periode 2011-2015 en zelfs op een later tijdperk.

Ik heb minister-president Picqué gevraagd om in de regeringsverklaring te verwijzen naar de mogelijkheid van een bijkomende metrolijn. Ik ben ook volop bezig aan het Irisplan II, dat door een interkabinetaire werkgroep wordt besproken. Daarin staan drie belangrijke zaken.

Ten eerste is een verlenging van de noord-zuidas met een aftakking naar het noorden van essentieel belang. Dat kan met een metronetwerk. Gisteren heb ik in Neder-over-Heembeek in een vergadering met de bewoners gezegd dat we denken aan een metrolijn die vertrekt aan het militaire hospitaal en Peter Benoît, Schaarbeek-Vorming, eventueel Colignon en nog een of twee extra haltes in Schaarbeek aandoet om vervolgens via de noord-zuidas het centrum van Brussel te bedienen en door te rijden naar Ukkel. Er zijn nog andere realistische mogelijkheden, maar dat moet nog blijken uit de studies.

Ten tweede is er nood aan een oost-westverbinding die Sint-Agatha-Berchem verbindt met Jette, Thurn en Taxis en het Noordstation en vervolgens via een tunnel onder het station naar de Rogierlaan rijdt en daarna naar de Leopold III-laan, de luchthaven en de bedrijvenzone in Machelen en Diegem. Voor dat tweede scenario denken we eerder aan een tram-treinverbinding in plaats van een metrolijn.

Over het derde scenario bestaat nog wat discussie. Het betreft een splitsing van de metrotunnels in de Europese wijk met een afsplitsing naar het Luxemburgstation.

Tenslotte komt er eventueel een tramlijn met eigen bedding die van Esplanade naar Albert moet rijden

de métro coûte 50 millions d'euros et un kilomètre de tram 12 millions d'euros.

- 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 sécurité des usagers de la STIB au square des Héros".

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

Mme Céline Delforge.- De nombreuses lignes de la STIB se rencontrent au square des Héros, qui se trouve à proximité de plusieurs établissements scolaires importants. La fréquentation des arrêts de tram est donc énorme aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Or, les quais des trams 4 et 92 ne sont absolument pas aménagés en fonction de leur fréquentation. Il en résulte une situation particulièrement dangereuse en termes de sécurité routière.

En effet, le nombre de passagers attendant leur tram est plus élevé que celui pouvant être accueilli sur les quais. De nombreux étudiants sont donc

en vervolgens Vorst, Anderlecht, de Mettwielaan in Molenbeek en opnieuw Esplanade bedient. Het is in feite een lijn die een tweede, ruime ring rond het centrum volgt. Ook voor dit project lijkt een metrolijn me minder aangewezen.

Het strategisch comité, dat door het beheerscontract is opgericht en dat bestaat uit vertegenwoordigers van mijn kabinet, de administratie en de MIVB, heeft een eerste discussie gevoerd en nog dit semester zal het de prioriteiten van de studies bepalen. Het zal ook kijken wie gefinancierd moet worden en mogelijk zal het Beliris vragen om de studie te betalen. Logisch gezien zal Beliris de werken toch moeten financieren.

Om u tot slot een idee te geven van de prijzen: één kilometer metro kost 50 miljoen euro en één kilometer tram kost 12 miljoen euro.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de veiligheid van de MIVB-reizigers aan de Heldensquare".

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

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*):- *De Heldensquare ligt in de buurt van verscheidene scholen en is het snijpunt van tal van MIVB-lijnen. Tijdens de spitsuren passeren er dan ook heel veel trams. De haltes van trams 4 en 92 zijn daar niet aan aangepast, wat tot gevaarlijke situaties leidt.*

Heel wat leerlingen zijn gedwongen om op de rijweg te staan wachten, tussen de trambedding en de rijstroken, of op de stoep aan de overkant van de straat. Die laatsten moeten dan snel oversteken als de tram er aankomt. Daar moeten wel ongelukken van komen.

obligés de patienter soit au milieu de la voirie - entre la bande de circulation utilisée par les véhicules privés et le site propre du tram - soit sur le trottoir. Cela les oblige à traverser une bande de circulation à l'arrivée du tram, en coupant la trajectoire des véhicules qui y circulent. Une telle situation finira inévitablement par aboutir à un accident, alors qu'un rallongement des quais de l'arrêt de tram suffirait à résoudre le problème.

Un aménagement tenant compte de ce problème est-il envisagé dans un avenir proche ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les arrêts font partie intégrante du système de transport public. Leur localisation et leur équipement participent grandement à l'attractivité du réseau. C'est pourquoi un important programme de réaménagement des arrêts du réseau de surface est prévu. Les arrêts de tram des lignes 4 et 92 situés à hauteur du square des Héros en font partie.

Je me suis rendu sur place à deux reprises, avec les habitants du quartier. Les embarcadères de ces arrêts ont été conçus il y a plusieurs années déjà. Leur longueur - 30 mètres - et leur largeur - 2 mètres - sont adaptées aux gabarits des anciens tramways ainsi qu'aux flux de voyageurs correspondants. C'est pourquoi, la STIB a prévu de les adapter aux normes des tramways de nouvelle génération qui circulent sur ces lignes. Le projet de réaménagement des arrêts prévoit d'allonger l'embarcadère en direction de la ville jusqu'à 50 mètres, afin de permettre l'arrêt simultané d'un tram et d'un bus. Cela facilitera les correspondances, nombreuses à cet endroit.

Pour l'instant, ce projet est lié à la problématique du réaménagement du square des Héros et des terminus de bus des lignes 38, 41, 43 et 98. Cependant, la STIB - ainsi que la Région -, bien consciente de l'inadéquation des aménagements actuels et soucieuse d'assurer la sécurité de ses clients, examine la possibilité de dissocier les deux aménagements et de procéder prioritairement aux adaptations des arrêts de tram. Elle étudie par ailleurs la possibilité d'élargir l'embarcadère en direction de la ville, afin de répondre à la problématique des flux réguliers et ponctuels de voyageurs résultant de la présence des

Zult u in de nabije toekomst de perrons verlengen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De ligging en uitrusting van de haltes zijn belangrijk om klanten aan te trekken. Daarom is de heraanleg van heel wat haltes gepland, ook die van de lijnen 4 en 92 aan de Heldensquare.*

De perrons zijn vele jaren geleden aangelegd en zijn 30 m lang en 2 m breed. Dat volstaat niet meer en de MIVB zal de perrons aanpassen aan de nieuwe trams. Het perron zal verlengd worden in de richting van de stad tot een lengte van 50 m. Zo kunnen er tegelijk een tram en een bus stoppen. Dat maakt overstappen gemakkelijker.

Dit project past in de heraanleg van de Heldensquare en de eindhaltes van de buslijnen 38, 41, 43 en 98. De MIVB en het gewest zijn zich ervan bewust dat de huidige inrichting niet meer veilig is en overwegen om de tramhaltes afzonderlijk en prioritair aan te pakken. Ze willen ook de oversteekplaatsen voor voetgangers veiliger maken.

Ik heb gevraagd om deze werken binnen de drie maanden uit te voeren. De MIVB, Mوبiel Brussel en de gemeente zijn het eens over dit project. De heraanleg van de rest van de square hangt af van de volgende factoren:

- het aantal eindhaltes voor bussen dat nodig is en hun ligging: die kunnen we bepalen na de evaluatie van het tram-busplan;

- het algemeen verkeersplan van het plein, met name de rijrichtingen in de Dekenijstraat en de Postiljonstraat: die moet de gemeente ons nog meedelen.

établissements scolaires. Elle portera également toute son attention sur la sécurisation des traversées piétonnes.

J'ai demandé que ce réaménagement des quais mixtes tram-bus, dissocié des autres aménagements des terminus bus, soit exécuté dans les trois mois. Cette partie du projet de réaménagement global du square des Héros recueille en effet l'accord de la STIB, de Bruxelles Mobilité et de la commune. Le reste de l'aménagement du square dépend de deux éléments :

- le nombre de terminus bus à accueillir et leur configuration dans le square. A cet égard, l'évaluation intermédiaire du Plan tram-bus nous permettra de formuler des propositions précises ;

- le plan de circulation général au niveau du square, et notamment les sens de circulation dans les rues du Doyenné et du Postillon, pour lesquels nous attendons une réponse de la commune.

Ces éléments devraient être clarifiés vers le 15 mars et le projet de demande de permis d'urbanisme introduit dans les deux mois. L'aménagement serait ainsi finalisé dans un an.

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

Mme Céline Delforge.- Je me réjouis de voir que la priorité sera mise - y compris au niveau de l'agenda - sur la sécurité des piétons, pour que le square des "Zéros" puisse redevenir le square des "Héros".

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. RACHID MADRANE

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

Rond 15 maart moet dit duidelijk zijn en binnen de twee maanden wordt de stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Alles zal klaar zijn binnen een jaar.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik ben blij dat de veiligheid van de voetgangers voorrang krijgt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

concernant "le respect par la STIB, aux heures de pointe, des fréquences IRIS à six minutes et des normes de confort pour les usagers".

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

M. Rachid Madrane.- Malgré une amélioration réelle des fréquences IRIS sur le réseau de la STIB, il semble que sur certaines lignes, et malgré les prescriptions du contrat de gestion, la fréquence IRIS de six minutes à certaines heures de pointe n'est pas respectée, cela en raison du nombre insuffisant de véhicules mis en service par la STIB. Cela se traduit par des trams et des bus bondés à certaines heures de pointe, et des temps d'attente plus longs. En consultant l'excellent site internet de la STIB, j'ai pu constater qu'entre 7 heures et 9 heures, sur la ligne 47 à l'arrêt Heembeek, par exemple, seuls 23 passages ont lieu sur les 30 prévus ! Dans ce cas précis, la fréquence IRIS ne serait respectée qu'à 76%.

J'aurais pu citer d'autres exemples. En outre, quasiment aucun renfort n'est prévu les mercredis après-midi. Compte tenu de ces éléments, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

A quelles heures de pointe préconisez-vous l'application des fréquences IRIS de six minutes ? En d'autres termes, pourriez-vous définir les heures de pointe durant lesquelles les fréquences IRIS sont d'application ?

Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer que cette fréquence de six minutes n'est pas toujours respectée ? Est-ce dû à un manque de personnel, aux embouteillages, à un matériel roulant insuffisant, à un temps de parcours imposé trop court ou irréalisable ? Ou, au contraire, s'agit-il d'une stratégie visant à augmenter le taux de couverture de la STIB en compressant au maximum les coûts ?

Pouvez-vous m'assurer que la STIB respecte, totalement et sur l'ensemble du réseau, les prescriptions du contrat de gestion relatives aux fréquences et aux normes de confort aux heures de pointe ? Si tel n'est pas le cas, quelles mesures sont-elles envisageables pour améliorer lesdites fréquences et normes de confort ?

betreffende "de naleving door de MIVB van de Iris-frequentie van zes minuten die tijdens de spitsuren opgelegd wordt, alsook van de comfortnormen voor de reizigers".

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans)*.- *Globaal gezien rijden de bussen, trams en metro's tegenwoordig regelmatig. Voor sommige lijnen wordt de doelstelling om tijdens de spitsuren elke zes minuten één bus, tram of metro te laten passeren, niet gehaald. De MIVB beschikt namelijk over onvoldoende voertuigen. Bijgevolg zitten veel trams en bussen overvol tijdens de spitsuren en moeten passagiers vaak langer wachten.*

De MIVB legt bovendien ook geen extra openbaar vervoer in op woensdagnamiddagen.

Tijdens de spitsuren zou er aan elke halte om de zes minuten een tram, bus of metro moeten stoppen. Welke periode van de dag beschouwt u precies als spitsuur?

Hoe komt het dat de voornoemde doelstelling niet steeds wordt gehaald? Ligt het aan personeelsgebrek, files, onvoldoende rollend materieel of onrealistische reistijden? Of heeft het te maken met een beleid dat bedoeld is om de dekkinggraad van de MIVB zoveel mogelijk uit te breiden met een maximale kostenbesparing?

Leeft de MIVB de afspraken uit het beheerscontract inzake reisfrequentie en comfort tijdens de spitsuren volledig na? Neemt u maatregelen om de situatie te verbeteren?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le contrat de gestion stipule, précisément en son article 11.2, que la STIB doit tendre vers les fréquences du plan IRIS, ce qui est effectivement le cas pour l'instant. Selon le plan IRIS, ces fréquences ne sont pas applicables à toutes les lignes, mais seulement aux lignes de métro et de tram, ainsi qu'aux lignes de bus les plus importantes, ce qui couvre 80% de la clientèle.

Le contrat de gestion énonce d'ailleurs, dans son annexe 4, les lignes sur lesquelles l'offre doit être améliorée, notamment par une augmentation des fréquences. C'est ce que nous nous attachons à faire via la dotation spéciale destinée à l'amélioration de l'offre. Nous pouvons nous interroger sur la nécessité d'appliquer de manière uniforme une plage horaire de fréquences à six minutes sur l'ensemble du réseau. Cela me semble exagéré, car la demande n'est pas partout aussi forte. En outre, plus cette mesure sera étendue, plus les budgets nécessaires seront importants, en termes de personnel et de matériel roulant.

Nous préférons privilégier d'abord l'accroissement structurel des capacités, via l'achat de matériel à plus grande capacité et via l'augmentation des fréquences. Ces mesures sont bénéfiques, notamment pour les voyageurs circulant aux heures de pointe. Cette année, la STIB augmentera les fréquences sur son réseau tous les mercredis en période scolaire. Les lignes concernées sont les lignes de tram 19, 23, 24, 25, 39, 55, 92 et 94, et les lignes de bus 28, 29, 38, 42, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 53, 54, 59, 60, 64, 65, 66, 71, 80, 84, 87, 89 et 95.

Vous le constatez, la STIB respecte ses engagements et ne souhaite pas tricher.

M. Rachid Madrane.- Je n'ai pas parlé de tricherie, mais de compression des coûts.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas le cas, nous allons dépenser plus sur certaines lignes pour augmenter les fréquences. Mais il n'est pas possible de généraliser cette opération, parce qu'elle coûte énormément d'argent. Par exemple, ajouter une semaine en juillet coûte 600.000

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In het beheerscontract van de MIVB staat dat de MIVB inspanningen moet leveren om de doelstellingen van het IRIS-plan te halen, en dat doet ze ook. De reisfrequenties zijn trouwens niet van toepassing op alle lijnen, maar enkel op de tram- en metrolijnen en de belangrijkste buslijnen.*

In het beheerscontract staat welke lijnen regelmatig moeten worden bediend. Er bestaat een bijzondere dotatie om die doelstelling te halen. Volgens mij is het overdreven om de norm van één bus, tram of metro om de zes minuten toe te passen voor het hele netwerk, want dat is niet overal nodig. Overigens zou het ook veel geld kosten.

Ik wil in de eerste plaats de capaciteit van het openbaar vervoer uitbreiden door rollend materieel met meer zitplaatsen te kopen en de reisfrequentie te verhogen. Vanaf dit jaar verhoogt de MIVB tijdens het schooljaar ook de reisfrequentie op woensdagnamiddag.

U merkt dus dat de MIVB geen kunstgrepen toepast.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Dat beweerde ik niet. Ik had het over de beperking van de kosten.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is niet het geval. Wij zullen meer investeren in bepaalde lijnen om de frequentie te verhogen. Om financiële redenen is het echter niet mogelijk die operatie te veralgemenen. De dienstregeling die de rest van het jaar geldt, een week extra toepassen in*

euros !

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

M. Rachid Madrane.- Je voudrais savoir quelle est la définition que vous donnez de l'heure de pointe le matin.

M. Pascal Smet, ministre.- Elle varie en fonction des lignes.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "la construction de nouveaux dépôts de la STIB".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le contrat de gestion de la STIB prévoyait la réalisation pour fin 2007 d'un plan de développement pour orienter la politique future de localisation et d'équipement des dépôts et ateliers. Le plan doit tenir compte de l'extension de la demande, de nouvelles commandes, de l'optimisation des coûts d'entretien du matériel roulant et d'autres éléments.

A cet égard, nous souhaiterions prendre connaissance de ce plan de développement, puisqu'il doit être aujourd'hui terminé. Quelles en sont les principales orientations? Quelles conclusions le gouvernement bruxellois et la STIB en retirent-ils, et quelles sont les implications pratiques qui vont en résulter?

Par ailleurs, la construction de deux nouveaux dépôts de trams est programmée. Le premier

juli kost bijvoorbeeld 600.000 euro.

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).*- *Hoe definieert u de ochtendspits?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Die verschilt van lijn tot lijn.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de bouw van nieuwe remises van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Overeenkomstig het beheerscontract van de MIVB moest er voor eind 2007 een plan voor de bouw van nieuwe remises en onderhoudswerkplaatsen worden opgesteld op basis van de stijgende vraag, de nieuwe bestellingen, de optimalisering van de onderhoudskosten van het rollend materieel, enzovoort. Dat plan zou dus ondertussen voltooid moeten zijn. Wat zijn de belangrijkste krachtlijnen? Wat zijn de praktische gevolgen?*

Er zouden twee nieuwe tramremises worden gebouwd, één in Haren (2007-2008) en één in Vorst (2010-2011). Hoe zit het met die projecten? Wanneer zal de remise in Haren operationeel zijn en wat zal de maximale capaciteit zijn? Gaat het project in Vorst ook nog altijd door? Er was sprake van de Marconisite. Blijft men bij deze keuze?

devrait voir le jour à Haren en 2007-2008 et le second à Forest en 2010-2011. Nous aimerions connaître l'état d'avancement de la construction du site de Haren ? Pour quand la fin des travaux est-elle prévue et quand le dépôt sera-t-il fonctionnel ? En outre, quelle est la capacité maximale d'accueil de celui-ci ? D'autre part, pouvons-nous avoir confirmation du chantier de Forest ? Le site Marconi est-il toujours d'actualité ? Pouvez-vous nous éclairer davantage sur l'évolution de ce dossier ?

Enfin, le contrat de gestion planifie la construction d'un nouveau dépôt de bus et d'un autre dépôt de métros. En outre, il est précisé que la Région assistera la STIB dans ses recherches de terrains et qu'elle usera pour ce faire de ses compétences en aménagement du territoire. Où en est-on à ce sujet ? Quelles recherches ont-elles déjà été effectuées par la STIB ? Des sites sont-ils à l'étude ? Une aide régionale a-t-elle été sollicitée ? A ce stade, quels sont les contacts entre la STIB et la Région ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Pour faire face à l'évolution rapide de la clientèle ces dernières années, nous devons réévaluer et adapter régulièrement nos prévisions à la hausse. L'acquisition de nouveaux véhicules, les projets d'extension du réseau, mais aussi le développement de la capacité de remisage des véhicules sont autant d'éléments essentiels pour permettre à la STIB de répondre aux défis des années futures.

La STIB estime et planifie l'offre et les besoins nécessaires en matériel roulant pour répondre à la demande supposée. Ce document directeur, régulièrement mis à jour, permet de déduire les besoins en matériel roulant et d'évaluer les besoins en capacité de remisage et d'entretien. La dernière décision prise dans ce contexte est relative à l'achat de 102 tramways. Simultanément, le planning de mise en service des capacités de remisage et d'entretien a été vérifié et adapté pour supporter le schéma planifié de mise en service lié à cette nouvelle commande.

Les travaux de réalisation de la première phase du dépôt Nord, situé à Haren, sont en cours depuis la

In het beheerscontract is er ook sprake van een nieuwe busremise en een nieuwe metroremise. Het gewest moet de MIVB helpen geschikte terreinen vinden. Hoever staan die projecten? Welke terreinen komen in aanmerking? Hoe verloopt de samenwerking tussen de MIVB en het gewest?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB evalueert regelmatig haar behoeften inzake rollend materieel en inzake remise- en onderhoudcapaciteit. De voorbije jaren is het aantal reizigers op het MIVB-net snel toegenomen. Ingevolge die evolutie heeft de MIVB onder meer beslist om bijkomend materieel aan te kopen, waaronder 102 nieuwe trams. Door die bestelling moet ook de remise- en onderhoudcapaciteit worden verhoogd.*

De werken voor de bouw van de nieuwe remise in Haren zijn half 2007 gestart en zitten goed op schema. Behoudens onvoorziene omstandigheden zouden de werken eind 2008 voltooid moeten zijn. Met het oog op de aankomst van de nieuwe trams is er sinds 11 februari een voorlopige remiscapaciteit vrijgemaakt.

In de eerste fase, die momenteel loopt, is er plaats voor 40 trams. De totale capaciteit van het depot is ongeveer 90 trams.

Het plan voor een tramstelplaats in het zuiden van Brussel bestaat nog steeds. De komende weken brengt de regering het richtschema in orde, evenals

mi-2007. Les délais prévus sont globalement respectés et les travaux avancent bien. Pour faire face à l'arrivée des nouveaux trams, une capacité de remisage provisoire a été dégagée depuis ce 11 février. Sans imprévus, l'ensemble du dépôt devrait être achevé pour la fin 2008.

Durant la première phase, actuellement en cours, une quarantaine de trams pourront être accueillis. La capacité totale du dépôt est de l'ordre de 90 trams.

Le projet "Marconi" d'implantation d'un dépôt de trams au sud de Bruxelles est toujours à l'ordre du jour. Le schéma directeur d'implantation, ainsi que l'ensemble des modalités à régler - transfert de terrains, expropriations, réorganisation du site d'Uccle Sports - devraient être mis à l'ordre du jour du gouvernement dans les prochaines semaines. Le site dit "Marconi", dont le choix a été opéré en collaboration avec la SDRB et les communes d'Uccle et de Forest, présente l'avantage d'être situé dans une zone du PRAS compatible avec la réalisation d'un dépôt. Il offre aussi une double possibilité d'accès par la chaussée de Ruisbroeck et la rue de Stalle prolongée. En l'état actuel, le planning de réalisation de ce nouveau dépôt est respecté.

Dans le cadre du contrat de gestion 2007-2011 de la STIB, il est également prévu de commander cinq nouvelles rames de métro boa, en plus des quinze actuellement en cours de livraison. La capacité du nouveau dépôt Jacques Brel devrait être suffisante pour permettre cet accroissement du parc "métro". Grâce à l'utilisation partielle de la capacité du hall d'entretien et des tunnels d'accès, il permettra le remisage des anciennes rames actuellement entreposées à Delta. Néanmoins, la recherche d'un site supplémentaire de dépôt du métro est devenue une nécessité, compte tenu de l'accroissement de fréquentation du réseau et des hypothèses prises dans ce sens à l'horizon 2011. Cette recherche d'un nouveau site est en cours et devra intégrer, le cas échéant, les adaptations liées à l'éventuelle future automatisation de la ligne 1.

En ce qui concerne le bus, une série d'adaptations sont prévues sur les trois sites des dépôts de bus actuels, pour faire face à l'accroissement des bus articulés et à l'augmentation globale du parc ; 300 bus d'ici 2011. Ces adaptations devraient permettre

een aantal modaliteiten, zoals de overdracht van terreinen, onteigeningen, enzovoort. Het Marconiterrein, geselecteerd in overleg met de GOMB en de gemeenten Ukkel en Vorst, ligt in een geschikte zone van het GBP. Er zijn ook twee toegangsmogelijkheden: langs de Ruisbroeksesteenweg en het verlengde van de Stallestraat. Tot nu toe ligt het project op schema.

Het beheerscontract 2007-2011 van de MIVB omvat ook de aankoop van vijf nieuwe BOA-metrostellen, bovenop de vijftien die nu geleverd worden. Het nieuwe depot Jacques Brel heeft daarvoor voldoende capaciteit. De oude stellen die nu in Delta staan, kunnen er ook terecht, als een gedeelte van de onderhoudshal en de toegangstunnels gebruikt wordt. Toch hebben we een bijkomende stelplaats nodig, omdat het netwerk tegen 2011 drukker zal worden. Bij het zoeken naar een nieuwe site, zullen we rekening houden met de mogelijke automatisering van lijn 1.

Ook de huidige drie busstelplaatsen zullen aangepast worden aan de toename van het wagenpark met 300 voertuigen tegen 2011. Dat moet volstaan tot eind 2009. Of er nadien extra ruimte nodig is, is niet zeker, aangezien het plan Iris II vooral meer tram- en metroverkeer beoogt.

De verhuis van de 'automobil'-werkplaats van de De Bonnestraat naar Haren is gepland voor 2008-2009. In 2010-2012 worden de 'tram'-werkplaatsen in de Kuregemsestraat en de Belgradostraat in Sint-Gillis gesloten. Onlangs ging een haalbaarheidsstudie van start over een nieuwe centrale werkplaats voor het rollend materieel.

de faire face aux besoins jusqu'à la fin 2009. A moyen et long termes, la recherche d'un ou plusieurs nouveaux lieux de remisage ne se justifiera pas nécessairement, dans la mesure où le plan IRIS II table davantage sur une augmentation du tram et du métro que du bus.

En ce qui concerne les ateliers, la STIB a programmé le déménagement de l'atelier "automobiles" de la rue De Bonne vers Haren en 2008-2009 et la désaffectation, vers 2010-2012, des ateliers "trams" de la rue de Cureghem et de la rue de Belgrade à Saint-Gilles, devenus obsolètes et inadaptés pour le nouveau matériel roulant des trams. Les études de faisabilité en vue de la construction d'un nouvel atelier central "matériel roulant" viennent de démarrer.

En conclusion, on aime bâtir !

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous dites qu'il y a eu concertation avec les communes et vous citez entre autres Forest. Pourtant, cette dernière ne semble pas du tout enthousiaste.

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, Forest s'est un peu agité.

Mme Viviane Teitelbaum.- Avez-vous dès lors redéfini le mot "concertation" ?

M. Pascal Smet, ministre.- Les élections communales ont eu lieu entre-temps. La concertation a été menée avec l'ancien collège, avant l'arrivée de la nouvelle majorité. Tous ces changements de terrains s'inscrivaient dans le cadre de l'Automotive Park, à l'époque encore Volkswagen-Forest. Tout a été décidé et tranché en concertation, avec le ministre Cerexhe, le ministre-président, les responsables communaux de l'époque et moi-même.

Mme Viviane Teitelbaum.- Au conseil communal, le premier échevin répond que la commune n'en sait pas beaucoup plus et qu'elle s'inquiète.

M. Pascal Smet, ministre.- Il m'a fait part de ses craintes et je lui ai expliqué la situation. Je sais que

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *U zou onder meer met de gemeente Vorst overlegd hebben. Die schijnt echter helemaal niet enthousiast te zijn.*

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Wat bedoelt u dan met overleg?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Sindsdien is er een nieuwe meerderheid aan de macht gekomen. Al de aanpassingen pasten in het kader van het Automotive Park, toen nog Volkswagen-Vorst. Ik heb over alles overlegd met minister Cerexhe, de minister-president en de toenmalige gemeentelijke verantwoordelijken.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De eerste schepen zegt dat de gemeente niet veel meer weet en zich zorgen maakt.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb hem de situatie uitgelegd. Ik sta open voor*

la commune de Forest s'interroge, mais la question a été tranchée par le passé. Je reste ouvert à toute alternative, mais nous ne pouvons pas mettre en péril la construction essentielle de ce dépôt, qui était une condition de base pour que la STIB mette à la disposition de Volkswagen les terrains pour l'Automotive Park. Normalement, le dépôt était prévu à cet endroit.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "l'installation de portillons automatiques dans les stations de métro et prémétro".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- La STIB a pour objectif de réduire la fraude dans les transports publics. Cette volonté apparaît de manière très claire à la lecture du contrat de gestion conclu entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB. Si l'on peut remarquer certains efforts pour les bus notamment, où la montée à l'avant a permis de filtrer les voyageurs et de vérifier leurs titres de transport, le système n'en demeure pas moins lacunaire. Ainsi, certaines lignes de bus qui utilisent des véhicules articulés n'ont pas recours à cette formule en permanence. Dans les bus 71 et 95, par exemple, la montée à l'avant n'est obligatoire qu'à partir de 20 heures. Les trams ne disposent pas d'un tel système de contrôle.

En ce qui concerne les stations de métro et de prémétro, une solution est proposée : l'installation de portillons automatiques à l'entrée des stations. Le contrat de gestion de la STIB prévoit que le programme d'équipement s'étalera sur la période la

alternatieven, maar de bouw van de stelplaats is noodzakelijk. Dit was een voorwaarde voor de MIVB om de terreinen waar de stelplaats normaal had moeten komen, ter beschikking te stellen van Volkswagen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de installatie van automatische klapdeurtjes in de metro- en premetrostations".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *In het beheerscontract van de MIVB staat dat het de bedoeling is om zwartrijden te ontmoedigen. De verplichting om vooraan op te stappen op de bussen heeft weliswaar geholpen, maar volstaat niet en wordt ook niet toegepast in gelede bussen en trams.*

Het zwartrijden op de metro en premetro kan eenvoudig worden bestreden door automatische klapdeurtjes aan te brengen aan de ingangen van de stations. Het is de bedoeling om tussen 2009 en 2011 deurtjes te plaatsen in alle stations. Het Brussels Gewest en de MIVB zullen daarvoor respectievelijk 16 miljoen euro en 32 miljoen euro uittrekken. Er is reeds een bedrag voor uitgetrokken in de begroting van 2008. Tezelfdertijd worden er renovatiewerken uitgevoerd.

Wanneer gaan de werken precies van start? In

plus courte entre 2009 et 2011. Le budget 2008 confirme cette volonté, puisqu'il indique qu'un contrôle d'accès aux stations au moyen de portillons automatiques sera mis en service progressivement à partir de 2009.

A cet égard, il est précisé que le budget d'investissement s'élèvera à 16 millions d'euros à charge de la Région et à 32 millions d'euros à charge de la STIB. Un investissement de 2,5 millions d'euros a d'ores et déjà été programmé à charge de la Région pour 2008. Le budget prévoit également que l'installation de ces portillons automatiques se fera en concordance et en coordination avec les travaux de rénovation des stations.

Dès lors, nous souhaiterions savoir si une date précise a déjà été arrêtée pour le début de ces travaux. Quelles stations se verront, en priorité, équipées de ces nouveaux modes d'accès ? A cette fin, un échéancier est-il déjà établi ? Si oui, pourrions-nous en avoir connaissance ? Par ailleurs, pouvez-vous nous confirmer que la date de 2011 pour la fin des travaux est réaliste et que l'ensemble des stations sera bien opérationnel à cette date ?

Nous ne doutons pas qu'une procédure de marché public a été lancée pour l'acquisition de ce matériel. Nous aimerions connaître le nombre d'entreprises qui y ont répondu, ainsi que celle ou celles qui a ou ont été retenue(s), et les raisons de ce choix.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Je vous rappelle que l'installation de portiques d'accès dans le métro fait partie d'un projet plus vaste de sécurisation et de réappropriation de l'espace des stations. S'il aura nécessairement un impact sur la fraude, ce n'est donc pas son objectif premier. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire en réponse à la question écrite 633 de Mme Dejonghe, l'implantation de portillons d'accès prendra effectivement plusieurs années et s'étalera de la fin 2008 à la fin 2011. L'ensemble du programme, issu de la coordination entre la STIB et Bruxelles Mobilité, devrait effectivement être réalisé pour 2012 et sera mené parallèlement aux travaux de rénovation des

welke stations? Wanneer zijn de werken voltooid? Is 2011 haalbaar?

De regering heeft ongetwijfeld een openbare aanbesteding uitgeschreven om materiaal aan te kopen. Hoeveel bedrijven hebben gereageerd en welke bedrijven hebben de opdracht in de wacht gesleept?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *De installatie van klapdeurtjes sluit aan bij een ruimer plan voor de beveiliging van de metrostations. Het is ook bevorderlijk voor de strijd tegen het zwartrijden, maar dat is niet het belangrijkste doel. De werken worden inderdaad gespreid tussen 2008 en eind 2011. Tegen 2012 moeten ze voltooid zijn.*

Tijdens de periode 2008-2009 laat de MIVB 17 stations aanpassen en in 2009-2010, 2010 en 2011 respectievelijk 18, 20 en 14.

De eerste werken gaan eind 2008 van start. Er wordt ook rekening gehouden met andere werken,

stations.

Les travaux d'adaptation des stations, à charge de la Région, ont été divisés en quatre marchés, répartis de la manière suivante :

- 2008-2009 : 17 stations ;
- 2009-2010 : 18 stations ;
- 2010 : 20 stations ;
- 2011 : 14 stations.

Le début de ces travaux d'adaptation des stations - démolition des murs, déplacement des automates de ventes, des locaux techniques, etc. - est prévu pour le dernier trimestre de 2008. Cette répartition tient compte des autres projets, tels que les rénovations et adaptations des stations pour les personnes à mobilité réduite. Elle est à considérer comme provisoire et pourrait être modifiée en fonction de l'avancement réel des travaux d'adaptation.

Quant à l'acquisition du matériel - portillons, cloisons fixes, équipements de gestion et de contrôle -, elle est à charge de la STIB. La procédure d'appel d'offres étant à peine entamée et le cahier des charges étant en cours d'élaboration, il est prématuré de donner davantage de détails à ce sujet. Il est prévu de bien coordonner l'installation de ce matériel avec les travaux d'adaptation des stations. Les deux plannings coïncideront.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ADELHEID BYTTEBIER

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

concernant "le besoin urgent d'un plan de sécurité routière au niveau régional".

zoals bijvoorbeeld de aanpassingen voor mensen met een beperkte mobiliteit. De planning is voorlopig en kan nog worden gewijzigd.

De MIVB koopt het bouw materiaal aan. De procedure voor de openbare aanbesteding is nog maar net van start gegaan, zodat ik nog niet meer details kan geven.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

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

betreffende "de dringende nood aan een verkeersveiligheidsplan op gewestelijke niveau".

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *La sécurité est importante dans les trams et les métros, mais aussi sur la voie publique.*

Le dernier baromètre de la circulation, qui décrit la situation entre octobre 2006 et octobre 2007, indique une augmentation du nombre d'accidents avec blessés et du nombre de tués.

Les contrôles d'alcoolémie effectués en Région bruxelloise de début décembre à la mi-janvier indiquent que 4,9% des chauffeurs contrôlés avaient trop bu. Ce pourcentage est plus élevé que la moyenne nationale de 4%.

Les services de police ont effectué environ 3.200 contrôles dans l'arrondissement judiciaire de Bruxelles. M. Smet, vous avez déclaré que les zones de police et les tribunaux de police avaient besoin d'urgence d'un plan de sécurité routière.

La gouverneure de Bruxelles a préparé un tel plan. Un accord de coopération avec tous les partenaires importants est prêt à être signé par les bourgmestres, les représentants des zones de police, le procureur-général, l'IBSR et vous-même.

Que pensez-vous de cet accord? Allez-vous le signer? A quoi vous engagerez-vous? Quelles mesures allez-vous prendre en 2008 pour améliorer la sécurité routière? Allez-vous collaborer avec des tiers ou dispenser des subsides?

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

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

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Veiligheid is niet alleen belangrijk op trams en metro's, maar ook op de openbare weg.

Uit de recentste verkeersbarometer, die de toestand van oktober 2006 tot oktober 2007 beschrijft, blijkt dat het aantal ongevallen in 2007 is gestegen. Het aantal ongevallen met letsels en het aantal gewonden is op een jaar tijd met 4% toegenomen. Er vielen 25 verkeersdoden op het grondgebied van het Brussels Gewest. In absolute cijfers is dat weliswaar een beperkt aantal, maar het cijfer is wel gestegen in vergelijking met 2006.

De gerichte alcoholcontroles in het Brussels Gewest van begin december tot halfweg januari leverden als resultaat op dat in totaal 4,9% gecontroleerde chauffeurs te veel hadden gedronken. Dat percentage is hoger dan het nationale gemiddelde van 4%.

De politiediensten voerden ongeveer 3200 controles uit in het gerechtelijk arrondissement Brussel. Mijnheer Smet, u reageerde als minister van Mobiliteit met de verklaring dat er dringend een verkeersveiligheidsplan moet komen voor de politiezones en politierechtbanken. Zoals u weet heeft de Brusselse gouverneur zo'n plan voorbereid.

Een samenwerkingsovereenkomst met alle relevante partners ligt klaar ter ondertekening door de burgemeesters, vertegenwoordigers van de politiezones, de procureur-generaal, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en uzelf. Het akkoord laat toe dat verschillende betrokken instanties met dezelfde achterliggende visie hun verantwoordelijkheid opnemen om de samenwerking en uitwisseling tussen de politiezones te verbeteren.

Wat denkt u van het akkoord? Zult u het tekenen? Waartoe zult u zich engageren? Welke maatregelen zult u in 2008 nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren? Zult u daarvoor samenwerken met derden of subsidies verstrekken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben inderdaad

suis effectivement impliqué dans l'accord de coopération en matière de sécurité routière. Il concerne uniquement la partie des Etats généraux de la sécurité routière de la Région de Bruxelles-Capitale conçue pour améliorer les contrôles et les sanctions, et plus précisément pour introduire une coordination structurelle entre les zones de police et le Parquet. Elle devrait déboucher sur un Plan régional de sécurité routière.

La teneur de cet accord de coopération est correcte, même si les plans de gouverneure ont suscité la discussion. Je le signerai d'ici peu.

La Région bruxelloise, mon cabinet et Bruxelles Mobilité participent aux réunions mensuelles de la plate-forme de police, auprès du directeur administratif coordinateur (DIRCO), où sont analysés en profondeur les dossiers relatifs aux caméras automatiques, à la campagne régionale de sécurité routière, à l'Opération cartable et aux Etats généraux de la sécurité routière. Les décisions sont prises de commun accord par les zones de police, le Parquet, la Région, la gouverneure, la police fédérale et les communes.

Des opérations telles que les caméras automatiques, l'Opération cartable et la campagne régionale d'octobre se poursuivront en 2008. Dix radars supplémentaires seront installés, pour atteindre l'objectif de cent radars.

La Région va placer quelque 25 radars fixes de prévention sur les routes régionales. Comme chaque année, elle octroie un subside aux associations actives dans le domaine de la mobilité et/ou de la sécurité routière. En 2008, la Région va également soutenir une campagne de l'IBSR axée sur les piétons.

Nous travaillons aussi à la mise en oeuvre des mesures préconisées par les Etats généraux de la sécurité routière. Enfin, une enquête sera menée afin d'objectiver l'évolution du comportement des Bruxellois en termes de sécurité routière et de respect des règles de base.

A la fin du mois, un comité directeur établira un plan d'action concret visant à mettre en oeuvre les mesures découlant de l'évaluation intermédiaire des Etats généraux. Le plan d'action 2007-2010 comprend plusieurs nouvelles mesures : campagne

betrokken bij de samenwerkingsovereenkomst inzake verkeersveiligheid. Het is de bedoeling om in het kader van het provinciale overleg de verschillende partijen te laten samenwerken op het grondgebied van het arrondissement Brussel-Hoofdstad. De samenwerkingsovereenkomst slaat enkel op het gedeelte van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die bedoeld is om de controles en sancties te verbeteren en meer bepaald om de invoering van structurele coördinatie tussen de politiezones en het parket te bewerkstelligen. Dat zou uiteindelijk moeten uitmonden in een gewestelijk plan voor de verkeersveiligheid.

Aangezien de samenwerkingsovereenkomst de juiste bewoordingen bevat, zal ik ze weldra ondertekenen. Er was wat discussie over de plannen van de gouverneur.

Het Brussels Gewest, mijn kabinet en Mobiel Brussel nemen deel aan de maandelijkse vergaderingen van het politieplatform bij de administratief coördinerende directeur (DIRCO). Daar worden de dossiers met betrekking tot de onbemande camera's, de gewestelijke campagne over verkeersveiligheid, Operatie Boekentas en de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid grondig geanalyseerd.

De beslissingen worden in onderlinge overeenstemming genomen door de politiezones, het parket, het Brussels Gewest, de gouverneur, de federale politie en de gemeenten. Ook in 2008 worden maatregelen zoals onbemande camera's, de campagne Operatie Boekentas en de gewestelijke campagne van oktober voortgezet. Wat de camera's betreft, komen er 10 extra flitspalen om het streefdoel van 100 flitspalen te bereiken.

Het gewest zal ook een 25-tal vaste preventieve radars plaatsen op de gewestwegen. Zoals elk jaar kent het gewest een toelage toe aan verenigingen die rond mobiliteit en/of verkeersveiligheid werken zoals Pro Velo, de Fietsersbond Brussel, Gracq, Coren, Green Belgium, IEB, The Responsible Young Drivers, enzovoort. Samen met de andere gewesten zal het Brussels Gewest in 2008 de campagne van het BIVV met betrekking tot de voetgangers steunen. Er wordt verdergewerkt met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten en het BIVV om de maatregelen van de Staten-Generaal

d'information sur les limitations de vitesse en ville, vade-mecum sur l'aménagement de la route et de l'espace public, campagne de sensibilisation sur les difficultés qu'éprouvent les personnes sans voiture, formation en conduite défensive, gestion des feux de signalisation, etc.

J'ai indiqué au nouveau ministre fédéral de la Justice l'importance d'une collaboration des tribunaux de police et du Parquet.

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

Mme Adelheid Byttebier (*en néerlandais*).- *S'agit-il d'un plan d'action ou d'un accord de coopération ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *D'un accord de coopération qui devrait être signé dans les prochains jours.*

Mme Adelheid Byttebier (*en néerlandais*).- *Vous avez évoqué des partenaires soutenus par la Région, mais pour quelles actions précises ? Peut-être dois-je vous adresser une question écrite à ce sujet ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Ce serait plus facile.*

van de Verkeersveiligheid uit te voeren. Tot slot zal er een enquête worden gehouden om de evolutie van het gedrag qua verkeersveiligheid en de naleving van de basisregels door de Brusselaars te objectiveren.

De nieuwe maatregelen die naar aanleiding van de tussentijdse evaluatie van de Brusselse Staten-Generaal werden aanbevolen, zullen geleidelijk worden uitgevoerd. Een uitgebreid stuurcomité zal tegen het eind van deze maand een concreet actieplan voorstellen om de voorgestelde maatregelen uit te voeren. Het actieplan 2007-2010 omvat onder meer de volgende nieuwe maatregelen: een informatiecampagne over het waarom en het nut van snelheidsbeperkingen in de stad, een vademecum voor de inrichting en de verdeling van de weg en de openbare ruimte, een sensibiliseringscampagne over de moeilijkheden die zij die geen auto gebruiken ondervinden, opleidingen rond defensief rijden, het beheer van de verkeerslichten zodat er ruimte is voor alle weggebruikers, meer politie op de fiets, het creëren van een gemeenschappelijke basisfilosofie voor alle verkeersveiligheidsactoren, enzovoort.

Ik heb op de Staten-Generaal de nieuwe federale minister van justitie aangesproken om hem te wijzen op het belang van een medewerking van de politierechtbanken en het parket. Dat is de enige manier om op het terrein dingen te doen veranderen.

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Gaat het om een actieplan of om een samenwerkingsovereenkomst?

De heer Pascal Smet, minister.- Het gaat om een samenwerkingsovereenkomst die wij normaal gezien de komende dagen zullen ondertekenen.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- U hebt verschillende partners opgesomd zoals Green en de Fietsersbond, zonder evenwel in te gaan op de precieze acties die u ondersteunt. Misschien moet ik u daarover een schriftelijke vraag stellen?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat zou inderdaad makkelijker zijn.

Mme Adelheid Byttebier (*en néerlandais*).- *Qui se chargera de l'enquête et quand ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Tout dépendra du plan d'action que nous présentera le comité directeur à la fin du mois.*

Mme Adelheid Byttebier (*en néerlandais*).- *La réunion dont vous parliez y est donc liée ?*

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

- 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 "le troisième appel à projet à destination des écoles dans le cadre du Plan de déplacements scolaires".

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

M. Mustapha El Karouni.- Depuis deux ans, la Région bruxelloise invite à réfléchir et à agir sur la mobilité dans le cadre du Plan de déplacements scolaires. Etant donné que les trajets réalisés pour rejoindre l'école représentent une part importante des déplacements qui s'effectuent à Bruxelles, il s'agit de changer les habitudes. En effet, les élèves représentent l'avenir. De plus, les distances entre le domicile et l'école sont souvent courtes - pour plus de 70% des élèves, la distance est inférieure à cinq kilomètres - et les premiers kilomètres sont les plus polluants en voiture.

Le Plan de déplacements scolaires est un outil de connaissance de l'accessibilité de l'école et des

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Er komt een enquête. Wie zal die uitvoeren en wanneer?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat hangt af van het actieplan dat het stuurcomité ons op het einde van deze maand zal voorstellen.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- De vergadering die u voor het einde van deze maand hebt aangekondigd, is daar dus aan gekoppeld?

De heer Pascal Smet, minister.- Inderdaad.

- 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 derde oproep tot projecten voor scholen in het kader van het schoolvervoerplan".

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

De heer Mustapha El Karouni (*in het Frans*).- *De trajecten van en naar school vertegenwoordigen een groot deel van de verplaatsingen in Brussel en bedragen in 70% van de gevallen minder dan vijf kilometer. Het zijn de eerste kilometers die het meest vervuילend zijn met de wagen. Het is dus tijd dat er verandering komt in bepaalde gewoontes.*

Het schoolvervoerplan is niet alleen een kennisinstrument over de bereikbaarheid van de school en het mobiliteitsgedrag van de leerlingen, maar ook een instrument dat het mogelijk maakt om concrete acties op maat van de school uit te voeren.

comportements de mobilité des écoliers, mais aussi un outil qui propose de mettre en place des actions de mobilité adaptées à l'école. Les mesures prises par le Plan visent à :

- améliorer la sécurité routière, tant aux abords de l'école que sur les itinéraires domicile-école, et augmenter la qualité de vie aux abords de l'école ;

- travailler à un changement des habitudes pour diminuer l'usage de la voiture, en encourageant d'autres modes de transports et en réorganisant les déplacements, notamment par la mise en place de rangs scolaires à vélo ;

- sensibiliser les élèves à une mobilité plus durable et respectueuse de l'être humain et de l'environnement ;

- créer des liens entre les différents acteurs concernés, développer les contacts sociaux et améliorer la communication vers les parents, professeurs et élèves.

A ce jour, soixante écoles bruxelloises y participent déjà. En ce début d'année, Bruxelles Mobilité lance un troisième appel à projets aux écoles. Celles-ci peuvent se manifester jusqu'au 1er mars. Quelles mesures ont été prises pour en assurer la publicité ? Quels sont les moyens humains et matériels que Bruxelles Mobilité met à la disposition des écoles candidates ? Quel bilan tirez-vous des années précédentes ? Une évaluation a-t-elle été réalisée ? Si oui, quels en sont les résultats ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - L'ensemble des directions des écoles de la Région a reçu un courrier présentant les objectifs et la méthodologie du Plan de déplacements scolaires, et proposant de s'y inscrire. Un communiqué de presse a été envoyé et des articles ont été publiés dans divers journaux. De plus, une proposition d'article a été envoyée aux communes pour inciter sa diffusion dans les journaux communaux. Outre les deux personnes de Bruxelles Mobilité coordonnant l'ensemble de cette démarche, deux associations, Green et Coren, ont été mandatées pour suivre et encourager les réflexions et les actions au sein des écoles volontaires.

Het schoolvervoerplan heeft tot doel:

- de verkeersveiligheid te verhogen, zowel in de omgeving van de school als op het traject van en naar de school,

- het wagengebruik te verminderen door andere vervoerswijzen aan te moedigen, bijvoorbeeld door fietsrangen te organiseren;

- de leerlingen bewust te maken van duurzame mobiliteit;

- de samenwerking met de betrokken actoren en de communicatie tussen de ouders, de leerkrachten en de leerlingen te verbeteren.

Momenteel nemen zestig Brusselse scholen aan dit initiatief deel. Begin dit jaar heeft Brussel Mobiliteit een derde oproep tot projecten uitgeschreven. De scholen hebben tot 1 maart de tijd om hun project in te dienen. Hoe is de oproep bekendgemaakt? Welke menselijke en materiële middelen stelt Brussel Mobiliteit ter beschikking van de scholen? Wat is de balans van de vorige edities?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Alle schooldirecties hebben een brief ontvangen over de doelstellingen en de methodologie van het schoolvervoerplan, met de uitnodiging om in het project te stappen. Er zijn artikels gepubliceerd in meerdere kranten. Er is een voorstel van artikel naar alle gemeenten gestuurd om hen aan te moedigen die informatie in hun gemeentebleden op te nemen. Twee medewerkers van Brussel Mobiliteit coördineren het hele project. Daarnaast zijn er twee verenigingen (Green en Coren) aangeduid om de scholen te begeleiden.*

Bij de indiening van hun actieplan kunnen de

Lors de la remise de leur plan d'action, ces écoles peuvent être soutenues matériellement pour la mise en place d'actions concrètes et de relais vers les associations actives en mobilité et subsidiées par la Région de Bruxelles-Capitale. Des évaluations ont été réalisées, mais je voudrais vous renvoyer à une présentation complète de celles-ci, qui sera prochainement diffusée dans un cahier du Moniteur de la mobilité. Cette évaluation nous a servi de base pour rédiger l'avant-projet de l'ordonnance sur les déplacements scolaires, événementiels et d'entreprises qui sera soumis à cette commission dans quelques semaines.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "l'évaluation de la situation concernant l'organisation de la ligne de bus 47".

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

Mme Marion Lemesre.- Etant donné que la réponse à ma question figure dans la presse, je l'écourterai. Du reste, si le président le permet, je vous poserai une question complémentaire, relative à votre déclaration à la presse, parue ce matin.

Depuis le 3 septembre 2007, la ligne d'autobus 47 - qui desservait Neder-Over-Heembeek jusqu'à la place De Brouckère - a été limitée à un seul bus par heure. Tous les autres bus 47 achèvent leur parcours au pont Van Praet, ce qui signifie que, pour un aller-retour au centre de la ville, il y a quatre temps d'attente au lieu de deux et que, par un effet prévisible, le tram 4 est fréquemment bondé puisqu'il a dû absorber ce surcroît de

scholen materiële steun vragen voor de uitvoering van hun plannen, alsook informatie over de verschillende mobiliteitsverenigingen die door het gewest worden gesubsidieerd. Er is een evaluatie uitgevoerd, waarvan de resultaten binnenkort uitgebreid in een katern van de Mobiliteitsgids zullen worden toegelicht. Die evaluatie ligt aan de basis van het voorontwerp van ordonnantie dat wij binnen enkele weken aan de commissie zullen voorleggen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de evaluatie van de organisatie van buslijn 47".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *Sinds 3 september 2007 rijdt er slechts één bus van lijn 47 per uur van Neder-Over-Heembeek naar De Brouckère. De andere bussen stoppen aan de Van Praetbrug. Wie naar het centrum wil, moet overstappen op tram 4 die vaak overvol zit. Dat is vooral lastig voor bejaarden, gehandicapten en zwangere vrouwen. Voor zeven uur 's ochtends zijn er geen rechtstreekse bussen van Neder-Over-Heembeek naar het centrum.*

U zei tegen de ontevreden bewoners dat u de situatie zou evalueren en zo nodig wilde bijsturen.

De wijziging heeft ertoe geleid dat Neder-Over-Heembeek, dat altijd al slecht werd bediend door

passagers.

A l'arrêt Van Praet, le tram 4 est déjà bien rempli. Les personnes âgées ou handicapées, les femmes avec une voiture d'enfant, sont les principales victimes de cette situation. Avant 7h du matin, il n'y a aucun bus pour rejoindre le centre de la ville. Par ailleurs, la Porte d'Anvers sur la Petite ceinture n'est plus desservie sur cet itinéraire.

Devant le mécontentement justifié de la population, vous aviez déclaré, M. le ministre, que vous alliez procéder à une évaluation et revoir éventuellement la situation. C'est dans ce contexte que je vous réinterroge aujourd'hui.

En effet, cette modification a eu pour conséquence d'enclaver encore plus cette partie de Bruxelles, déjà défavorisée en matière de transports en commun puisque le métro le plus proche, via le bus 53, se trouve à la place Emile Bockstael, à 20 minutes de la place Peter Benoît.

Enfin, cette nouvelle situation a entraîné un surcroît de voitures-ventouses au bas de la rue de Heembeek.

Aussi, M. le ministre, je souhaiterais connaître les résultats de l'évaluation que vous aviez promis de faire et savoir si vous allez prendre en compte les nombreuses plaintes et pétitions que la population de Neder-Over-Heembeek vous a adressées. Dans quel délai estimez-vous pouvoir rétablir l'ancienne organisation de la ligne du bus 47 avec ses fréquences vers la place De Brouckère ?

Par rapport à ces questions, selon vos déclarations à la presse, vous dites avoir décidé d'augmenter la fréquence du bus 47, qui roulera à nouveau jusqu'à De Brouckère, à raison de trois bus par heure à partir du 7 avril. Cela ne répond toujours pas au problème de la liaison entre Neder-Over-Heembeek et le centre-ville avant 7 heures du matin. Je rejoins à ce propos mon collègue, M. Madrane, au sujet de la définition des heures de pointe du matin. Pourquoi ne pas vouloir considérer la tranche horaire de 6 à 7 heures, au départ de Neder-Over-Heembeek, comme une heure de pointe ? Des travailleurs quittent Neder-Over-Heembeek le matin et ont besoin de se rendre au centre-ville en liaison directe.

het openbaar vervoer, nog meer is geïsoleerd. Er staan nu ook veel meer langparkeerders in de Heembeekstraat.

Welke resultaten heeft de beloofde evaluatie opgeleverd? Houdt u rekening met de klachten van de inwoners? Wanneer wordt de oude dienstregeling opnieuw ingevoerd?

In de pers verklaarde u dat er vanaf 7 april per uur 3 extra bussen het volledige traject van lijn 47 zullen rijden. Het lijkt me aangewezen om het spitsuur al om 6 uur 's ochtends te laten ingaan, want veel werkende mensen zijn dan al op pad.

U bent van plan om 1 miljoen euro aan het plan te besteden. Hebt u misschien sinds de wijziging van de dienstregeling 1 miljoen euro uitgespaard? Er was geen enkel probleem met lijn 47. Ik begrijp dan ook niet waarom de ingreep er ooit is gekomen.

Vous annoncez consacrer un million d'euros par an à cette remise en service, prévue le 7 avril. Avez-vous épargné un million d'euros depuis juillet 2007, époque à laquelle la décision de modifier la ligne a été malencontreusement prise ? Nous vous demandions depuis le début de ne toucher à rien, puisque cette ligne fonctionnait bien. Vous avez néanmoins modifié le trajet et les fréquences du bus 47, pour en revenir aujourd'hui à la situation antérieure.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Vous avez pu prendre connaissance, comme tout le monde, de l'évaluation dans la presse. Celle-ci a débouché sur plusieurs décisions :

- à court terme, le réaménagement de la halte Heembeek, en vue de sa sécurisation.

- l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme relatif au projet d'aménagement de l'arrêt Heembeek.

Le plan initial de redéploiement tram-bus - unanimement approuvé par cette commission - prévoyait que les usagers prennent le bus, changent à la hauteur de Heembeek, restent sur le même quai et embarquent trois à cinq minutes plus tard dans le tram. Malheureusement, cette correspondance ne s'effectue pas actuellement dans de bonnes conditions. L'arrêt du pont Van Praet n'est - objectivement et subjectivement - pas sécurisant, la correspondance à Heembeek n'est pas évidente et le réaménagement total de cet arrêt prendra encore au moins un an.

La population de Neder-Over-Heembeek et du quartier Nord proteste pour différentes raisons, en dénonçant notamment la surcharge des bus à certaines heures. Dans le cadre de l'évaluation intermédiaire qui sera achevée avant les vacances de Pâques, nous avons accéléré le processus pour le bus 47. J'ai pris la décision de réintroduire le bus 47 sur son ancien trajet à partir du mois d'avril. Le bus ne s'arrêtera donc plus à Van Praet, mais continuera jusqu'à De Brouckère, en suivant l'ancien parcours. Il le fera à raison d'un passage toutes les 4 minutes aux heures de pointe, toutes les 20 minutes aux heures creuses, toutes les 30 minutes les samedis après-midi et toutes les 40

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *U hebt in de pers kennis kunnen nemen van de evaluatie. Die heeft een aantal conclusies opgeleverd. Zo wordt de halte Heembeek binnenkort opnieuw aangelegd om ze veiliger te maken.*

Het oorspronkelijke plan, dat deze commissie unaniem heeft goedgekeurd, bestond erin dat gebruikers van bus 47 zouden afstappen aan de halte Heembeek, waar ze binnen de vijf minuten kunnen overstappen op de tram. Helaas zijn er praktische problemen. De halte is niet veilig genoeg en reizigers moeten vaak langer wachten om over te stappen op de tram. Het zal nog minstens een jaar duren om de halte opnieuw aan te leggen.

De bevolking van Neder-Over-Heembeek en de Noordwijk klaagt dat de bussen vaak overvol zitten. Ik heb beslist om de oude dienstregeling van bus 47 opnieuw in te voeren vanaf april. De bus zal dan niet langer Van Praet als eindhalte hebben, maar doorrijden naar De Brouckère. Tijdens de spitsuren zal er om de vier minuten een bus stoppen, tijdens de daluren om de 20 minuten, enzovoort.

Er verandert niets aan het principe dat reizigers aan de halte Heembeek hooguit zes minuten moeten wachten om over te stappen op tram 4. Aan de haltes tussen het militaire hospitaal en Van Praet stopt om de zes minuten een bus. Om de twintig minuten rijdt er een bus die helemaal naar De Brouckère gaat.

De dienstregeling van de trams blijft bovendien gehandhaafd. Elke 6 minuten passeert er een.

Het inleggen van drie bussen kost 1 miljoen euro.

minutes en soirée, les samedis matin et les dimanches.

Par conséquent, une liaison directe avec le centre-ville sera assurée toutes les 20 minutes. Toutes les autres liaisons sont maintenues. La correspondance entre la ligne de bus et la ligne du tram 4 - toutes les 6 minutes - reste inchangée. Un bus 47 circulera entre l'hôpital militaire et Van Praet toutes les 6 minutes et un bus continuera jusqu'à De Brouckère toutes les 20 minutes.

Toutes les six minutes, il y a un tram. Les trams vont continuer à rouler. Il faut tenir compte des deux. Pour avoir trois bus, cela coûte un million d'euros. Nous n'avons pas fait d'économies par le passé, puisque les bus ont roulé, mais le parcours coûte de l'argent et le tram roule également. Il y avait donc une logique derrière les travaux qui étaient réalisés pour la ligne de tram.

Il y a parfois des différences entre la théorie et la pratique, et il faut reconnaître qu'il y a un problème de correspondance. Il lésait la population de Neder-Over-Heembeek. J'ai pris mes responsabilités et j'ai demandé que la ligne soit rétablie pour une période de deux ans. Dans deux ans, l'ensemble du Plan tram-bus sera évalué, y compris ici. Nous examinerons alors la situation. Nous avons cependant voulu donner cette garantie aux gens.

La question de l'heure de pointe à partir de 6 ou 7 heures du matin a également été posée hier soir. Je n'ai pas encore eu le temps de trouver la réponse. Je vous répondrai par écrit.

Faire rouler davantage de bus coûte très cher. Certains estiment déjà que nous allons trop loin, mais je pense que nous devons le faire pour la population de Neder-Over-Heembeek. Je pense que l'offre actuelle est raisonnable. Hier, j'ai cru comprendre que les gens étaient contents.

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

Mme Marion Lemesre.- Je pense que cette réponse n'est pas tout à fait optimale. Ce n'est plus la situation antérieure, donc nous ne retrouvons pas le bus 47 avec les mêmes fréquences d'avant votre intervention. Vous dites toujours qu'il y a eu

Wij hebben ondertussen dat bedrag niet uitgespaard, aangezien ook de werken voor de tramlijn geld kosten.

In de praktijk verloopt niet altijd alles zoals in het theoretisch plan. Er is inderdaad een probleem met de aansluitingen. Daarom heb ik gevraagd de oude dienstregeling opnieuw in te voeren voor een periode van twee jaar. Binnen twee jaar zal immers het gehele tram-busplan worden geëvalueerd.

U vraagt mij of de spitsuurregeling niet kan worden uitgebreid tot de periode tussen 6 en 7 uur 's morgens. Ik zal u mijn antwoord schriftelijk bezorgen.

Meer bussen doen rijden kost zeer veel geld. Het huidige aanbod lijkt mij redelijk. Ik meende gisteren te hebben begrepen dat de mensen tevreden waren.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *De bussen 47 zullen niet met dezelfde frequentie rijden als voor de herstructurering. Zolang we niet terug naar de oude situatie gaan, met hetzelfde traject en dezelfde dienstregeling, zullen de*

consensus et vote à l'unanimité du Plan tram-bus. C'est vrai, c'était un plan global. Mais très vite, les imperfections de ce plan ont été mises au jour et vous n'avez pas voulu anticiper et empêcher la mise en oeuvre d'éléments qui avaient été mal vus, mal pensés et appliqués d'autorité. Je le regrette.

Vous dites maintenant que vous allez rétablir le bus et que cela va coûter un million d'euros. Cela ne fait pas l'affaire des gens, parce que le problème de la correspondance, c'est que le tram 4 est bondé. C'est un problème pour les femmes avec des enfants dans des poussettes ou pour les personnes âgées. Lorsqu'elles veulent avoir accès au tram 4, il est déjà rempli. Tant que l'on ne retournera pas strictement à la situation antérieure, c'est-à-dire au rétablissement pur et simple du bus 47 de Neder-Over-Heembeek à De Brouckère, avec les fréquences antérieures, je pense qu'il y aura toujours des problèmes, même en dehors des heures de pointe, puisqu'il faudra alors attendre 30 ou 40 minutes entre deux bus, toujours avec cet inconfort.

M. Pascal Smet, ministre.- Ils peuvent toujours prendre le tram, Mme Lemesre.

Mme Marion Lemesre.- Effectivement, mais avec l'inconfort de Van Praet et de la rupture de charge. Vous annoncez la rénovation de la station Heembeek dans un an seulement. Entre-temps, pour les personnes âgées - elles sont nombreuses à Neder-Over-Heembeek - qui utilisaient le bus 47 pour aller dans le centre-ville, c'est mieux que rien, mais ce n'est pas la situation optimale, à savoir la situation antérieure.

M. Pascal Smet, ministre.- On ne peut jamais être totalement satisfait.

Mme Marion Lemesre.- L'idéal, c'était de ne toucher à rien. Il faut parfois pouvoir reconnaître que l'on a commis une erreur.

Les habitants vous ont sans doute dit qu'il y avait amélioration, mais ce n'est pas encore optimal. La meilleure option était celle qui avait cours avant que vous ne la changiez.

M. Pascal Smet, ministre.- On ne peut pas faire comme si cette ligne de tram n'existait pas. Il est

aansluitingsproblemen blijven bestaan. Tussen de doorkomsten zullen er 30 à 40 minuten liggen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De reizigers kunnen ook de tram nemen, mevrouw Lemesre.*

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *Tram 4 zit vaak overvol, wat een probleem is voor bejaarden of personen met kindwagens. Bovendien verandert dat niets aan het feit dat hun traject nog altijd een overstap omvat en dat de halte aan de Van Praetbrug bijzonder oncomfortabel blijft. De situatie blijft dus verre van ideaal, vooral voor de vele bejaarden die bus 47 gebruiken om naar het stadscentrum te gaan.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Men kan nooit iedereen volledig tevreden stemmen.*

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *U had beter niet aan die lijn geraakt. Waarom kunt u niet gewoon toegeven dat u een fout hebt gemaakt?*

De bewoners zullen ongetwijfeld blij zijn dat er enige verbetering is, maar de situatie is verre van optimaal. De beste oplossing is om terug te keren naar de vroegere regeling.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Kijk, er is ook een tramlijn, daar kan niemand*

vrai que tous les usagers ne sont pas desservis, mais ceux qui ne sont pas contents peuvent prendre le bus. C'est surtout aux heures de pointe qu'il y avait une demande, et il y a trois bus par heure, en plus de la combinaison du bus et du tram. Je crois donc que Neder-Over-Heembeek est bien desservi actuellement. Le rétablissement complet aurait peut-être été la solution optimale, mais ce n'est pas possible.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 "l'accès aux infrastructures de la STIB pour les personnes à mobilité réduite".

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

M. Mohamed Azzouzi.- La semaine dernière, la presse a annoncé l'installation de nouveaux ascenseurs dans deux stations de métro de la STIB. Cette annonce correspond à une réelle volonté des pouvoirs publics de prendre à bras-le-corps le problème de l'accessibilité du réseau de la STIB aux personnes à mobilité réduite. Néanmoins, beaucoup de choses restent à faire en la matière.

Une étude publiée il y a deux semaines par la revue "Brussels Studies" revient sur cette question, pour montrer combien la situation est loin d'être satisfaisante. Le mérite de cette étude est, entre autres, de montrer que le concept de personne à mobilité réduite est beaucoup plus complexe qu'on peut le penser; il recouvre une multitude de situations, qui vont du handicap physique à la mère transportant son enfant en poussette, en passant par les personnes âgées.

Dès lors, puisque la notion de personne à mobilité réduite recouvre des situations multiples, la solution à l'accessibilité de ces personnes au réseau

omheen. Het probleem deed zich vooral voor in de spitsuren. Wel, er zijn nu drie bussen per uur naast de combinatie van bus en tram. Misschien is het herstel van de vroegere situatie de optimale oplossing, maar dat is onmogelijk.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED AZZOUZI

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

betreffende "de toegang tot de infrastructuur van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit".

De voorzitter.- De heer Azzouzi heeft het woord.

De heer Mohamed Azzouzi (*in het Frans*).- *Vorige week maakte de pers melding van de installatie van nieuwe liften in twee metrostations. De overheid doet inspanningen om de metrostations toegankelijker te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Er is echter nog veel werk aan de winkel.*

Dat wordt aangetoond door een studie in het tijdschrift 'Brussels Studies', waaruit ook blijkt dat het concept 'personen met een beperkte mobiliteit' veel verschillende situaties omvat: gehandicapten, moeders met kinderwagens, bejaarden, enzovoort.

Daarom moeten er ook verschillende oplossingen gecombineerd worden voor het probleem van de toegankelijkheid: roltrappen, liften, markeringen op de grond, aanduidingen in braille, enzovoort.

Anderzijds is de kwestie ook ruimer dan de toegang tot de metrostations. Er zijn vooral problemen met de toegang tot onaangepaste trams en bussen.

de la STIB ne peut être unique. En d'autres termes, il n'y a pas une solution qui réglerait tous les problèmes d'accès au réseau de la STIB pour ces personnes. Bien au contraire, il semble nécessaire de combiner escalators, ascenseurs, marquages au sol, indications en braille, etc.

D'un autre côté, lorsqu'on parle de mobilité réduite, on a tendance à ne retenir que le problème d'accès aux stations de métro. Or, c'est le plus souvent l'accès aux trams et bus - en ce compris l'aménagement des arrêts - qui se révèle problématique. Monter ou descendre les trois marches des anciens trams, toujours en circulation, peut se révéler un calvaire pour une personne âgée. Les exemples en la matière, tels que les problèmes de pannes d'escalators, ne manquent pas.

J'aurais donc voulu savoir si vous disposez d'un véritable plan d'aménagement du réseau de la STIB, pour en améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. D'autre part, concernant les stations de métro, l'installation d'ascenseurs est-elle prévue dans l'ensemble des stations de la capitale ? Enfin, concernant les nouveaux bus et trams, la préoccupation de leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite a-t-elle été l'un des critères de sélection ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Si je peux partager votre analyse quant à la définition très large que l'on peut accorder à la notion de personne à mobilité réduite, ainsi qu'à la nécessité de combiner diverses solutions pour apporter une réponse aussi complète que possible à la problématique, je ne peux en revanche pas vous suivre lorsque vous affirmez que l'amélioration de l'accessibilité du réseau de la STIB se limite actuellement aux stations de métro.

L'accessibilité des bus, trams et métros de la STIB s'est considérablement améliorée ces dernières années :

- tous les bus de la STIB offrent un plancher bas intégral ;
- quelque 119 voitures de tramway sont également à plancher surbaissé, soit environ 35% du parc, et 102 nouveaux trams de type T 3000 ont été

Hebt u een plan voor de aanpassing van het MIVB-netwerk aan personen met een beperkte mobiliteit? Zult u liften plaatsen in alle metrostations van het gewest? Was de toegankelijkheid één van de criteria voor de selectie van nieuwe bussen en tramstellen?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - 'Personen met beperkte mobiliteit' is inderdaad een ruim begrip en er moeten zeker verschillende oplossingen gecombineerd worden. Ik ben het er echter niet mee eens dat de verbetering van de toegankelijkheid van het MIVB-net beperkt blijft tot de metrostations.

De voorbije jaren is de toegankelijkheid van de bussen, trams en metro's van de MIVB aanzienlijk verbeterd:

- alle bussen hebben een verlaagde vloer;
- 119 trams hebben een verlaagde vloer (35% van de trams) en er zijn 102 bijkomende trams van het type T 3000 besteld;
- tegen 2013 zullen alle metrostations beschikken over liften; alle metrostellen zijn toegankelijk vanaf de perrons en de nieuwe BOA's zullen over een

commandés ;

- l'installation d'ascenseurs dans les stations du métro se poursuit et toutes les stations devraient être équipées d'ici à 2013 ; la totalité des rames de métro est évidemment accessible depuis les quais ; les nouvelles rames de type boa sont par ailleurs équipées d'une rampe d'accès ;

- le réaménagement des arrêts de surface intègre systématiquement la recherche de la meilleure accessibilité : dégagements, hauteur du trottoir, lutte contre le stationnement sauvage.

Une personne a été engagée à la STIB pour s'occuper exclusivement de ces questions d'accessibilité. L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est évidemment l'un des critères pris en compte lors de l'achat de nouveau matériel roulant. Outre le plancher bas, tous les véhicules récemment acquis - et tous ceux qui le seront à l'avenir - sont équipés de rampes mobiles permettant l'accès en fauteuil roulant.

En vertu de l'article 26 de son contrat de gestion, la STIB travaille à l'élaboration d'une Stratégie intégrée PMR 2008-2012. Ce document, en cours de finalisation, décrira, outre les éléments d'une politique générale, l'ensemble des projets, en cours ou en préparation, qui visent à améliorer l'accessibilité du réseau bruxellois dans les cinq années à venir. Parmi ces projets figure la mise en accessibilité de plusieurs lignes d'autobus et de tramway. Les dix-sept stations de métro suivantes ont été adaptées afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite :

- Belgica ;
- Ceria ;
- De Brouckère (station double) ;
- Delacroix ;
- Eddy Mercx ;
- Erasme ;
- Gare Centrale ;
- Gare du Midi ;

toegangshelling beschikken;

- bij de aanleg van haltes aan de oppervlakte wordt altijd rekening gehouden met de toegankelijkheid.

De MIVB heeft iemand aangenomen om zich uitsluitend met deze kwestie bezig te houden. Bij de aankoop van nieuw rollend materieel houdt de MIVB altijd rekening met de toegankelijkheid. De recente aanwinsten beschikken allemaal over een toegangshelling voor rolstoelen.

Overeenkomstig artikel 26 van het beheerscontract werkt de MIVB aan een geïntegreerd plan 2008-2012 voor personen met beperkte mobiliteit. Naast een algemeen beleid zal dit document een reeks initiatieven omvatten om de toegankelijkheid van de metro en verschillende bus- en tramlijnen te verbeteren.

Er zijn al 17 metrostations aangepast voor personen met beperkte mobiliteit (Belgica, Coovia, De Brouckère, Delacroix, Eddy Merckx, Erasmus, Centraal Station, Zuidstation, Hankar, Heizel, Het Rad, Maalbeek, Naamse Poort, Sint-Katelijne, Stokkel en Sint-Guido). Voor het einde van de legislatuur zullen 18 metrostations met een lift worden uitgerust (Alma, Pétillon, Pannenhuis, Graaf van Vlaanderen, Bockstael, Zwarte Vijvers, Delta, Beaulieu, Demey, Weststation, Rogier, Tomberg, Sint-Gillis-Voorplein, Noordstation, Kunst-Wet, Kruidtuin en Simonis). De overige stations zullen tegen 2013 worden aangepast.

-
- Hankar ;
 - Heysel ;
 - La Roue ;
 - Maelbeek ;
 - Porte de Namur ;
 - Sainte-Catherine ;
 - Stockel ;
 - Saint Guidon.

Les dix-huit stations suivantes seront équipées d'ascenseurs d'ici la fin de la législature afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite :

- Alma ;
 - Pétilion ;
 - Pannenhuis ;
 - Comte de Flandre ;
 - Bockstael ;
 - Etangs Noirs ;
 - Delta ;
 - Beaulieu ;
 - Demey ;
 - Gare de l'Ouest (station double) ;
 - Rogier ;
 - Tomberg ;
 - Parvis de Saint-Gilles ;
 - Gare du Nord ;
 - Arts-Loi ;
 - Botanique ;
-

- Simonis.

Les autres stations seront équipées pour 2013.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

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

concernant "le stationnement des poids lourds dans la Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE M. FRÉDÉRIC ERENS

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

concernant "l'utilisation de gaz mortels dans les conteneurs chargés sur les bateaux".

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

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

betreffende "het parkeren van vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Erens.

INTERPELLATIE VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS

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

betreffende "het gebruik van levensgevaarlijke gassen bij scheepsladingen".

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

M. Frédéric Erens *(en néerlandais)*. - *Alors que le trafic maritime a diminué de 30% au Port de Bruxelles, le trafic de conteneurs sur le canal a lui augmenté de 42%. Entre 2004 et 2007, il est passé de 3.000 à 17.085 conteneurs-EVP. Ces chiffres démontrent que Bruxelles peut assumer sa fonction d'extension du Port d'Anvers. La secrétaire d'Etat a d'ailleurs des plans ambitieux pour le trafic de conteneurs et souhaite stimuler la croissance du terminal de conteneurs.*

Les conteneurs sont une manière sûre d'acheminer les biens d'un continent à un autre. Mais des incidents se sont produits chez nos voisins du Nord. Deux employés de la zone portuaire de Rotterdam ont eu des affections neurologiques après avoir ouvert un conteneur avec des résidus de bromure de méthyle, un gaz toxique en petites concentrations utilisé en Asie et en Amérique du Sud pour éliminer les insectes des conteneurs. Suite à un contrôle dans ce même port, les autorités néerlandaises bloquent depuis novembre 30 conteneurs de beurre de cacao parce qu'ils contiennent trop de bromure de méthyle.

Ces derniers mois, des inspecteurs du Port de Rotterdam ont également trouvé des conteneurs avec de l'hydrogène phosphoré, un gaz toxique et rapidement inflammable utilisé contre la vermine. Il s'était infiltré dans des aliments qui étaient dans un conteneur.

Suite à ces incidents, les autorités néerlandaises ont renforcé les contrôles dans le Port de Rotterdam. Elles ont aussi pris l'initiative de discussions conjointes avec les pays voisins - la Belgique et l'Allemagne - pour prendre des mesures contre l'usage de gaz mortels dans le chargement des bateaux. Le parlement néerlandais veut notamment que les ports de Rotterdam, Anvers et Hambourg prennent des mesures contre les entreprises qui cachent le fait que le chargement des bateaux a été nettoyé avec certains gaz. Cette information doit normalement figurer sur les documents de route.

Vous êtes-vous déjà concertée avec les différents acteurs à ce propos ? Au Port de Bruxelles, a-t-on déjà trouvé des conteneurs présentant une concentration trop élevée de bromure de méthyle

De voorzitter. - De heer Erens heeft het woord.

De heer Frédéric Erens. - Alhoewel het maritieme verkeer in de Haven van Brussel een zware klap kreeg met een daling van 30%, stijgt de containertrafiek op het kanaal. Met een groei van 42% mag men gerust stellen dat deze activiteit in de lift zit. De containertrafiek steeg van 3.000 TUE-containers in 2004 naar 17.085 TUE-containers in 2007.

Die cijfers spreken voor zich en tonen aan dat Brussel zijn functie als extensie van de Haven van Antwerpen wel degelijk kan uitvoeren. De staatssecretaris heeft trouwens ambitieuze plannen voor de containertrafiek, aangezien ze de groei van de containerterminal verder wenst te stimuleren door een betere aansluiting op het spoor en een substantiële subsidiëring van 12 euro per container.

Containers zijn over het algemeen een veilige manier om goederen van het ene continent naar het andere te verzenden, maar bij onze noorderburen hebben een paar incidenten met containers voor beroering gezorgd. Zo zitten twee werknemers uit het Rotterdamse havengebied al enkele weken ziek thuis met ernstige neurologische aandoeningen.

Ze hadden een container geopend waarin zich restanten van methylbromide bevonden. Dat gas wordt in Azië en Zuid-Amerika gebruikt om containers vrij te maken van insecten voor ze naar de Europese havens gaan. Het gas is al giftig in kleine concentraties. Na controle blokkeerden de Nederlandse autoriteiten in november 30 containers met cacaoboter omdat ze te veel methylbromide bevatten. Ze mogen nog steeds niet weg uit de Rotterdamse haven.

Dit is geen alleenstaand geval. Zo is een goede maand geleden een zeeman op een graanschip naar het Verenigd Koninkrijk overleden door vergiftiging met fosfinegas. Hij sliep in een cabine die in open verbinding stond met de laadruimte. Daarin lag graan dat met fosfine was bewerkt. De situatie wordt verontrustend, aangezien ook inspecteurs in de Rotterdamse haven de jongste maanden containers met fosfine aantreffen.

Fosfine is een giftig en snel ontbrandbaar gas dat tegen ongedierte wordt gebruikt. Een Nederlands radioprogramma onthulde onlangs dat er fosfine

ou d'hydrogène phosphoré? Quelle instance contrôle cette pollution et comment ce contrôle est-il organisé? Les contrôleurs rédigent-ils un procès verbal et les conteneurs sont-ils confisqués, comme cela s'est passé aux Pays-Bas?

Ces matières toxiques sont très dangereuses pour la santé. Qui donne les premiers soins en cas d'empoisonnement? Y a-t-il une cellule spécifique qui s'en occupe au Port de Bruxelles? Le Port de Bruxelles offre-t-il un accueil moral et financier aux employés intoxiqués? Si oui, de quelle manière?

Discussion

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

was doorgedrongen tot voedingsmiddelen die in een container zaten. De container was niet tegengehouden door de Nederlandse autoriteiten. Naar aanleiding van al die incidenten begon de Nederlandse overheid vorig najaar strenger te controleren in de Rotterdamse haven en blijkbaar met succes.

Naar aanleiding van die incidenten heeft de Nederlandse overheid ook het initiatief genomen om in samenspraak met buurlanden België en Duitsland maatregelen te nemen tegen het gebruik van levensgevaarlijke gassen bij scheepsladingen. Het Nederlandse parlement wil dat onder andere de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg maatregelen nemen tegen bedrijven die verhullen dat scheepsladingen met gas schoongemaakt zijn. Als de containers met bepaalde gassen zijn schoongemaakt, moet dat normaal gezien immers op de routepapieren worden vermeld. Normaal gezien is dat dus allemaal geweten.

Hebt u reeds overleg gepleegd met de verschillende actoren over deze problematiek? Zijn er in de Haven van Brussel al containers gevonden met een te hoge concentratie aan methylobromide of fosfine? Welke instantie in Brussel voert trouwens de controle op deze vervuiling uit en hoe is die controle georganiseerd? Schrijven de controleurs een proces-verbaal uit en worden de containers in beslag genomen, zoals bij onze noorderburen gebeurde?

Deze giftige stoffen zijn zeer gevaarlijk voor de gezondheid. Wie biedt de eerste hulp in geval van vergiftiging? Is daar een specifieke cel binnen de Haven van Brussel mee bezig? Niet alle arbeiders en bedienden die in contact zijn gekomen met giftige stoffen, vertonen onmiddellijk de symptomen van vergiftiging. Vaak worden die pas later merkbaar. Biedt de Haven van Brussel een morele en financiële opvang voor die werklieden, aan wie de Haven van Brussel naar verluidt zo veel werk verschaft? Zo ja, op welke wijze?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).- *L'hydrogène phosphoré et le bromure de méthyle appartiennent à une catégorie de produits utilisés contre la vermine et dans des procédés courants par fumigation. Les opérations de fumigation sont strictement réglementées par l'arrêté royal du 14 janvier 1992 et l'arrêté ministériel du 5 février 1992.*

Les conteneurs chargés et déchargés à Bruxelles sont scellés et ne peuvent être ouverts que par la douane ou le destinataire. Selon la réglementation relative au transport maritime et à la navigation intérieure, les conteneurs avec des produits dangereux doivent être dûment étiquetés et comporter des panneaux signalant le danger. Leur contenu ne peut être répandu.

Les transporteurs, les services de douane, les entreprises d'expédition et les destinataires doivent respecter les dispositions légales prévues pour protéger leur personnel contre les accidents causés par les produits avec lesquels ils pourraient entrer en contact. Les dispositions relatives à la sécurité au travail figurent dans le Code de bien-être et le Règlement général pour la protection du travail (RGPT).

Le Port de Bruxelles n'a aucune compétence pour inspecter le contenu des conteneurs, et n'exerce donc aucun contrôle. A l'exception des conteneurs qui font l'objet d'opérations de fumigation légales et de ceux qui sont contrôlés par la douane, les conteneurs sont scellés et ne sont pas ouverts avant d'avoir atteint leur destination finale.

Le Port de Bruxelles exerce un contrôle sur le stockage des conteneurs sur le terrain du terminal de conteneurs, géré par l'opérateur CFNR. Il n'a jamais trouvé de conteneur avec de l'hydrogène phosphoré ou du bromure de méthyle qui n'était pas en ordre avec la législation en la matière. Il n'a jamais été alerté non plus à propos de pratiques non réglementaires dans le domaine du Port.

Si le Port de Bruxelles constatait une infraction, il va de soi qu'un procès verbal serait immédiatement rédigé, par le capitaine du Port si l'infraction tombe sous le coup de ses compétences, ou par les services concernés.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.

De producten fosfine en methylbromide behoren tot een gamma van pesticiden die gebruikt worden tegen ongedierte en bovendien ook in procédé's die gangbaar zijn bij beroking. Berokingsoperaties zijn strikt gereguleerd in het koninklijk besluit van 14 januari 1992 en in het ministerieel besluit van 5 februari 1992.

De containers die in Brussel geladen en gelost worden, zijn verzegeld en kunnen slechts geopend worden door de douane, voor controle, of door de bestemming. Volgens de wetgeving inzake maritiem transport en binnenvaart, moeten containers met gevaarlijke producten een etiket dragen aan de hand van genormaliseerde merkbrieven en gevaarpanelen en mag de inhoud ervan niet verspreid worden.

De vervoerders, de douanediens, de expeditiebedrijven en de bestemmingen moeten de wettelijke beschikkingen treffen om hun personeel te beschermen tegen elk ongeval, veroorzaakt door de verschillende producten waarmee ze in contact kunnen komen. Deze wettelijke beschikkingen inzake de veiligheid van de arbeid, zijn de Welzijnscode en het ARAB (Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming).

De Haven van Brussel heeft geen bevoegdheid om de inhoud van de containers te inspecteren en oefent dus geen controle uit. Met uitzondering van containers die het voorwerp zijn van wettelijke berokingsoperaties, en containers die door de douane gecontroleerd worden, zijn de containers verzegeld en worden ze niet opengemaakt vooraleer ze hun eindbestemming bereikt hebben.

De Haven van Brussel oefent echter wel controle uit op de opslag en de bewaring van de containers op het terrein van de containerterminal, die beheerd wordt door de operator CFNR. De haven van Brussel is nog nooit op het spoor gekomen van een container met fosfine of methylbromide, die niet volkomen in orde zou zijn met de wetgeving ter zake. Ze werd ook nooit gewaarschuwd over praktijken of transporten in het havendomein die niet reglementair zouden zijn.

Indien de Haven van Brussel een inbreuk zou vaststellen, zou ze vanzelfsprekend onmiddellijk

Le Port dispose d'un service pour la prévention et la protection au travail, qui veille à la sécurité et à la santé du personnel et des sites qu'il gère.

Son plan d'urgence interne comprend également la procédure à suivre en cas d'incident. Les conseillers en prévention du Port, un service de gardiennage et un membre du personnel résidant sur place assurent la surveillance. Le Port de Bruxelles ne dispose néanmoins pas d'une cellule spécifique pour des problèmes qui pourraient se présenter concernant des résidus éventuels de gaz de fumigation dans certains conteneurs.

En cas d'incident avec un gaz semblable, la procédure prévoit d'alerter directement les services d'urgence. Ils disposent de l'information nécessaire pour intervenir et peuvent également bénéficier de la collaboration du Port. Les fonctionnaires du terminal à conteneurs disposent également de la carte de sécurité relative au bromure de méthyle. Ces incidents se produisent normalement en plein air, ce qui réduit l'effet des gaz résiduels éventuels.

Les mesures de prévention contre les accidents et le contrôle de l'état de santé des travailleurs potentiellement en contact avec ce gaz respectent le Code du bien-être, que toute entreprise doit appliquer à son personnel.

Le Port de Bruxelles procède à l'évaluation des risques avec la collaboration des entreprises établies sur le site. Des événements comme ceux qui se sont produits à Rotterdam sont suivis de près par le Port de Bruxelles, bien que le transport de marchandises à destination de Bruxelles soit différent de celui vers les grands ports.

Le terminal est entièrement clos et est contrôlé par un fonctionnaire du Port de Bruxelles. Une carte de sécurité indique les produits présents sur le terminal et il existe des procédures de secours pour les accidents. Le site est surveillé en dehors des heures de services par une société de gardiennage reconnue. Dans le nouveau contrat de gestion, je libérerai les moyens financiers nécessaires pour investir davantage dans la protection de l'avant-port au cours des prochaines années.

een proces-verbaal laten opmaken, hetzij door de havenkapitein, indien de inbreuk valt onder zijn bevoegdheidspakket, hetzij door de bevoegde diensten, waaronder de Arbeidsinspectie, de FOD Volksgezondheid, het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen, de Milieuispectie, de douane, enzovoort.

De Haven van Brussel beschikt over een Dienst voor de Preventie en de Bescherming op het Werk, die waakt over de veiligheid en de gezondheid van haar personeel en de sites die ze beheert.

Via haar intern noodplan beschikt ze ook over procedures die ze in geval van incident kan volgen. Daarnaast bewaakt de Haven zelf haar domein via eigen preventieadviseurs, een bewakingsdienst en personeel dat ter plaatse woont. De Haven van Brussel beschikt daarentegen niet over een specifieke cel voor problemen die zich kunnen voordoen met eventuele residuen van rookingsgas, die in sommige containers zouden kunnen blijven hangen doordat de geldende reglementering niet in acht werd genomen.

Indien er met dergelijk gas een incident ontstaat, voorziet de procedure een directe oproep naar de hulpdienst 112. Die beschikt over de nodige informatie om dergelijke gevallen te behandelen en kan ook steunen op de medewerking van de Haven in het kader van de noodprocedures. De ambtenaren aan de containerterminal beschikken ook over de veiligheidssteekkaart 'methylbromide', waarin de eerste maatregelen staan die men bij een ongeval moet nemen. Bovendien doen deze incidenten zich normaal voor in open lucht, waardoor het effect van mogelijke gasresiduen vermindert.

Preventiemaatregelen tegen ongevallen en de controle van de gezondheidstoestand van werknemers die met bovengenoemd gas in aanraking kunnen komen, volgen uit de arbeidswetgeving, met name uit de Welzijnscode die elke onderneming of elk bestuur moet toepassen op haar eigen personeel. Deze diensten zijn verplicht om hun eigen en externe werknemers te informeren, hen adequate beschermingsmiddelen te bezorgen en hun gezondheidstoestand na te gaan.

De Haven van Brussel volgt vanzelfsprekend deze regels voor haar eigen personeel. Zij stelt risico-

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

M. Frédéric Erens *(en néerlandais)*.- *Le Port de Bruxelles présente moins de dangers, car il contient moins de conteneurs que d'autres ports. Mais ne serait-il pas utile de contrôler préventivement les conteneurs provenant des zones à risques avant leur arrivée à destination ?*

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat *(en néerlandais)*.- *Une mise à jour des évaluations de risques a lieu régulièrement et il est tenu compte des informations émanant d'autres ports.*

M. Frédéric Erens *(en néerlandais)*.- *Afin d'augmenter l'implication du parlement dans cette problématique, je vais déposer un ordre du jour motivé.*

M. le président.- En conclusion de l'interpellation, le dépôt d'un ordre du jour motivé est annoncé par M. Frédéric Erens.

évaluaties op, waarvoor samenwerkt met de andere ondernemingen die op haar domein gevestigd zijn. Gebeurtenissen zoals in Rotterdam, worden ook in de Haven van Brussel op de voet gevolgd, al denk ik dat het goederentransport naar Brussel toch wel van een andere soort is dan dat in de grote havens.

De terminal is volledig omheind en wordt gecontroleerd door een ambtenaar van de Haven van Brussel. Er is een veiligheidssteekkaart van de producten die op de terminal aanwezig zijn, er bestaan noodprocedures voor ongevallen en de site wordt buiten de diensturen bewaakt door een erkende bewakingsfirma. In het nieuwe beheerscontract zal ik de nodige financiële middelen vrijmaken om de komende jaren meer te investeren in de beveiliging van de voorhaven.

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frédéric Erens.- In de Haven van Brussel is er minder gevaar omdat er minder containers zijn dan in de havens van Rotterdam, Zeebrugge of Antwerpen. In Rotterdam en Hamburg hebben ze vastgesteld dat de gevaarlijke containers vooral uit India komen. Zou het geen goed idee zijn om de containers uit dergelijke risicogebieden preventief te controleren voordat zij op hun eindbestemming aankomen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Ik heb hierop al geantwoord. Er wordt regelmatig samen met de op het havendomein gevestigde ondernemingen een update van de risico-evaluaties gemaakt. De informatie over de veiligheidsrisico's die zich in de andere havens voordoen, wordt ook door de Haven van Brussel opgevangen en in de risico-evaluaties opgenomen.

De heer Frédéric Erens.- Om de betrokkenheid van het parlement bij deze problematiek te verhogen, zal ik een gemotiveerde motie indienen.

De voorzitter.- Naar aanleiding van de interpellatie, wordt een gemotiveerde motie aangekondigd door de heer Frédéric Erens.

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC ERENS

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,

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

concernant "le stockage des boues polluées
dans le Port de Bruxelles".

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

M. Frédéric Erens (*en néerlandais*).- *D'après certaines informations, des boues polluées de classe II non traitées vont être stockées dans le canal de Bruxelles, pour un volume de 227.000 m³. Ce stockage nécessitera de creuser le canal jusqu'à une profondeur de dix mètres.*

Le traitement des boues de dragage est très onéreux. Leur stockage constitue-t-il cependant une solution à long terme ?

Les travaux d'approfondissement du canal auraient lieu à l'endroit précis où pourrait s'implanter l'usine de bio-carburant.

Le stockage et le non-traitement des boues pourraient permettre de réaliser une économie de 3,5 millions d'euros en 25 ans.

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Erens.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS

AAN MEVROUW EVELYNE
HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RE-
GERING, BELAST MET LEEFMILIEU,
ENERGIE EN WATERBELEID,

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

betreffende "de opslag van vervuild slib in
de Brusselse Haven".

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frédéric Erens.- Er zijn plannen om in het draaibassin aan de Heembeekkaai een deel van het Brussels kanaal tot tien meter diep uit te graven om 227.000 m³ baggerslib te kunnen stockeren. Uit de reeds vrijgegeven informatie zou het gaan om de opslag van verontreinigd slib van klasse II dat nog niet werd behandeld.

Om het verkeer in de haven verder te ontwikkelen, moet het kanaal een minimum aan diepte behouden. De behandeling van het uitgebaggerde slib is zeer kostelijk. Het blijft echter de vraag of het opslaan van het slib een oplossing op lange termijn biedt.

Verwacht wordt dat er in de tweede helft van 2009 met de werken in het draaibassin aan de Heembeekkaai zal worden begonnen. Precies op dezelfde plek waar een biobrandstoffabriek zou

Mais quel est le coût de ce projet ?

Une étude approfondie a-t-elle été menée quant aux répercussions à court et à long terme sur l'environnement ? Quelles en sont les conclusions ? Quel est le coût de cette étude et qui l'a réalisée ?

Comment les boues seront-elles déversées dans la fosse de dix mètres ? Comment évitera-t-on une pollution du canal ?

Ce dépôt ne risque-t-il pas de compromettre le projet d'usine de bio-carburant ?

Deux activités très polluantes sont prévues à deux pas l'une de l'autre. Quelles sont les constatations de l'Inspection de l'environnement à ce sujet ?

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).- *Seule la boue moins polluée (de classe II) sera déversée dans la fosse, comme c'est le cas en Flandre.*

Le coût du projet est estimé à cinq millions d'euros. L'étude technique a été réalisée par NV Ecorem (Aartselaar) pour un montant de 16.981 euros.

Le même bureau a étudié les répercussions sur l'environnement de la surprofondeur dans le cadre d'une étude de faisabilité plus globale, qui abordait différentes méthodes alternatives ou complémentaires pour les travaux de dragage.

L'aménagement d'une surprofondeur permet de réaliser une économie sur les coûts de dragage de plus de 300.000 euros par an. S'agissant des conséquences environnementales, l'étude ne révèle aucun impact pour l'homme, la mobilité globale, le

komen.

Door het slib niet te behandelen, maar het vervuild te stockeren, hoopt men, volgens een bericht in de kranten van Sudpresse, op 25 jaar tijd 3,5 miljoen euro te besparen.

Dit alles roept toch wel enkele vragen op.

Wat is de kostprijs van het hele project?

Is er al een diepgaande studie uitgevoerd over de milieueffecten op korte en lange termijn? Wat zijn de conclusies van die studie? Wie heeft die studie uitgevoerd en wat was de kostprijs?

Op welke wijze zal het vervuild slib in de tien meter diepe put worden gestort? Hoe zal worden voorkomen dat er bij het storten een grote (vervuilde) slibwolk in het kanaal terechtkomt?

Zal deze onderwaterstortplaats het project van de biobrandstoffabriek niet in het gedrang brengen?

Er worden twee zeer vervuilende activiteiten op een boogscheut van elkaar gepland. Wat zijn de bevindingen van de milieu-inspectie hieromtrent?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Enkel het minder vervuilde baggerslib zou in de overdiepte worden gedumpt. Het betreft slib dat overeenstemt met klasse II van het Vlaams Gewest. Zulk slib wordt regelmatig in allerlei overdieptes gestort in het Vlaams Gewest.

De kostprijs van het project van de overdiepte wordt op ongeveer vijf miljoen euro geraamd. De technische studie over de overdiepte werd door het studiebureau NV Ecorem uit Aartselaar verricht voor een bedrag van 16.981 euro.

Hetzelfde bureau heeft de milieu-effecten van de overdiepte op een later tijdstip onderzocht, namelijk in de periode 2006-2007, in het kader van een meer globale haalbaarheidsstudie waarin ook verschillende alternatieve of aanvullende methoden voor de huidige baggerwerken worden onderzocht. De studie besteedt ook aandacht aan preventieve methoden om de ophoping van slib te vermijden.

paysage, l'urbanisme ou le patrimoine immobilier. En outre, il n'y a pas de production de déchets et les conséquences sur la flore et la faune sont limitées. Il n'existe pas non plus de risque de diffusion de substances polluantes.

Le mélange avec l'eau du canal reste limité, surtout si la surprofondeur est recouverte de matériaux propres. L'excavation est certes une activité bruyante, mais pas au point de couvrir les bruits des entreprises et du trafic environnants.

Les travaux d'excavation n'émettent pas trop de gaz polluants et, sur le plan socio-économique, peuvent générer des emplois. Les matériaux excavés peuvent être utilisés dans la construction. Les boues sont injectées horizontalement, sous pression, dans la surprofondeur.

Le recours à la surprofondeur et l'exploitation de l'usine de bio-carburant sont indépendants l'un de l'autre. J'ai pris contact avec Bruxelles Environnement, qui n'a pas encore pu émettre un avis, car l'ensemble du dossier doit encore être présenté en vue d'une demande de permis d'environnement.

Het aandeel van de kostprijs van deze zeer globale en volledige studie over de milieueffecten van de overdiepte is moeilijk te bepalen.

De studie heeft aangetoond dat de aanleg van een overdiepte een besparing op de baggerkosten van meer dan 300.000 euro per jaar kan opleveren. Wat de milieueffecten van de overdiepte betreft, wijst de studie aan dat er geen gevolgen zijn voor de mens, de globale mobiliteit, het landschap, de stedenbouw en het onroerend patrimonium. Bovendien wordt er ook geen afval geproduceerd. Het water zal enkel plaatselijk troebeler worden. De gevolgen voor de fauna en flora zijn beperkt.

Met behulp van hydrogeologische modelvorming heeft men kunnen aantonen dat er geen risico bestaat op de verspreiding van vervuilende stoffen, die met een geringe concentratie aanwezig zijn in de onderlaag van zand en leem waaruit de wanden van de overdiepte zullen bestaan.

De vermenging met het kanaalwater blijft beperkt, zeker als de overdiepte wordt afgedekt met zuivere materialen, die bijvoorbeeld afkomstig kunnen zijn van de kleilaag op de kanaalbodem. De uitgraving is een lawaaierige activiteit, maar niet in die mate dat het geluid van de industrie en het verkeer in de buurt beduidend wordt overstemd.

Er wordt geen bijzonder hoge hoeveelheid schadelijke gassen uitgestoten door de graafmachines. Op sociaal en economisch gebied kunnen de graafwerken een aantal jobs opleveren. Het opgegraven materiaal kan in de bouw worden gebruikt.

Het baggerslib wordt met horizontale uitstroming onder druk in de overdiepte gespoten.

Het gebruik van de overdiepte en de exploitatie van de biobrandstoffabriek beïnvloeden elkaar niet. Ik heb reeds enkele contacten gelegd met Leefmilieu Brussel inzake het overdiepteproject, maar het is nog te vroeg voor Leefmilieu Brussel om reeds een advies te geven omdat het volledige dossier nog moet worden afgewerkt en pas zal worden voorgelegd bij de aanvraagprocedure voor een milieuvergunning. Op dat ogenblik zal Leefmilieu Brussel een standpunt bepalen.

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

M. Frédéric Erens (*en néerlandais*). - *La surprofondeur ne sera donc peut-être pas aménagée si Bruxelles Environnement émet un avis négatif. Je reviendrai sur ce dossier quand je disposerai de davantage d'informations.*

- *L'incident est clos*

De voorzitter. - De heer Erens heeft het woord.

De heer Frédéric Erens. - Als ik het goed begrijp, is het mogelijk dat de aanleg van de overdiepte niet doorgaat als Leefmilieu Brussel een negatief advies geeft. Ik dacht dat er al een beslissing genomen was. Als ik over meer informatie beschik, zal ik terugkomen op de kwestie.

- *Het incident is gesloten.*

ANNEXE

Ordres du jour - Dépôt

Ordre du jour motivé déposé en conclusion de l'interpellation de M. Frédéric Erens à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles, concernant "l'utilisation de gaz mortels dans les conteneurs chargés sur les bateaux".

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Frédéric Erens concernant "l'utilisation de gaz mortels dans les conteneurs chargés sur les bateaux" et la réponse de la Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles ;
- Considérant que le trafic de conteneurs connaît une croissance importante dans le Port de Bruxelles ;
- Considérant que le bromure de méthyle et la phosphine sont souvent utilisés comme insecticide dans les conteneurs ;
- Vu que le bromure de méthyle est déjà toxique à petites doses et que la phosphine peut même être mortelle à petites doses ;
- Considérant que des incidents se sont déjà produits avec ces gaz dans le port de Rotterdam ;
- Considérant qu'actuellement ces gaz sont fréquemment utilisés dans les pays asiatiques et que l'Asie constitue à cet égard une « zone à risques » ;

BIJLAGE

Moties - Indiening

Gemotiveerde motie ingediend naar aanleiding van de interpellatie van de heer Frédéric Erens tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel, betreffende "het gebruik van levensgevaarlijke gassen bij scheepsladingen".

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Frédéric Erens betreffende "het gebruik van levensgevaarlijke gassen bij scheepsladingen" en het antwoord van de Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel ;
- Overwegende dat de containertrafiek in de Brusselse Haven een grote groei kent ;
- Overwegende dat vaak methylbromide en fosfine gebruikt wordt om containers insectenvrij te maken ;
- Gelet op het feit dat methylbromide reeds in kleine dosissen giftig is, en dat fosfinegas in kleine dosissen zelfs dodelijk kan zijn ;
- Overwegende dat in de Haven van Rotterdam zich reeds incidenten met deze gassen hebben voorgedaan ;
- Overwegende dat het gebruik van deze gassen voornamelijk frequent gebeurt in Aziatische landen, en dat Azië wat dat betreft een « risicogebied » is ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de repérer les conteneurs suspects en provenance de zones à risques et de vérifier la présence éventuelle de gaz mortels afin de les neutraliser et d'éviter ainsi des incidents. ».

(S.) Frédéric ERENS (N)

Ordre du jour pur et simple

Un ordre du jour pur et simple est déposé par Mme Anne Swaelens, M. Hamza Fassi-Fihri, Mme Céline Delforge et Mme Carla Dejonghe.

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- verdachte containers komende uit risicogebieden op te sporen en te onderzoeken op de eventuele aanwezigheid van levensgevaarlijke gassen, om deze te kunnen neutraliseren en zo incidenten te vermijden. ».

(Get.)Frédéric ERENS (N)

Eenvoudige motie

Een eenvoudige motie wordt ingediend door mevrouw Anne Swaelens, de heer Hamza Fassi-Fihri, mevrouw Céline Delforge en mevrouw Carla Dejonghe.