



**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 9 AVRIL 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 9 APRIL 2008**

—

---

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

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

**SOMMAIRE**

QUESTIONS ORALES	8
- de M. Hamza Fassi-Fihri	8
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la tarification en temps réel dans les parkings publics".	
- de M. Hamza Fassi-Fihri	8
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "La diversité parmi le personnel cadre de la STIB".	
- de M. Serge de Patoul	9
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les dénominations particulières de certains terminus des lignes de la STIB".	
- de Mme Françoise Schepmans	13
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la faible utilisation des autobus articulés de la STIB le dimanche".	

**INHOUD**

MONDELINGE VRAGEN	8
- van de heer Hamza Fassi-Fihri	8
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de tarifiering in real time op openbare parkeerplaatsen".	
- van de heer Hamza Fassi-Fihri	8
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de verscheidenheid binnen het leidend personeel van de MIVB".	
- van de heer Serge de Patoul	9
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de speciale namen van bepaalde eindhaltes van MIVB-lijnen".	
- van mevrouw Françoise Schepmans	13
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het geringe gebruik van gelede bussen van de MIVB op zondag".	

---

- de Mme Anne Swaelens	15	- van mevrouw Anne Swaelens	15
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les horaires d'été de la STIB".		betreffende "de zomerdienstregeling bij de MIVB".	
- de Mme Danielle Caron	17	- van mevrouw Danielle Caron	17
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les vélos dans les transports en commun".		betreffende "de fietsen in het openbaar vervoer".	
- de M. Patrick Sessler	20	- van de heer Patrick Sessler	20
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les modalités des interventions sur le réseau de la STIB en cas d'incidents liés à la sécurité".		betreffende "de regels van het optreden op het MIVB-netwerk ingeval van incidenten in verband met de veiligheid".	
Question orale jointe de M. Mustapha El Karouni	21	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Mustapha El Karouni,	21
concernant "le service sécurité et contrôle de la STIB".		betreffende "de dienst Veiligheid en Controle van de MIVB".	
- de Mme Brigitte De Pauw	23	- van mevrouw Brigitte De Pauw	23
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le plan de mobilité de Schaarbeek et son incidence sur la circulation dans les communes avoisinantes".		betreffende "het mobiliteitsplan Schaarbeek en het effect op het verkeer in de omliggende gemeenten".	

---

<p>- de M. Philippe Pivin 26</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les ralentisseurs de trafic".</p>	<p>- van de heer Philippe Pivin 26</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de verkeersremmers".</p>
<p>- de M. Willem Draps 30</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'état d'entretien des ascenseurs de la Place Poelaert et de l'espace public régional en général".</p>	<p>- van de heer Willem Draps 30</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het onderhoud van de liften aan het Poelaertplein en van de gewestelijke openbare ruimte in het algemeen".</p>
<p>- de Mme Julie Fiszman 34</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le développement commercial dans les stations de métro".</p>	<p>- van mevrouw Julie Fiszman 34</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de winkels in de metrostations".</p>
<p>- de M. Philippe Pivin 36</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la liaison entre Simonis et le Heysel via les hauts de Jette".</p>	<p>- van de heer Philippe Pivin 36</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de verbinding tussen Simonis en de Heizel via Hoog Jette".</p>
<p>Question orale jointe de M. René Coppens, 36</p> <p>concernant "la pertinence du trajet proposé pour le tram 9".</p>	<p>Toegevoegde mondelinge vraag van de heer René Coppens, 36</p> <p>betreffende "de geschiktheid van het voorgestelde traject voor tram 9".</p>

- de M. Mohamed Azzouzi	44	- van de heer Mohamed Azzouzi	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 "l'augmentation des tarifs des taxis à partir du 10 mars 2008".		betreffende "de verhoging van de tarieven van de taxi's vanaf 10 maart 2008".	
- de Mme Françoise Schepmans	46	- van mevrouw Françoise Schepmans	46
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la desserte des lignes de transports en commun sur le territoire de Molenbeek".		betreffende "de bediening van het openbaar vervoer op het grondgebied van Molenbeek".	
INTERPELLATION	48	INTERPELLATIE	48
- de M. Mustapha El Karouni	49	- van de heer Mustapha El Karouni	49
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'emploi au Port de Bruxelles".		betreffende "de werkgelegenheid in de Haven van Brussel".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Yaron Pesztat, M. Frédéric Erens, Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat, M. Mustapha El Karouni.</i>	50	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Yaron Pesztat, de heer Frédéric Erens, mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris, de heer Mustapha El Karouni.</i>	50

<p>QUESTIONS ORALES</p> <p>58</p> <p>- de M. Frédéric Erens</p> <p>58</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,</p> <p>concernant "les terrains du Port de Bruxelles au quai des Péniches et au quai de Willebroeck".</p> <p>- de M. Mustapha El Karouni</p> <p>61</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité des chances et du Port de Bruxelles,</p> <p>concernant "l'insécurité le long du canal de Bruxelles".</p>	<p>MONDELINGE VRAGEN</p> <p>58</p> <p>- van de heer Frédéric Erens</p> <p>58</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,</p> <p>betreffende "de gronden van de Haven van Brussel aan de Akenkaai en Willebroekkaai".</p> <p>- van de heer Mustapha El Karouni</p> <p>61</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,</p> <p>betreffende "de onveiligheid langs het kanaal van Brussel".</p>	<p>58</p> <p>58</p> <p>61</p>
---	--	-------------------------------

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

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. HAMZA FASSI-FIHRI

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

concernant "la tarification en temps réel dans les parkings publics".

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

### QUESTION ORALE DE M. HAMZA FASSI-FIHRI

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

concernant "La diversité parmi le personnel cadre de la STIB".

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

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI

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

betreffende "de tarifiering in real time op openbare parkeerplaatsen".

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI

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

betreffende "de verscheidenheid binnen het leidend personeel van de MIVB".

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

**QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL**

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

**concernant "les dénominations particulières de certains terminus des lignes de la STIB".**

**M. le président.**- La parole est à M. de Patoul.

**M. Serge de Patoul.**- Dans le cadre des diverses phases de la restructuration du réseau de la STIB, une nouvelle présentation de la terminologie des destinations des trams et des bus a été progressivement mise en place par la STIB.

Certains parlementaires se sont étonnés, à l'automne 2007, de la petitesse des caractères utilisés sur ce que l'on appelle les films indicateurs de destination des trams et bus. La police de caractère était si petite qu'il était impossible de lire la destination suivie par la ligne de transport en commun.

Curieusement, certains terminus de ligne ont reçu à cette occasion, ou recevront prochainement, des noms qui ne sont pas traduits ou qui sont libellés dans une autre langue que les langues nationales.

Premier exemple : alors qu'historiquement on a toujours affiché pour toutes les gares le mot Gare en français et Station en néerlandais, sous la forme "Gare du Midi ou Zuidstation", on a vu apparaître sur la ligne 55 des mentions unilingues "Bordet Station". Idem pour le bus 59 ainsi que la future ligne 33, qui affichera également "Bordet Station".

La gare de Berchem est également desservie par les lignes 82 et 83, et le mot gare n'a pas été traduit.

Les nouvelles lignes 76 et 77, qui remplaceront à dater du 14 avril 2008 les lignes 30 et 31, ont comme indication de terminus "Kraainem", alors que la station de métro s'appelle également "Crainhem" et qu'elle est située sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert.

Enfin, les lignes 12 et 21, qui desservent l'aéroport,

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL**

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

**betreffende "de speciale namen van bepaalde eindhaltes van MIVB-lijnen".**

**De voorzitter.**- De heer de Patoul heeft het woord.

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans)*.- *In het kader van de herstructurering van haar net heeft de MIVB de namen van bepaalde eindhaltes gewijzigd. Een aantal van die namen worden evenwel niet vertaald of zijn in een andere taal dan de beide landstalen opgesteld.*

*Vroeger werden alle stations systematisch aangeduid met "gare" in het Frans en "station" in het Nederlands. Op de lijnen 55, 59 en 33 vinden we enkel nog het eentalige "Bordet Station" terug.*

*Ook op de lijnen 82 en 83, die het station van Berchem aandoen, is het woord "station" niet vertaald.*

*De lijnen 76 en 77 hebben als eindhalte "Kraainem", terwijl het metrostation ook "Crainhem" heet en zich op het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe bevindt.*

*Tot slot worden de bestemmingen op de lijnen 12 en 21 aangeduid met "Brussels City" en "Brussels Airport".*

*Wat de metro betreft, heeft lijn 1A als eindhalte "Erasmus-Erasmus", terwijl de officiële benaming van het universitair ziekenhuis "Erasmus" is en niet wordt vertaald, net zoals de officiële benaming van het ziekenhuis van de VUB in Jette "UZ Brussel". "UZ Brussel" wordt overigens niet vertaald op de lijnen 13, 14, 15 en 53.*

*Hoe komt het dat de namen van bepaalde eindhaltes niet correct worden weergegeven of niet worden vertaald, met name in het Frans?*

affichent d'une part "Brussels City" et de l'autre côté "Brussels Airport".

Du côté du métro, l'actuelle ligne 1A - future ligne 5 - a son terminus à "Erasmus-Erasmus", alors que la dénomination officielle de l'Hôpital Universitaire est bien "Erasmus" non traduit, tout comme la dénomination officielle de l'Hôpital de la VUB à Jette est "UZ-Brussel" qui, par contre, n'est pas traduit pour les lignes 13, 14, 15 et 53.

Pour quelles raisons les destinations qui sont des gares ne sont-elles traduites que sous la dénomination néerlandophone de "station" et pas de "gare" ?

Quel est le motif de la non traduction de la station de métro "Kraainem-Crainhem" pour les lignes 76 et 77 ? Pourquoi le terminus "Erasmus" est-il traduit en néerlandais alors que le terminus "UZ-Brussel" ne l'est pas ? Qu'est-ce qui explique l'utilisation de mentions en anglais, sans traduction, pour les lignes 12 et 21 ?

Ces détails ne sont que quelques-uns des faits qui nous ont été signalés. Mais il semble pertinent de constater que les traductions de bon nombre de terminus ou de destinations ne sont pas correctement établies, du moins en langue française.

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Avant de répondre précisément à votre question, M. de Patoul, j'aimerais vous rassurer par rapport à votre angoisse d'une tentative de flamandiser ou d'angliciser les noms de la STIB. Ce n'est là ni mon souhait ni mon intérêt. Vous constaterez à travers mes réponses qu'il y a une explication logique et très pragmatique à chacun des exemples que vous citez.

La STIB, pour d'évidentes raisons de lisibilité, privilégie dans la dénomination de ses arrêts et stations des noms bilingues. De plus, le système Syncro, qui permet au voyageur de recevoir par sms le temps d'attente restant avant l'arrivée de son tram ou de son bus, fonctionne de manière optimale lorsque le nom de l'arrêt commence par trois lettres identiques en français et en néerlandais. En effet, le voyageur peut se contenter de taper dans son sms les trois premières lettres de la station pour laquelle

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *Het is geenszins de bedoeling de namen te vervlaamsen of verengelsen, mijnheer de Patoul. U zult zien dat er een logisch en zeer pragmatische uitleg is voor alle voorbeelden die u aanhaalt.*

*Omwille van de duidelijkheid geeft de MIVB de voorkeur aan tweetalige benamingen voor haar haltes. Bovendien functioneert het Syncrosysteem optimaal wanneer de drie eerste letters van de naam van de halte hetzelfde zijn in het Frans en het Nederlands. De MIVB heeft de herstructurering van haar net dus aangegrepen om een aantal haltes een nieuwe naam te geven.*

*De term "Berchem station" wordt al tientallen jaren door de MIVB gebruikt.*

*Volgens Le Petit Robert kan het woord "station" in*

il souhaite obtenir le renseignement. La STIB a donc saisi l'occasion de la refonte pratiquement complète du réseau pour renommer certains de ses arrêts en fonction de ces éléments.

Le terme "Berchem station" est utilisé depuis plusieurs dizaines d'années par la STIB.

Si l'on en croit le Petit Robert, il est tout à fait approprié pour désigner une gare. Une station est, selon ce dictionnaire unanimement reconnu, "un endroit aménagé pour l'arrêt momentané des véhicules de transport". A titre d'exemple, le Robert cite "station de métro, d'autobus" ainsi que "station de chemin de fer", pour désigner une gare de moindre importance. Vous serez d'accord avec moi pour reconnaître que Berchem station correspond à cette dernière définition, puisqu'on ne peut la comparer avec la Gare centrale.

En ce qui concerne l'arrêt Kraainem, il est effectivement habituel de faire concorder la dénomination d'un arrêt de surface, lorsqu'il se situe à proximité d'une station de métro, avec celui de la station. Cependant, dans le cas présent, le nom de l'arrêt fait clairement référence au nom de la commune limitrophe qui, selon la liste officielle, ne bénéficie pas d'une traduction. La question de la légitimité de la seconde appellation - "Crainhem" - adoptée pour la station de métro n'étant pas tranchée, la STIB a opté pour le maintien de la seule appellation initiale : Kraainem.

Vous faites également remarquer que certains noms d'arrêts sont traduits dans les deux langues et d'autres pas. Dans la pratique, lorsque le nom de l'arrêt se réfère à une institution connotée linguistiquement, il convient de ne pas en traduire l'appellation. C'est ainsi que l'on trouve sur le réseau STIB les arrêts et stations : UZ Brussel, ADEPS, ULB, K.U. Brussel, UCL-Saint-Luc, Auditories-UCL, Cliniques-UCL. Par contre, la dénomination "Erasmus", qui fait référence à la personne et non à l'institution hospitalière toute proche, est, dès lors, traduite en "Erasmus".

Enfin, les noms "Brussels City" et "Brussels Airport" qui désignent les terminus des lignes 11 et 12 ont été choisis au regard de la clientèle internationale qui fréquente ces lignes desservant l'aéroport. Je vous rappelle que Brussels Airport est le nom officiel de l'aéroport. Peut-être en serez-

*het Frans wel degelijk gebruikt worden om naar een minder belangrijk treinstation te verwijzen, zoals dat van Sint-Agatha-Berchem.*

*Wat de halte Kraainem betreft, is het inderdaad de gewoonte dat de naam van een bovengrondse halte overeenkomt met die van het metrostation in de onmiddellijke omgeving. In dit geval verwijst de halte echter duidelijk naar de aangrenzende Vlaamse gemeente waarvan de naam geen officiële vertaling heeft in het Frans.*

*U zegt ook dat sommige namen van haltes worden vertaald in het Frans en het Nederlands en andere niet. In de praktijk is het zo dat wanneer de naam van een halte naar een instelling verwijst die uitsluitend tot de Franse of Vlaamse Gemeenschap behoort, de naam niet wordt vertaald. Dat is onder meer het geval voor het UZ Brussel of de ULB. De halte "Erasmus" verwijst niet naar het gelijknamige ziekenhuis, maar naar de historische persoon en heet bijgevolg in het Nederlands "Erasmus".*

*De namen van de haltes "Brussels City" en "Brussels Airport" zijn gekozen om de zaken duidelijk te maken voor het internationale publiek dat zich tussen het stadscentrum en de luchthaven beweegt. Overigens is "Brussels Airport" de officiële benaming van de luchthaven. Ik heb mijn administratie de opdracht gegeven om op alle informatieborden in Brussel voortaan die naam te gebruiken.*

*Het is geenszins mijn bedoeling om de Franse taal stiefmoederlijk te behandelen of de voorkeur te geven aan het Frans of het Nederlands. Ik verspil mijn tijd niet met dat soort dingen.*

vous irrité, mais je vous informe que j'ai donné l'ordre à l'administration que plus aucun panneau d'indication installé à Bruxelles ne mentionne "Zaventem" ni "aéroport national", mais "Brussels Airport". L'usage de l'anglais s'est imposé tout naturellement, comme ce fut jadis le cas pour l'appellation OTAN/NAVO aujourd'hui devenue NATO.

Monsieur le président, j'espère ainsi avoir complètement rassuré M. de Patoul grâce à mes explications logiques et pratiques. Je le redirai peut-être pour la millième fois, mais d'aucune façon, je ne cherche à favoriser l'anglais ou le néerlandais au détriment du français. Ce n'est pas mon genre, et ce serait d'ailleurs une perte de temps.

**M. le président.**- La parole est à M. de Patoul.

**M. Serge de Patoul.**- Je comprends la logique exprimée par le ministre. Cependant, ces logiques utilisées font qu'on s'inscrit systématiquement dans des processus de standardisation. Je suis au regret de dire que tous les étrangers comprendront aussi bien 'Brussels Airport' que 'l'aéroport national de Bruxelles'. Mais la deuxième version a l'avantage de préciser la culture locale, tandis que la première renvoie une image de système similaire, standardisé, sans personnalité. Cela, je ne le souhaite pas.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne suis pas d'accord. Bruxelles, qui a la vocation d'être une ville internationale, doit s'engager sur la voie de la standardisation, surtout pour l'OTAN ou pour l'aéroport. Brussels Airport a été choisi pour être le nom officiel de l'aéroport, au terme de nombreuses études. Je constate que M. de Patoul rejoint ici les Flamands extrémistes, également opposés à l'utilisation de cette dénomination.

**M. Serge de Patoul.**- La différence, c'est que les Flamands sont nationalistes, tandis que je prône une différence culturelle.

*(Rumeurs)*

Ce nationalisme se traduit entre autres par un déni de démocratie, en refusant de désigner trois bourgmestres élus démocratiquement.

**De voorzitter.**- De heer de Patoul heeft het woord.

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).*- *Uw argumenten lijken logisch, maar dienen in feite om steeds vaker het Engels te gebruiken. Buitenlanders begrijpen best dat "l'aéroport national de Bruxelles" hetzelfde betekent als "Brussels Airport", maar de eerste benaming heeft het voordeel dat de plaatselijke cultuur ermee wordt benadrukt. Ik ben tegen een uniform gebruik van Engelse benamingen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Brussel heeft de roeping om een internationale stad te zijn en moet dan ook de Engelstalige benaming hanteren voor de luchthaven of nog de NAVO. Ik herhaal dat de luchthaven officieel Brussels Airport heet. Overigens bent u net zoals Vlaamse extremisten gekant tegen die benaming.*

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).*- *Het verschil is dat ik geen nationalist ben, maar wel mijn eigen cultuur wil benadrukken.*

*(Rumoer)*

*Het Vlaamse nationalisme uit zich bijvoorbeeld in de weigering om drie democratisch verkozen burgemeesters te benoemen.*

**M. Pascal Smet, ministre.** - C'est un autre débat.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**concernant "la faible utilisation des autobus articulés de la STIB le dimanche".**

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

**Mme Françoise Schepmans.** - La STIB a fait l'acquisition, en 2007, de 32 autobus articulés Citaro de marque Mercedes, dont 10 sont garés à la station Jacques Brel pour les lignes 63, 95 et 22 et les autres à Haren pour les lignes 11, 12, 63 et 69. Les dix autobus garés au dépôt de Molenbeek, renommé depuis peu station Jacques Brel, ne roulent pas le dimanche, alors que l'offre de places assises devient de plus en plus limitée, ce même jour, sur les lignes 49 et 85.

De fait, la ligne de bus 49, la plus ancienne de la STIB, mise en service en 1956, constitue une importante rocade à l'ouest de la ville très fréquentée. Desservant le dimanche les deux principaux marchés de Bruxelles - celui de la gare du Midi et celui de la Place du Miroir à Jette -, sa fréquence a été doublée à un passage toutes les dix minutes à la demande des nombreux usagers.

La ligne de bus 85, reliant Berchem à la station de métro Delacroix, en attendant le bouclage de la Petite Ceinture, dessert le marché des Abattoirs d'Anderlecht, très prisé également, avec une correspondance au niveau de la station Delacroix avec le métro en direction de la gare du Midi. Plutôt que de maintenir ces dix nouveaux autobus

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *Dat is een andere kwestie.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende "het geringe gebruik van gelede bussen van de MIVB op zondag".**

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

**Mevrouw Françoise Schepmans** *(in het Frans).* - *In 2007 heeft de MIVB 32 gelede bussen aangekocht, waarvan er 10 gestationeerd zijn aan Jacques Brel voor de lijnen 63, 95 en 22. Die 10 bussen rijden evenwel niet uit op zondag, terwijl er op die dag een plaatsgebrek is op de lijnen 49 en 85.*

*Buslijn 49 is een van de drukste buslijnen in het westen van Brussel en doet op zondag twee markten aan, namelijk de Zuidmarkt en de markt op het Spiegelplein in Jette. Op verzoek van de talrijke reizigers werd de frequentie op zondag al verdubbeld, zodat er een doortocht is om de 10 minuten.*

*Bus 85 verbindt Berchem met het metrostation Delacroix, waar de reizigers de metro kunnen nemen naar het Zuidstation, en doet eveneens de drukbezochte markt aan de slachthuizen in Anderlecht aan.*

*Waarom worden de gelede bussen niet op zondagmorgen ingezet om de reizigers meer comfort te bieden?*

articulés au dépôt chaque dimanche, ne serait-il pas plus judicieux de les mettre en service le dimanche matin sur les lignes 49 et 85 afin d'offrir un meilleur service à la clientèle de la STIB ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le choix du type de bus (standard ou articulé) dépend de plusieurs paramètres, parmi lesquels le taux de fréquentation. Par ailleurs, les bus articulés ne peuvent pas circuler sur l'ensemble des lignes, en raison de la giration qu'ils doivent effectuer et de la trop courte longueur de certains arrêts.

Lorsque le choix est effectué, il n'est pas conseillé d'exploiter une ligne alternativement avec un bus standard et un bus articulé (le dimanche pour reprendre votre exemple) car les règles pour la montée à l'avant divergent sensiblement, ce qui perturberait les clients. En effet, dans les bus standard, la montée à l'avant est d'application en toute occasion, alors que dans les bus articulés, la montée à l'avant ne s'applique qu'après vingt heures.

Ceci étant, la STIB tient compte également des besoins de déplacement au niveau de l'affectation de certains types de véhicules à certaines lignes et peut faire des exceptions. Ainsi, à l'occasion de son prolongement vers la station Delacroix, et pour tenir compte de la suppression du tram 83, la ligne d'autobus 85 a été exploitée au cours des premiers mois avec des autobus articulés le dimanche. Comme nous le verrons très prochainement à l'occasion de l'évaluation du plan tram-bus, cette mesure s'est toutefois avérée excédentaire, de sorte que les autobus de gabarit standard ont été réinstaurés. Le taux de fréquentation n'est donc dans ce cas pas suffisant pour justifier l'utilisation des bus articulés.

Par ailleurs, la ligne 49, dont la fréquence a été doublée le dimanche, ne nécessite pas dans l'immédiat l'utilisation d'autobus articulés. En outre, son itinéraire pose certaines difficultés sur le plan de la giration, inhérentes notamment aux déviations liées aux travaux de l'avenue Fonsny. Néanmoins, depuis peu, la ligne de bus 46, qui dessert le marché des Abattoirs à hauteur de la station de métro Clemenceau, et sur laquelle d'importants problèmes de surcharges ont été constatés, se voit

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De keuze van een gewone of gelede bus hangt van meerdere parameters af, waaronder het aantal reizigers. Bovendien kunnen gelede bussen niet op alle lijnen worden ingezet, omdat ze voldoende draairuimte nodig hebben en bepaalde haltes niet lang genoeg zijn.*

*Het is ook niet raadzaam om een lijn afwisselend met een gewone bus en een gelede bus te bedienen, omdat de regels voor het vooraan instappen verschillen, wat verwarrend is voor de reizigers. In gewone bussen moeten de reizigers altijd vooraan instappen, terwijl dat in de gelede bussen pas verplicht is na 20.00 uur.*

*De MIVB tracht niettemin zo goed mogelijk rekening te houden met de verplaatsingsbehoeften en kan eventueel uitzonderingen maken. Zo werd buslijn 85 na de verlenging ervan tot het metrostation Delacroix en de afschaffing van tram 83 in het begin bediend met gelede bussen op zondag. Die maatregel bleek evenwel niet nodig, zodat er nu opnieuw gewone bussen worden ingezet.*

*Ook op buslijn 49, waarvan de frequentie werd verdubbeld op zondag, lijkt het niet nodig om gelede bussen in te zetten. Bovendien kunnen gelede bussen op bepaalde punten van dat traject maar moeilijk draaien, wegens de omleidingen die verbonden zijn aan de werken aan de Fonsnylaan. Daarentegen worden er sinds kort gelede bussen ingezet op buslijn 46, omdat de bussen overvol zaten.*

*U ziet dus dat wij gelede bussen inzetten als de situatie dat vereist en het traject dit toelaat.*

exploitée par des autobus articulés chaque dimanche. Nous suivrons néanmoins votre suggestion. En cas de demande plus intense, la STIB mettra en service ces autobus articulés si la situation le nécessite et que les conditions de giration le permettent.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ANNE SWAELENS

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

concernant "les horaires d'été de la STIB".

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

**Mme Anne Swaelens.**- De nombreux usagers se sont adressés à moi en ce qui concerne les horaires d'été que pratique la STIB. Durant cette période, la fréquence des véhicules est nettement moindre et ce, toute la journée, même aux heures de pointe.

Pendant les mois de juillet et d'août, les écoles sont certes en congé mais de nombreuses personnes continuent à travailler. Elles doivent attendre plus longtemps aux arrêts et se trouvent confrontées à des transports bondés vu que la fréquence est moindre.

Les usagers se plaignent particulièrement du métro. Les gens sont serrés les uns contre les autres et ce, généralement, dans une chaleur beaucoup plus importante. De plus, durant cette période, il faut encore compter avec les nombreux touristes qui remplissent eux aussi les transports publics.

Les employés de la STIB ont bien sûr droit à des vacances comme tous les autres travailleurs. Néanmoins, ne serait-il pas au minimum possible d'augmenter la fréquence durant les heures de pointe ? Serait-il possible d'envisager une telle modification pour l'été prochain ?

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE SWAELENS

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

betreffende "de zomerdienstregeling bij de MIVB".

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

**Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).**- *Tijdens de zomerperiode daalt de frequentie van de voertuigen van de MIVB, zelfs tijdens het spitsuur.*

*Ook tijdens de zomervakantie moeten er nog heel wat mensen werken. Zij staan vaak lang te wachten aan haltes tot er een overvolle tram, bus of metro arriveert.*

*Vooraf in de metro is het erg: de mensen staan er in de hitte op elkaar gepakt. In de zomer gebruiken ook heel wat toeristen het openbaar vervoer.*

*De werknemers van de MIVB hebben uiteraard recht op vakantie. Toch moet het mogelijk zijn om de frequentie te verhogen tijdens de spitsuren. Kan dat al tegen volgende zomer?*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il est vrai que, chaque année, les fréquences des lignes sont adaptées en fonction des rythmes socio-économiques de la Région où, en dépit des touristes plus nombreux ou de l'augmentation du nombre de déplacements pour motifs de loisirs, on constate une baisse importante de la demande de transport. Cependant, nous constatons depuis plusieurs années que la demande augmente.

Il faut également préciser que le maintien de fréquences plus élevées que ce qui se pratique actuellement aurait un impact budgétaire très important, qui n'est pas aujourd'hui inscrit au budget ni de la Région, ni dans le contrat de gestion de la STIB. Les autres membres du gouvernement ne souhaitent pas non plus changer la situation.

Toutefois, la STIB et moi-même avons réalisé ces dernières années des efforts dans le sens que vous préconisez, et nous entendons poursuivre ceux-ci. Ainsi, depuis 2005, nous appliquons désormais l'horaire des petites vacances scolaires au début juillet et fin août. Ceci permet de maintenir des fréquences de passage plus élevées pendant ces périodes charnières, où l'on mesure plus de déplacements que pendant le creux de la période estivale.

Par ailleurs, les fréquences de certaines lignes rencontrant des besoins spécifiques, par exemple les lignes 12 - Airport Line -, 69 - quartier Reine Elisabeth - et 72 - ADEPS -, font l'objet d'une attention particulière et connaissent une baisse moins importante de leurs fréquences.

Enfin, la livraison des nouveaux BOA sur le réseau de métro a entraîné une réaffectation du matériel sur le réseau qui permettra aux trois lignes de disposer d'une capacité sensiblement supérieure aux années précédentes. Cette redistribution du matériel apportera un plus indéniable au niveau du confort. Il en va de même pour le réseau de tramway, qui pourra profiter du parc de T3000 et T4000 livrés depuis le mois de septembre dernier.

Nous faisons donc des efforts, mais je suis bien conscient de la demande qui existe encore pour certaines lignes. Nous maintiendrons ces efforts dans les années à venir, mais il faut savoir que,

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Tijdens de zomer geldt er een bijzondere uurregeling, omdat dan de vraag naar openbaar vervoer kleiner is. Toch merken we al enkele jaren dat de vraag stijgt.*

*Het zou zeer veel geld kosten om de reisfrequentie die tijdens het schooljaar geldt, aan te houden tijdens de zomermaanden. De begroting laat dat niet toe en er is ook geen sprake van in het beheercontract van de MIVB. Ook de andere regeringsleden zijn geen voorstander van een wijziging.*

*De MIVB heeft de afgelopen jaren op dat vlak inspanningen geleverd en wil dat blijven doen. Zo hanteert de MIVB begin juli en eind augustus al de frequentie die ook van toepassing is tijdens kortere schoolvakanties, omdat de vraag dan groter is dan in het midden van de zomer.*

*Ook op bepaalde lijnen, zoals de Airport Line, wordt een belangrijke frequentie behouden.*

*Door de levering van de nieuwe metrostellen beschikken de drie metrolijnen over een aanzienlijk hogere capaciteit, wat bevorderlijk is voor het comfort. Hetzelfde geldt voor de tramlijnen.*

*Hoewel we inspanningen doen, ben ik me ervan bewust dat er nog werk aan de winkel is. Ik wijs er echter op dat het wekelijks 700.000 euro zou kosten om de reisfrequentie tijdens de zomermaanden op hetzelfde peil te houden.*

pour garder la fréquence normale pendant l'été, chaque semaine coûte 700.000 euros.

**Mme Anne Swaelens.**- Je ne parle pas d'une fréquence normale, mais d'une fréquence adaptée aux heures de pointe, le matin et le soir.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Même pour faire cela de manière très limitée, ce n'est pas évident, également en termes d'organisation.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

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

**concernant "les vélos dans les transports en commun".**

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

**Mme Danielle Caron.**- Je reviens sur le Plan vélo et les vélos dans les transports en commun. De plus en plus de Bruxellois utilisent leur vélo pour se déplacer en ville.

Ce mode de déplacement doux et conforme au développement durable est d'ailleurs soutenu par la Région et par vous-même. Vous venez dernièrement de lancer un appel à projets pour l'installation de stations de vélo sur le territoire de la Région.

L'arrivée future de ces vélos à Bruxelles est pour moi l'occasion de revenir sur la combinaison vélo-transports en commun. En effet, de nombreux cyclistes souhaiteraient combiner l'utilisation du vélo avec le tram, le bus ou le métro. Cette intermodalité me semble primordiale si nous souhaitons réfléchir à la mobilité dans notre Région

**Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).**- *Ik heb het niet over een normale frequentie, maar over een aangepaste frequentie tijdens de ochtend- en avondspits.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Zelfs een beperkte aanpassing is niet gemakkelijk door te voeren, vooral om organisatorische redenen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

**betreffende "de fietsen in het openbaar vervoer".**

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).**- *Alsmaar meer Brusselaars gebruiken de fiets om zich in de stad te verplaatsen.*

*Fietsen sluit aan bij de duurzame ontwikkeling van de stad. U besteedt er bijzondere aandacht aan en kondigde heel wat nieuwe fietspunten aan.*

*Veel fietsers willen de fiets graag combineren met het openbaar vervoer. U moet daar rekening mee houden.*

*Het is reeds toegelaten om een fiets mee te nemen in een metrostel. In 2004 werd er een abonnementformule ingevoerd.*

*Als ik me niet vergis, was de MIVB van plan om een studie te laten uitvoeren om na te gaan of het haalbaar is om fietsen toe te laten op bussen. Is die*

de manière globale.

L'embarquement des vélos est déjà autorisé à bord des métros. En 2004, un abonnement vélo à 15 euros par an a remplacé le "Vélo-Pass". Vous l'aviez rappelé lors du débat sur le Plan Vélo, bien qu'il ait fallu un certain temps avant que les informations sur le site soient corrigées.

Si mes souvenirs sont bons, il me semble qu'il était question que la STIB prépare une étude pour l'embarquement de vélos à bord des bus. Qu'en est-il de cette étude ? Quels en sont les principaux résultats et enseignements ? Cette étude a-t-elle été suivie d'actions concrètes ? Il me semble également que, dans certains trams, entre autres dans les anciens 91 et 92, la présence de vélos était autorisée à certaines heures dans le cadre d'un test. Ce test est-il aujourd'hui terminé ? Quelles en sont les conclusions ?

Par ailleurs le protocole vélo devait être revu en automne 2005 pour améliorer les possibilités de combinaison entre le vélo et les transports publics. Qu'en est-il aujourd'hui de ce protocole vélo ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Madame Caron, le contrat de gestion prévoit que la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale poursuivent leurs efforts pour "offrir des conditions favorables de combinaison entre le vélo et les transports publics, en concertation avec les associations bruxelloises de cyclistes".

Globalement, la ligne de conduite suivie par la STIB consiste à accueillir les cyclistes avec bienveillance dans le métro et les trams à plancher bas, lorsque la charge des véhicules le permet. De plus, à la fin 2007, la Région a installé le long du réseau de la STIB 72 parkings pour vélos dont 55 couverts, ce qui représente près de 1.200 emplacements. En 2008, quatre parkings supplémentaires aux abords des stations Belgica, Georges-Henri, Botanique et Pannenhuis sont prévus.

Plusieurs stations de métro sont équipées de goulottes le long des escaliers. Celles-ci facilitent l'accès des cyclistes aux stations de métro. Lors de travaux de rénovation, le placement de goulottes est

*studie uitgevoerd? Wat zijn de resultaten? Komen er maatregelen? Er bestond ooit een proefproject om fietsen toe te laten op trams. Welke resultaten heeft dat opgeleverd?*

*Het fietsprotocol van de MIVB zou in de herfst van 2005 worden gewijzigd om de combinatie van fietsen en openbaar vervoer te bevorderen. Wat is de stand van zaken?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Volgens het beheercontract van de MIVB is het de bedoeling om de combinatie van fietsen en openbaar vervoer te bevorderen in overleg met de Brusselse fietsersverenigingen.*

*De MIVB laat fietsen toe op de metro en op trams met een lage opstapplank als het niet al te druk is. Eind 2007 heeft de MIVB trouwens 72 fietsenstallingen bij haltes geïnstalleerd. In 2008 komen er fietsenstallingen bij de haltes Belgica, Georges-Henri, Kruidtuin en Pannenhuis.*

*In een aantal metrostations zijn er fietsgoten aangebracht langs de trappen. Bij renovatiewerken worden deze goten steeds aangebracht. Fietsen zijn ook toegelaten in liften en op roltrappen.*

*De MIVB werkt onder meer aan wegwijzers om fietsers duidelijk te maken wat de meest geschikte uitgang is.*

*Het fietsabonnement bestond van 2004 tot 1 februari 2008 en kostte 15 euro. Tegenwoordig*

systématiquement pris en compte. L'accès des vélos est, par ailleurs, autorisé dans les ascenseurs et sur les escalators.

Parmi les projets en cours de développement figure l'adoption d'une nouvelle signalétique spécifique indiquant aux cyclistes la meilleure sortie à emprunter.

L'abonnement vélo, qui était vendu 15 euros depuis 2004, a rencontré un succès comparable à celui du "Vélo Pass" qui l'avait précédé et qui atteignait une moyenne annuelle de 250 ventes. Depuis le 1er février 2008, l'accès des vélos était devenu gratuit à ma demande explicite. Par conséquent, cet abonnement n'est plus en vente.

Après une phase de test, l'accès des vélos dans les trams à plancher surbaissé a été pérennisé dans des conditions similaires à celles prévues dans le métro. Ceci dit, quelques trams circulent encore en période de test. Nous avons demandé à la STIB de tenir compte du fait que cette phase est dépassée, mais nous allons devoir encore le lui rappeler.

En ce qui concerne les bus, il est difficile, compte tenu de leur charge et de la montée par la porte avant, d'y accueillir des vélos. Cette disposition n'a d'ailleurs jamais été prévue. En revanche, nous avons voulu organiser un test d'installation de racks pour vélos à l'avant des autobus, mais le pouvoir fédéral n'a jamais accordé l'autorisation nécessaire à la STIB pour le mener à bien.

Dans certaines villes canadiennes, on peut placer son vélo à l'avant ou à l'arrière d'un bus. En Belgique, le pouvoir fédéral n'a pas autorisé cette pratique.

Le protocole d'accord a été suivi régulièrement. Nous ferons une nouvelle évaluation cette année. Alors que le site web de la STIB a récemment été adapté, il subsiste des affichages non encore adaptés dans les stations. J'ai donc demandé à M. Flausch de veiller au plus vite à cette adaptation et de réaliser une campagne d'information pour que les gens réellement intéressés aient connaissance de cette possibilité. Cette demande a été formulée par écrit.

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

*is het gratis om de fiets mee te nemen op het openbaar vervoer.*

*Het is nu ook toegelaten om de fiets mee te nemen op trams met een lage opstapplank, onder dezelfde voorwaarden die voor de metro gelden. Op enkele trams is de testfase nog van toepassing. Ik zal de MIVB eraan herinneren dat die is afgelopen.*

*Het is moeilijk om fietsen toe te laten op bussen. We hebben ooit een proefproject willen organiseren met fietsdragers die aan de voor- of achterkant van bussen zouden worden aangebracht, zoals in sommige Canadese steden gebruikelijk is. In België heeft de federale overheid een dergelijke uitrusting niet toegestaan.*

*Wij zullen dit jaar de uitvoering van het protocolakkoord opnieuw evalueren. De website van de MIVB is al aangepast, maar in de stations moeten nog een aantal affiches worden vervangen. Ik heb de heer Flausch per brief gevraagd die aanpassingen zo snel mogelijk door te voeren en een informatiecampagne te organiseren.*

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

**Mme Danielle Caron.**- Merci pour ces explications et ces précisions qui nous permettent d'y voir plus clair et de donner un suivi à notre discussion sur le Plan vélo en commission de l'infrastructure.

En ce qui concerne les trams, vous avez répondu avec précision, mais j'aurais voulu avoir un complément d'information à propos des bus. Normalement, il n'est actuellement pas autorisé de pénétrer dans un bus avec un vélo, mais, même si, de temps en temps, un chauffeur ferme les yeux. Comme pour un landau, pourquoi ne pourrait-on pas autoriser dans le futur les personnes à mettre leur vélo dans les bus en dehors des heures de pointe ou en fin de soirée, sans nécessairement avoir de porte-vélo à l'avant ou à l'arrière du bus, pour autant que cela ne dérange pas les autres usagers. Je ne vous demande pas de répondre maintenant. Je pense qu'il y a la possibilité de le faire.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne l'exclus pas. J'y suis aussi plutôt favorable. C'est la montée à l'avant qui complique les choses, parce que cela veut dire qu'on doit entrer à l'avant avec le vélo ou qu'on doit rouvrir les portes au milieu, ce qui change à nouveau les règles et le comportement des usagers. C'est la raison principale. Je vais à nouveau consulter la STIB afin d'examiner s'il n'est pas envisageable qu'on puisse prendre le bus avec son vélo le soir, après 20h .

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE 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,**

**concernant "les modalités des interventions sur le réseau de la STIB en cas d'incidents liés à la sécurité".**

**Mevrouw Danielle Caron** *(in het Frans).*- *Momenteel mag men niet met de fiets op de bus. Waarom zou men dit niet kunnen toestaan buiten de spitsuren of in de late avond, voor zover dit de andere reizigers niet hindert?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik sluit die mogelijkheid niet uit, maar het vooraan instappen bemoeilijkt de zaken. Als wij de middendeur weer moeten openen, zal dit de regels en het gedrag van de reizigers opnieuw veranderen. Ik zal niettemin de MIVB vragen te onderzoeken of het mogelijk is fietsen op de bus toe te laten na 20.00 uur.*

*- Het incident is gesloten*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PATRICK SESSLER**

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

**betreffende "de regels van het optreden op het MIVB-netwerk ingeval van incidenten in verband met de veiligheid".**

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI,**

**concernant "le service sécurité et contrôle de la STIB".**

**M. le président.-** A la demande de M. Patrick Sessler, excusé, sa question orale est retirée.

La parole est à M. El Karouni pour sa question orale jointe.

**M. Mustapha El Karouni.-** Je voudrais vous interroger à propos d'un article publié par le quotidien la Dernière Heure dans son édition du jeudi 6 mars 2008. Cet article concerne les déclarations d'un ancien employé du service Sécurité et Contrôle, licencié en juillet 2007, qui font suite à l'agression d'un chauffeur de bus de la ligne 46, intervenue quelques jours plus tôt.

Pour rappel, un conducteur avait été agressé le lundi 3 mars en fin d'après-midi par une bande de jeunes. Une patrouille de police de la zone Midi avait été dépêchée sur les lieux, ce qui avait conduit à l'arrestation d'un des auteurs.

Il semblerait que personne n'ait prévenu le service Sécurité et Contrôle de la STIB lors de cet incident. Or, ce service, qui, en octobre 2007, était composé de 265 personnes, exerce des missions à caractère potentiellement plus répressif et dispose de la capacité de dresser des PV. Il est chargé de régler les conflits et les incidents survenant sur le réseau.

Est-il exact que ce service n'ait pas été appelé à la suite de cette agression ?

D'après les déclarations de cet ancien patrouilleur, "la STIB passe outre ce service dans l'objectif d'assurer la vitesse commerciale de ses lignes".

Toujours d'après lui, lorsqu'un incident se produit sur une ligne, "le chauffeur appelle son dispatching. Puis, selon la procédure, ce dernier doit appeler le service Sécurité et Contrôle lorsque cela nécessite une intervention". Or, toujours d'après lui, "ils préviennent leurs superviseurs dont l'objectif premier est de dégager la voie le plus vite possible, et ce au mépris des éventuelles victimes, laissant

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI,**

**betreffende "de dienst Veiligheid en Controle van de MIVB".**

**De voorzitter.-** Op aanvraag van de heer Patrick Sessler, die verontschuldigd is, wordt zijn mondelinge vraag ingetrokken.

De heer El Karouni heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

**De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).-** *Op 3 maart 2008 werd een buschauffeur op lijn 46 door een bende jongeren aangevallen. Een politiepatrouille van de zone Zuid kon een van de daders vatten.*

*Naar verluidt zou evenwel niemand de dienst Veiligheid en Controle van de MIVB hebben verwittigd. Die dienst, die 265 personen telde in oktober 2007, heeft nochtans als taak de incidenten en de conflicten op het net te regelen en kan proces-verbaal opstellen.*

*Klopt het dat die dienst niet werd verwittigd?*

*Een voormalig personeelslid van de dienst Veiligheid en Controle van de MIVB heeft in La Dernière Heure van 6 maart 2008 verklaard dat de supervisors die dienst niet verwittigen om de weg zo snel mogelijk te kunnen vrijmaken en de reïssnelheid niet in het gedrang te brengen. Zij verkiezen dus de daders te laten lopen om geen tijd te verliezen.*

*Het voormalig personeelslid beweert die toestand al in 2006 bij zijn meerderen te hebben aangeklaagd. Is er toen een onderzoek uitgevoerd? Met welke resultaten?*

*Die persoon zou ook klacht hebben ingediend bij het Comité P op 30 november 2007.*

*Het Comité P zou in december geantwoord hebben dat de feiten worden onderzocht. Heeft het onderzoek resultaten opgeleverd?*

*Meerdere leden van de veiligheidsdienst van de MIVB zijn het trouwens eens met hun ex-collega en*

ainsi filer les agresseurs pour ne pas perdre de temps. Ces superviseurs ne sont ni assermentés, ni équipés et encore moins formés pour ce type d'intervention".

Ce patrouilleur dit avoir dénoncé ces faits à sa hiérarchie dès 2006. Je voudrais savoir si une enquête avait déjà été menée à l'époque à ce propos. Si oui, quels en ont été les résultats ? Dans le cas contraire, pourquoi ?

On apprend également que cet employé a déposé plainte au Comité P le 30 novembre 2007 pour suspicion de faits délictueux.

Le comité P lui aurait répondu en décembre dernier qu'il "allait confier les devoirs d'enquête à son service d'enquête". Est-ce exact ? Qu'en est-il au niveau de cette enquête ?

Enfin, plusieurs patrouilleurs en service au service Sécurité et Contrôle corroboreraient la version de leur ancien collègue. Ils affirmeraient que l'attitude de la direction met la sécurité des usagers en péril.

Le fait de que ce service n'aurait pas été appelé suite à l'agression de ce chauffeur pourrait-il donner foi à ces déclarations et, par conséquent, être révélateur de dysfonctionnements au sein de la STIB ?

Pouvez-vous nous apporter des éclaircissements au sujet de cet incident ? Une enquête est-elle, ou sera-t-elle, diligentée au sein de la STIB afin de faire toute la lumière sur cette affaire ?

Vous comprendrez, M. le Ministre, que je ne retire pas ma question, vu l'importance de celle-ci.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La STIB et moi-même n'avons pas pour habitude de polémiquer, que ce soit par voie de presse ou dans le cadre d'un débat parlementaire, avec des membres du personnel licenciés. La STIB m'a toutefois transmis une autre version des faits que celle que vous relayez.

Elle a été informée par e-mail le 18 mars dernier par un représentant du Comité P qu'une plainte avait été déposée et qu'une enquête était ouverte. Une rencontre entre les représentants de la STIB et

*bevestigen dat de houding van de directie nefast is voor de veiligheid van de reizigers.*

*Na de agressie tegen de chauffeur werd de veiligheidsdienst niet opgeroepen. Is dat een bewijs dat er problemen zijn?*

*Kunt u het incident toelichten? Voert de MIVB een onderzoek?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het is niet mijn gewoonte om in het parlement of in de pers te discussiëren over een ontslagen personeelslid. Toch wijs ik u erop dat de MIVB een andere versie van de feiten geeft.*

*Op 18 maart ontving de MIVB een e-mail van het Comité P waarin werd gemeld dat er een onderzoek werd geopend naar aanleiding van een klacht. Binnenkort vindt een vergadering met het MIVB en het Comité P plaats. De MIVB zal*

du Comité P est prévue dans les jours à venir. La STIB collaborera évidemment à cette enquête, et les mesures nécessaires seront prises le cas échéant.

Dans ces circonstances, je préfère ne pas me prononcer et laisser le Comité P faire son travail, qui donnera raison à l'une ou l'autre partie.

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

**M. Mustapha El Karouni.**- Bien que je comprenne votre souci de respecter la procédure en cours, il est légitime de poser la question de savoir si oui ou non vous avez obtenu des informations selon lesquelles il arrive qu'on ne prévienne pas le service Sécurité et Contrôle afin de dégager au plus vite la voie.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne possède pas ces informations.

**M. Mustapha El Karouni.**- J'attendrai qu'elles vous parviennent et ne manquerai pas de vous réinterpeller à ce sujet.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "le plan de mobilité de Schaarbeek et son incidence sur la circulation dans les communes avoisinantes".

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

*uiteraard meewerken aan het onderzoek en indien nodig maatregelen treffen. Aangezien het onderzoek nog loopt, wil ik me er niet over uitspreken.*

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

**De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).**- *Ik begrijp uw houding. Toch wil ik weten of u informatie hebt waaruit zou blijken dat de veiligheidsdienst soms niet wordt gewaarschuwd, omdat men de rijweg zo snel mogelijk wil vrijmaken.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik beschik niet over die informatie.*

**De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).**- *Ik zal een nieuwe vraag stellen over dit onderwerp.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "het mobiliteitsplan Schaarbeek en het effect op het verkeer in de omliggende gemeenten".

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

**Mme Brigitte De Pauw** (en néerlandais).- *La commune de Schaerbeek a adopté le 5 mars dernier une deuxième phase importante de son plan de mobilité. Par le biais de celui-ci, elle compte écarter de sa commune la circulation de transit afin de garantir une meilleure qualité de vie à ses habitants. Les navetteurs venant notamment d'Anvers et de Liège, seront ainsi contraints à emprunter des voies d'accès alternatives hors de la commune. Plusieurs voies de circulation seront supprimées à la sortie de l'E40 en direction de la place Meiser, et à terme, d'autres voies seraient également supprimées au niveau du Boulevard Lambermont.*

*Réduire la circulation automobile dans les quartiers afin d'améliorer la qualité de vie, comme le souhaitent les communes et la Région, n'est pas acceptable si cela engendre un report de pression automobile sur les communes voisines.*

*Par ailleurs, ce plan aura également des incidences sur les entreprises bruxelloises et l'emploi, car il rend plus difficile l'accès, actuellement déjà laborieux, vers la capitale pour les travailleurs flamands et wallons.*

*Ces conditions ne risquent-elles pas d'inciter les entreprises à délocaliser leurs activités vers des zones plus accessibles de Wallonie et de Flandre ? Avez-vous des indications de l'impact de ce plan sur la circulation dans la Région et les communes voisines de Schaerbeek ? Comptez-vous examiner ce dossier ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Tout comme Mme De Pauw, je suis soucieux de l'accessibilité et de la qualité de vie à Bruxelles. Je tiens néanmoins à souligner que les Bruxellois sont responsables de deux-tiers du trafic automobile*

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- De gemeente Schaerbeek keurde op woensdag 5 maart 2008 een tweede en belangrijke fase van haar mobiliteitsplan goed. Met dat plan wil Schaerbeek het doorgaand verkeer uit de gemeente weren en zo zorgen voor een betere levenskwaliteit voor haar inwoners. Schaerbeek wil voornamelijk dat de automobilisten die van buiten Brussel naar de hoofdstad komen, met name via de E40 uit de richting van Luik en de A12 uit de richting van Antwerpen, andere invalswegen zoeken dan de wegen door Schaerbeek. Volgens het plan zullen er een aantal rijstroken worden geschrapt aan de afrit van de E40 richting Meiserplein en op termijn zouden ook een aantal rijstroken op de Lambermontlaan verdwijnen.

Ik heb toch enkele bedenkingen bij dit plan. Zo is mijn vrees groot dat andere gemeenten veel meer verkeershinder zullen ondervinden door dit mobiliteitsplan. Alle gemeenten en ook het gewest willen sluipverkeer in de woonwijken verhinderen om de levenskwaliteit van de inwoners te verbeteren. Het kan echter geenszins de bedoeling zijn om het verkeer uit één gemeente te weren en de verkeersdrukke naar een andere gemeente te verleggen.

Mijn tweede bezorgdheid betreft de bedrijven en de werkgelegenheid in Brussel. Dit plan bemoeilijkt mogelijk de toegang tot Brussel vanuit Antwerpen, Leuven en Luik, en dus van werknemers vanuit Vlaanderen en Wallonië. De verkeersellende naar Brussel toe is elke morgen al aanzienlijk. Zal dit niet de spreekwoordelijke druppel worden voor vele bedrijven om hun bedrijf uit Brussel te verplaatsen naar bedrijventerreinen in Wallonie of Vlaanderen omwille van de betere bereikbaarheid?

Wat is uw visie op dit plan, mijnheer de minister? Hebt u een beeld van de impact van dit mobiliteitsplan op de verkeersstromen in het gewest en de buurgemeenten van Schaerbeek? Zult u dit onderzoeken?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Net zoals mevrouw De Pauw vind ik dat Brussel zowel bereikbaar als leefbaar moet zijn. Ik wil er ook op wijzen dat de Brusselaars zelf verantwoordelijk zijn voor twee derden van het Brusselse autoverkeer en

*dans notre Région. Une enquête que nous avons menée dans dix quartiers résidentiels bruxellois a révélé que plus de 70% du trafic de transit était dû à des Bruxellois et non à des navetteurs.*

*La Région est du reste représentée au sein du comité d'accompagnement du plan de mobilité de la commune de Schaerbeek, ce qui ne signifie pas que j'approuve la totalité de ce plan. Un certain nombre de simulations ont déjà été effectuées. La commune de Schaerbeek annonce de nombreuses mesures mais n'est pas compétente pour toute une série d'aspects qui sont du ressort régional. Je ne cautionnerai par exemple jamais la fermeture de sorties de l'E40 à Schaerbeek sans avoir l'assurance que la pression automobile ne se déplacera pas vers les communes avoisinantes.*

*Schaerbeek devra tenir compte dans son plan d'action concret du schéma directeur pour les boulevards périphériques, qui est en cours d'élaboration, et de l'accessibilité et de la viabilité de Bruxelles.*

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

**Mme Brigitte De Pauw** (en néerlandais).- *Il importe effectivement que Schaerbeek ne prenne pas de décisions unilatérales et que l'accessibilité et la viabilité soient toujours prises en considération.*

- *L'incident est clos.*

van het sluipverkeer tijdens het spitsuur. Het zijn zeker niet enkel de pendelaars die schuld treffen. Het is belangrijk om daarop te wijzen in dit debat.

We hebben een onderzoek gevoerd in tien Brusselse woonwijken. Daaruit is gebleken dat meer dan 70% van het sluipverkeer in de woonstraten wordt veroorzaakt door Brusselaars en niet door pendelaars.

Overigens is het Brussels Gewest ook vertegenwoordigd in het begeleidingscomité voor het mobiliteitsplan van de gemeente Schaarbeek. Dat wil niet zeggen dat ik akkoord ga met de volledige inhoud van het plan. Er zijn reeds een aantal simulaties uitgevoerd. De gemeente Schaarbeek kondigt een hele reeks maatregelen aan, maar is voor vele zaken niet bevoegd. Vaak gaat het over gewestbevoegdheden. Ik zal nooit akkoord gaan met bijvoorbeeld het sluiten van afritten van de E40 in Schaarbeek als we geen zekerheid hebben dat de verkeersdruk zich dan niet verplaatst naar aangrenzende gemeenten.

Op dit ogenblik wordt er aan een richtplan voor de middenring gewerkt. Het is de eerste keer dat er een coherent plan voor de grote lanen en invalswegen komt. Wanneer er een concreet actieplan wordt opgesteld, zal de gemeente Schaarbeek rekening moeten houden met het richtplan voor de middenring. Schaarbeek zal niet op eigen houtje maatregelen nemen. Voor elke maatregelen moet de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Brussel in overweging worden genomen.

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

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Ik ben tevreden over het antwoord. Ik vind het ook belangrijk dat Schaarbeek geen eenzijdige beslissingen neemt en dat er steeds rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid en leefbaarheid.

- *Het incident is gesloten.*

## QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "les ralentisseurs de trafic".**

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

**M. Philippe Pivin.** - Monsieur le ministre, vous savez que, depuis le 1er janvier 2008, la tutelle sur les règlements complémentaires de circulation routière est une compétence régionale. Cette tutelle permet à la Région, et plus particulièrement à vous-même, d'avoir autorité sur divers aménagements relatifs à la circulation routière et, notamment, les ralentisseurs de trafic.

A l'heure actuelle, ces ralentisseurs de trafic doivent répondre à des prescriptions techniques assez précises qui sont détaillées dans les arrêtés royaux du 9 octobre 1998 et du 3 mai 2002.

Les ralentisseurs de trafic peuvent être classés en deux catégories. D'une part, il s'agit des obstacles verticaux. Ceux-ci comprennent les casse-vitesses, les plateaux ou encore les coussins berlinois. Et, d'autre part, ce sont les obstacles horizontaux, comme les rétrécissements de la chaussée ou les sens giratoires.

Il me revient souvent, et je le constate également par moi-même, que de nombreux obstacles verticaux sont aujourd'hui plus symboliques que réellement utiles. En effet, de nombreux casse-vitesses ou plateaux peuvent être franchis à vive allure. J'ai d'ailleurs pour habitude de les surnommer les "plateaux-confort".

Plusieurs raisons peuvent l'expliquer. Tout d'abord, les voiries sur lesquelles des bus circulent ne peuvent comporter que des obstacles verticaux très limités, et tout le monde le comprendra. Ensuite, les normes techniques prescrites par les deux arrêtés royaux pour l'aménagement d'obstacles verticaux sont assez complaisantes en la matière.

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "de verkeersremmers".**

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

**De heer Philippe Pivin** *(in het Frans)*. - *Sinds 1 januari 2008 is het toezicht op de aanvullende reglementen op het wegverkeer een gewestelijke bevoegdheid. Dat toezicht omvat onder meer de verkeersremmers.*

*Die verkeersremmers moeten beantwoorden aan de technische voorschriften van de koninklijke besluiten van 9 oktober 1998 en 3 mei 2002 en kunnen in twee categorieën worden ingedeeld, namelijk de verticale obstakels (verkeersdrempels, verkeersplateaus, Berlijnse kussens) en de horizontale obstakels (versmalling van de weg of de rijrichting).*

*De meeste verticale obstakels zijn vandaag eerder symbolisch dan echt nuttig. Heel wat verkeersdrempels en -plateaus kunnen immers met vrij hoge snelheid worden genomen. Dat komt enerzijds omdat de verkeersremmers niet te hoog mogen zijn op de bustrajecten en anderzijds omdat de technische voorschriften vrij soepel zijn.*

*Voor de veiligheid van onze inwoners is het nochtans belangrijk dat die verkeersremmers hun rol volledig kunnen vervullen. Een lagere snelheid betekent ook minder luchtvervuiling. Het gewest zou strengere technische normen kunnen opleggen of horizontale obstakels kunnen plaatsen op de wegen die door de bussen worden gebruikt. Dat zou niet alleen de snelheid van de automobilisten afremmen, maar ook de ruimte voor de andere weggebruikers vergroten. Dat is overigens een van de aanbevelingen van de International Association of Public Transport.*

*Tot slot zouden wij een algemeen plan voor verkeersremmende maatregelen kunnen opstellen*

Néanmoins, il serait utile pour la sécurité de nos concitoyens que les ralentisseurs de trafic jouent pleinement leur rôle. Notons aussi qu'une vitesse réduite est également positive pour combattre la pollution de l'air. Pour ce faire, nous pourrions imaginer que le Région prescrive des normes techniques plus sévères. Une autre solution consisterait à installer des obstacles horizontaux sur les voiries empruntées par des bus. En plus de ralentir la vitesse des automobilistes, ceci permettrait d'offrir plus d'espace aux autres usagers de la voirie. C'est d'ailleurs l'une des recommandations de l'Union internationale des Transports publics.

Enfin, nous pourrions concevoir un plan d'aménagement global des ralentisseurs de trafic. Il semblerait que, pour optimiser leurs effets, ceux-ci doivent être intégrés dans un schéma de structure global et non mis en oeuvre isolément.

Monsieur le ministre j'aimerais vous poser cinq questions.

Tout d'abord, existe-t-il un cadastre des ralentisseurs de trafic en Région bruxelloise ? Si oui, est-il ventilé entre voiries communales et régionales, entre types de ralentisseurs et par commune ?

Quelle sera votre attitude concernant ces règlements complémentaires ? Comptez-vous en faire une compétence régionale exclusive ou bien seulement en assurer la tutelle ? Dans ce cas, quel degré d'autonomie laisserez-vous aux communes ?

Ensuite, quelle sera votre position quant aux prescriptions techniques des ralentisseurs de trafic ? Allez-vous conserver les prescriptions prévues dans les deux arrêtés royaux de 1998 et 2002 ou aller vous les modifier ? Dans ce cas, les rendrez-vous plus contraignantes pour les automobilistes ?

Les obstacles verticaux n'étant pas recommandés, comptez-vous installer des ralentisseurs de trafic horizontaux (et donc des rétrécissements) sur les voiries empruntées par les bus afin d'y ralentir la vitesse des automobilistes ?

Enfin, comptez-vous proposer un plan global et harmonieux d'aménagement des ralentisseurs de trafic ?

*om de doeltreffendheid ervan te verhogen.*

*Bestaat er een register van alle verkeersremmers in het gewest? Wordt er een opsplitsing gemaakt tussen de gemeente- en de gewestwegen, tussen de gemeenten onderling en volgens het type verkeersremmer?*

*Zult u van de aanvullende reglementen een exclusieve gewestbevoegdheid maken of er enkel toezicht op uitoefenen? Welke autonomie zult u de gemeenten laten?*

*Zult u de technische voorschriften uit de koninklijke besluiten van 1998 en 2002 behouden of strenger maken?*

*Bent u van plan horizontale obstakels in te voeren op de bustrajecten om de snelheid van de automobilisten af te remmen?*

*Zult u een algemeen plan opstellen?*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Je vais répondre à vos cinq questions. Premièrement, Bruxelles Mobilité a recensé en 2005 les dispositifs ralentisseurs de vitesse sur les voiries régionales. Près de cent cinquante dispositifs ont été dénombrés : cinquante ralentisseurs et cent plateaux. L'administration a également chargé le Centre de recherches routières (CRR) de vérifier la conformité de ces dispositifs par rapport à la réglementation qui en fixe les conditions d'implantation et les prescriptions techniques.

Le CRR a de ce fait mis au point une méthodologie pour le contrôle de la géométrie des dispositifs surélevés et l'a appliquée à large échelle sur les voiries régionales en mesurant 862 profils et en établissant 279 fichiers de résultats. La méthodologie mise en œuvre a fait l'objet d'une publication du CRR et ce travail a été présenté à un large public intéressé, composé de représentants de la Région et des communes, lors d'une séance générale organisée en date du 27 septembre 2006.

Deuxièmement, la mise en place d'un ralentisseur de trafic doit faire l'objet d'un règlement complémentaire, étant donné qu'il s'agit d'un aménagement qui impose une obligation pour le conducteur. La tutelle est organisée par arrêté royal. Les droits et obligations de chaque partie y sont repris.

Depuis le 1er janvier dernier, c'est le ministre régional qui assure la tutelle sur les voiries communales comme le faisait le ministre fédéral avant cette date. Je compte donc exercer cette tutelle comme précisé dans l'arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière, qui stipule que : "Ces règlements sont soumis à l'approbation du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions. (...) Si le ministre ne s'est pas prononcé dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire (...), le règlement peut être mis en vigueur".

Ma circulaire du 15 décembre 2007 spécifie que l'élaboration de règlements complémentaires relève toujours de la compétence des communes mais que le contrôle en la matière est désormais effectué par le ministre de la Mobilité de la Région. Cette

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).* - *Mobiel Brussel (voormalige BUV) heeft in 2005 alle verkeersremmers op de gewestwegen in kaart gebracht. Het zijn er ongeveer 150. De administratie heeft het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) opgedragen om na te gaan of ze in regel zijn met de technische voorschriften.*

*Het OCW heeft heel wat metingen verricht en de resultaten gepubliceerd en voorgesteld op 27 september 2006.*

*De plaatsing van een verkeersremmer is enkel mogelijk als er een aanvullend reglement geldt. Het bestuurtoezicht wordt geregeld door een koninklijk besluit, waarin de rechten en plichten van de betrokken partijen worden vermeld.*

*Sinds 1 januari 2008 oefenen de gewesten het bestuurtoezicht op de gemeentewegen uit. Ik zal mijn bevoegdheid uitoefenen in overeenstemming met het K.B. van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, volgens hetwelk de regelgeving moet worden voorgelegd aan de bevoegde minister en automatisch van kracht kan worden als de minister zich er niet binnen de 60 dagen over uitspreekt.*

*In mijn rondzendbrief van 15 december 2007 staat dat het opstellen van aanvullende reglementen nog steeds een gemeentelijke bevoegdheid is, maar dat de controle terzake wordt uitgevoerd door de minister van Mobiliteit. De rondzendbrief bepaalt ook de procedure.*

*De federale overheid heeft nog geen definitieve regeling getroffen inzake de regionalisering van het verkeersreglement. De huidige wetgeving is nog steeds van kracht en de beheerder van een weg kan aansprakelijk worden gesteld voor niet-reglementaire verkeersremmers.*

*De federale overheid bepaalt de technische voorschriften in overleg met de gewesten. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is niet bevoegd om die voorschriften op eigen houtje te wijzigen, maar als de verkeerswetgeving wordt geregionaliseerd zal dat uiteraard mogelijk zijn. Dat is echter voor na 2009.*

circulaire, qui a été envoyée à toutes les communes, précise également la procédure à suivre pour l'exercice de ce contrôle.

Troisièmement, la régionalisation du code de la route n'a pas encore été précisée au niveau du gouvernement fédéral; il y a donc lieu actuellement de se conformer à la législation en vigueur. La responsabilité du gestionnaire de voirie peut donc être mise en cause en cas d'aménagement non conforme.

Je précise également qu'aujourd'hui, les prescriptions techniques sont déterminées par le fédéral, en concertation avec les Régions, mais la Région ne peut actuellement pas les changer. Après la régionalisation des compétences, cela sera sans doute possible. Comme cela aura lieu après 2009, ce sera soit moi-même, comme je l'espère, soit mon successeur qui l'exercera.

Quatrièmement, il faut bien tenir compte du fait que chaque dispositif destiné à ralentir la vitesse des véhicules ralentit également la vitesse commerciale des autobus. Ce sont donc deux choses incompatibles qui nécessitent l'adoption d'un compromis. Sur les voiries régionales, dont la fonction essentielle est la circulation, empruntées par les bus, nous utilisons nettement plus de méthodes comme les réductions de largeur de voiries, les ronds-points, les chicanes pour réduire la vitesse, que les casse-vitesse. Pour être honnête, je n'aime pas trop les casse-vitesse.

Néanmoins, il peut s'avérer utile et nécessaire d'implanter un dispositif surélevé localement, à proximité d'une école par exemple, sans pour autant en placer sur toute la longueur de la voirie. En principe, la mise en place de dispositifs surélevés est limitée à l'aménagement de zones 30, aux carrefours par la mise en place d'un plateau lorsque cela s'avère nécessaire pour la sécurité, aux emplacements où il est constaté une vitesse excessive des véhicules et aux débouchés de la voirie communale sur la voirie régionale.

Pour ce qui concerne les autres mesures, la réalisation de bandes bus, de sites propres, de pistes cyclables est souvent jumelée avec une réduction de la largeur de la chaussée destinée au trafic automobile et donc de la vitesse. La réalisation d'oreilles de trottoirs, d'arrêts de transports publics

*We moeten er rekening mee houden dat snelheidsremmers een negatieve invloed hebben op de reissnelheid van bussen. Er is steeds een compromis nodig. Op gewestwegen is vlot verkeer een noodzaak. Daar maken we bij voorkeur gebruik van rotondes en wegversmallingen. Ik ben eerlijk gezegd geen voorstander van verkeersdrempels.*

*In sommige gevallen kan een verkeersdrempel echter nuttig zijn, bijvoorbeeld in de omgeving van een school. In principe worden verkeersdrempels enkel gebruikt in zones 30, op bepaalde kruispunten, op wegen waar vaak te snel wordt gereden en op aansluitingen van gemeentewegen op gewestwegen.*

*De aanleg van busstroken en fietspaden gaat vaak gepaard met een versmalling van de rijstroken en zorgt er voor dat het verkeer vertraagt.*

*Het is ook mogelijk om de snelheid buiten de spitsuren te beperken door een desynchronisatie van de verkeerslichten.*

*Er bestaat geen globaal plan voor de verkeersremmers wegens de verschillende parameters die in aanmerking komen. Het gewest zou een dergelijk plan kunnen overwegen, maar ik wacht liever eerst de regionalisering van die bevoegdheid af, alvorens samen met de gemeenten gemeenschappelijke regels vast te stellen voor het hele gewestelijke grondgebied.*

en extension de trottoir, de zones 30 aux abords d'école, fait partie de la panoplie des moyens de réduction de la vitesse.

Je citerai également certaines particularités des grilles de feux qui peuvent, par désynchronisation, réduire les vitesses en dehors des heures de pointe.

Quant à votre cinquième question, il n'existe pas à ce jour de plan global de déploiement des ralentisseurs de trafic, vu la diversité des paramètres qui entrent en ligne de compte. Nous pourrions envisager à l'avenir un plan plus global au niveau régional. Je préfère attendre pour cela la régionalisation de la compétence, afin de fixer d'abord les règles en commun accord avec les communes et la Région et pouvoir ensuite les appliquer sur l'ensemble du territoire de la Région.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. WILLEM DRAPS**

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

**concernant "l'état d'entretien des ascenseurs de la Place Poelaert et de l'espace public régional en général".**

**M. le président.**- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question est lue par M. Mustapha El Karouni.

La parole est à M. El Karouni.

**M. Mustapha El Karouni.**- Mis en service voici même pas cinq ans, les ascenseurs de la Place Poelaert rencontrent indiscutablement un vif succès auprès des piétons et des cyclistes et répondent à une véritable nécessité, sans vouloir revenir sur le débat qu'ils ont suscité au plan esthétique.

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER WILLEM DRAPS**

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

**betreffende "het onderhoud van de liften aan het Poelaertplein en van de gewestelijke openbare ruimte in het algemeen".**

**De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door de heer Mustapha El Karouni voorgelezen.

De heer El Karouni heeft het woord.

**De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).**- *De liften aan het Poelaertplein, die vijf jaar geleden in gebruik werden genomen en aan een reële behoefte beantwoorden, zien er vandaag erg vuil uit en vertonen sporen van vandalisme. De drankgelegheid annex terras aan de voet van de*

L'exploitation en a été confiée à la STIB, qui a intégré l'outil dans son réseau.

Quiconque se rend aujourd'hui sur place est affligé devant l'état de saleté et le vandalisme qui marquent ces installations.

La buvette-cafétéria qui avait été initialement intégrée au projet et qui devait jouer à cet endroit un rôle de contrôle social, est aujourd'hui abandonnée dans un piteux état sans qu'aucune mesure ne soit prise pour masquer cette situation affligeante.

De plus, très régulièrement, une des deux cabines est en panne, ce qui, particulièrement les week-ends, entraîne de longues files d'attente. Cette situation suggère une impression peu élogieuse de l'état et de l'entretien des installations et lieux publics de notre Ville-Région.

Au-delà des questions évidentes quant à savoir ce qui va être entrepris pour redonner à ces ascenseurs fréquentés par de nombreux visiteurs étrangers une image plus conforme de ce que l'on peut attendre d'une ville qui se veut la capitale de l'Europe, je voudrais, à cette occasion, stigmatiser le manque général d'entretien et de souci du détail à l'égard des espaces publics le long des axes régionaux à Bruxelles.

Poteaux de signalisation pliés, bollards et chaînes manquants, poubelles débordantes, avaloirs bouchés, plantations endémiques, bordures et trottoirs enfoncés sont la généralité, un espace rigoureusement entretenu étant l'exception. Les ascenseurs de la Place Poelaert ne sont qu'une facette d'une réalité qui caractérise Bruxelles aux yeux de nombreux visiteurs étrangers.

S'il devait subsister un doute à cet égard, il conviendrait d'organiser aléatoirement des visites impromptues de l'espace public régional pour se rendre compte de cette situation atypique et de la différence de standards d'entretien entre notre capitale et celles des pays voisins.

Le ministre est-il conscient de cette situation ? Croit-il possible d'y remédier à bref délai ?

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

*liften, die voor een sociale controle moest zorgen, ligt er verlaten bij. Bovendien is één van de twee liftkokers regelmatig buiten dienst, wat vooral tijdens het weekend voor lange wachtrijen zorgt.*

*Die situatie is bijzonder slecht voor het imago van het gewest en is symptomatisch voor het algemeen gebrek aan onderhoud en oog voor detail in de openbare ruimten. Verbogen wegwijzers, ontbrekende palen en kettingen, overvolle vuilnisbakken, verstopte straatkolken, voetpaden in slechte staat, zijn eerder regel dan uitzondering. Een dergelijke toestand is ondenkbaar in onze buurlanden.*

*Is de minister zich bewust van deze situatie? Denkt hij deze op korte termijn te kunnen verhelpen?*

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** La fréquentation des ascenseurs de la place Poelart atteint quelque 5.000 usagers par jour. Cette estimation est basée sur des sondages et sur le nombre de déplacements des cabines d'ascenseur.

Quant au problème plus spécifique des pannes, la maintenance des ascenseurs proprement dite fait l'objet d'un contrat omnium de dix ans avec une société sous-traitante spécialisée. Le coût est pris en charge par Beliris pour un montant de 136.124 euros. Toutes les prestations nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de ces équipements sont donc à charge de cette société, y compris les interventions pour libérer les personnes éventuellement bloqués.

Au niveau de la fréquence des pannes, le nombre total d'interventions de la société se monte à 106 pour l'année 2007, à savoir 56 pour l'ascenseur n° 1 et 50 pour l'ascenseur n° 2. Il faut également signaler que 53 des 106 interventions, soit la moitié, font suite à des actes de vandalisme.

La STIB prend en charge les frais de nettoyage des installations, les interventions de dépannage et les réparations hors ascenseurs, ainsi que les frais de surveillance, et ce pour un montant total de 75.000 euros.

Les ascenseurs sont nettoyés quotidiennement et en fin de journée. Afin de lutter contre le vandalisme, différentes mesures ont été mises en oeuvre : installation de caméras dans les cabines et les salles d'attente, équipements de contrôle d'intrusion, grilles de fermeture et d'accès entre minuit et 7 heures du matin. Ces équipements font l'objet d'un rapport de télésignalisation vers le dispatching et le bureau de contrôle des opérations. Des contrôles réguliers sont effectués, par ailleurs, par les équipes de surveillance du réseau. La mise en exploitation de la surface commerciale au pied des ascenseurs vise également à lutter contre le vandalisme par contrat associé. La brasserie Zeste et bubble a cessé son activité après onze mois, car son offre de produits ne répondait plus aux attentes de la clientèle, une fois la période estivale terminée. La STIB est actuellement en négociation avec trois candidats-exploitants potentiels pour la reprise de cet espace commercial.

Bien que l'entretien des infrastructures régionales

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Elke dag gebruiken zo'n 5.000 personen de liften aan het Poelaertplein.*

*Het onderhoud van die liften maakt het voorwerp uit van een omniumcontract van 10 jaar met een gespecialiseerde onderaannemer. Alle prestaties zijn dus ten laste van dat bedrijf, met inbegrip van het bevrijden van mensen die in de lift vastzitten. De kostprijs van het contract (136.124 euro) wordt ten laste genomen door Beliris.*

*In 2007 heeft het bedrijf 106 interventies gedaan. In 53 van de 106 gevallen ging het om vandalisme.*

*De MIVB draagt de kosten voor het schoonmaken, bepaalde herstellingen en het toezicht. In totaal bedragen ze 75.000 euro.*

*De liften worden dagelijks schoongemaakt. Er zijn meerdere maatregelen genomen om vandalisme te bestrijden. Zo zijn er camera's geplaatst en worden de liften 's nachts afgesloten. De liften worden op afstand gecontroleerd door de dienst dispatching en de controledienst. Ook de bewakingsdienst komt regelmatig ter plaatse. De horecaruimte aan de voet van de liften is bedoeld ter bevordering van de sociale controle, teneinde vandalisme te bestrijden. De zaak die er gevestigd was, heeft er de brui aan gegeven. De MIVB pleegt overleg met drie kandidaten die er een nieuwe zaak willen beginnen.*

*Het onderhoud van de infrastructuur is niet perfect, maar is toch al verbeterd. Helaas wordt de openbare ruimte dagelijks geteisterd door het toenemende vandalisme. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest besteedt jaarlijks 29 miljoen euro aan de herstelling van schade door ongevallen en vandalisme en aan het onderhoud van infrastructuur. Alles wordt in het werk gesteld om de infrastructuur dagelijks te onderhouden en te herstellen. Vier controleurs gaan na of er door ongevallen schade is veroorzaakt op de wegen en houden de administratie op de hoogte. Het afvalbeheer is een bevoegdheid van staatssecretaris Kir.*

*We werken aan een website waarop alle Brusselaars eventuele infrastructuurproblemen kunnen melden.*

ne soit pas parfait, celui-ci s'est amélioré. Néanmoins, des actes de vandalisme et d'incivilité sont commis quotidiennement sur les lignes de bus mais également sur l'espace public régional en général. Il convient de prendre en compte ce phénomène croissant dans cette ville.

La Région consacre 29 millions d'euros par an à la réparation des dégâts dus aux accidents et aux actes de vandalisme, ainsi qu'à l'entretien quotidien des infrastructures routières. 12.000 euros sont consacrés à l'entretien des installations électriques et électromécaniques. Tout est mis en oeuvre au quotidien pour préserver l'état des infrastructures et à les réparer si nécessaire. Quatre garde-route régionaux effectuent des contrôles aléatoires afin de constater les dégâts consécutifs à des accidents et de les signaler aux services compétents de l'administration. Enfin, la gestion des déchets relève de la compétence de mon collègue M. Kir et non de la mienne.

Enfin, un site web, en cours d'élaboration, sera accessible à tous les Bruxellois afin de leur permettre de signaler en ligne les éventuels problèmes d'infrastructure, auquel un suivi sera garanti.

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

**M. Mustapha El Karouni.**- Comment expliquez-vous que des actes de vandalisme soient encore commis sur la place Poelart alors que celle-ci est équipée de caméras ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il existe vraisemblablement un nombre limité de personnes, plus souvent des jeunes, avec des comportements répréhensibles qu'il convient d'arrêter.

- *L'incident est clos.*

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

**De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).**- *Hoe komt het dat de liften nog steeds worden geteisterd door vandalen? Er hangen toch camera's?*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Er is een kleine minderheid van vooral jongeren die zich misdraagt. We moeten daar paal en perk aan stellen.*

- *Het incident is gesloten.*

**QUESTION ORALE DE MME JULIE FISZMAN**

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

**concernant "le développement commercial dans les stations de métro".**

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

**Mme Julie Fiszman.**- Monsieur le ministre, je vous avais déjà questionné au mois de novembre sur l'installation de distributeurs automatiques d'argent dans les stations de métro. A l'époque, vous m'aviez répondu qu'il s'agissait d'une phase de test. Dans un second temps, vous alliez voir si des concessions seraient envisageables, de sorte que les banques payeraient le placement de tels distributeurs.

Au-delà de cet aspect, j'aimerais vous interroger à propos du développement "commercial" dans les stations de métro. En effet, d'une part, si ce développement est mené de manière réfléchie, cela pourrait conduire à l'augmentation du nombre d'usagers, étant donné l'aspect pratique de ce système. De même, les personnes circulant en voiture individuelle pourraient, de la sorte, être incitées à prendre le métro. En outre, l'argent retiré des concessions permettrait d'alimenter les recettes de la STIB et, par conséquent, de diminuer les tarifs. D'autre part, le développement de ce genre de magasins aurait pour effet d'augmenter la convivialité dans les stations et pourrait conduire à diminuer le sentiment d'insécurité de certains usagers.

Existe-t-il un cadastre des commerces dans les stations de métro ? Combien de magasins sont-ils présents ? Combien le mètre carré est-il loué par la STIB ? La STIB et votre cabinet mènent-ils une réflexion sur un plan global de développement stratégique des emplacements commerciaux dans les stations de métro ?

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE FISZMAN**

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

**betreffende "de winkels in de metrostations".**

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

**Mevrouw Julie Fiszman** (in het Frans).- *Ik stelde u reeds in november een vraag over de plaatsing van geldautomaten in metrostations. U zei toen dat het om een proefproject ging.*

*Nu wil ik u ondervragen over de ontwikkeling van winkelruimte in de metrostations. Als u daar op een doordachte manier mee omspringt, kan het aantal gebruikers van het openbaar vervoer zelfs toenemen. Het geld van de concessie-overeenkomsten komt goed van pas voor de MIVB en zou kunnen dienen om de tarieven te verlagen. Bovendien maken winkels de metrostations gezelliger en bestrijden ze het onveiligheidsgevoel.*

*Bestaat er een kadaster van de winkels in de metrostations? Hoeveel winkels zijn er? Hoeveel oppervlakte verhuurt de MIVB?*

*Ontwikkelt u samen met de MIVB een globale strategie?*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Il y a actuellement 140 commerces qui sont répertoriés dans le métro de Bruxelles, ce qui représente 10.000 m<sup>2</sup> de surfaces commercialisables. L'objectif de la STIB est de doubler cette superficie d'ici dix ans et de valoriser au mieux ces espaces.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer en réponse à la question écrite n°532 de M. Chahid, la volonté de la STIB, au travers de cette activité, est d'offrir une véritable "valeur ajoutée" au parcours client au sein de ses infrastructures, sous la forme de services divers, et d'améliorer ainsi le sentiment de sécurité des voyageurs. Le développement des commerces du métro fait donc bien partie d'une stratégie réfléchie, qui a été lancée via le Plan stations.

Ce plan est marqué par une volonté d'implication, de professionnalisation et de responsabilisation du personnel des stations, qui sont les ambassadeurs de la STIB sur le terrain. Le deuxième volet du projet consiste, avec l'aide de Bruxelles Mobilité, à restaurer les stations, afin de les rendre plus modernes et plus attrayantes, de sorte que ces infrastructures répondent aux besoins des clients et des agents de la STIB qui y travaillent quotidiennement.

Le développement des commerces dans les stations fait partie intégrante du volet relatif à la convivialité, qui est destiné à augmenter le nombre d'utilisateurs et à améliorer la sécurité.

Une cellule de gestion des commerces en stations a été mise sur pied. Cette cellule a pour mission de développer et de valoriser ces espaces.

Enfin, en ce qui concerne le montant des redevances perçues par la STIB, il est fonction de la station, des mètres carrés occupés par la surface commerciale, de la situation géographique du commerce dans la station, et du flux des voyageurs susceptibles de passer devant le commerce. Il est donc difficile de donner un prix qui soit significatif. Je peux quand même vous dire que le prix au mètre carré varie de 300 à 1.200 euros par an. Un plan est en cours d'élaboration.

- *L'incident est clos.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - *Op dit ogenblik zijn er 140 winkels in de Brusselse metrostations met een totale oppervlakte van 10.000 m<sup>2</sup>. De MIVB wil die oppervlakte binnen tien jaar verdubbelen en opwaarderen.*

*Zoals ik reeds zei in mijn antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Chahid, wil de MIVB dat de winkels een toegevoegde waarde hebben en het veiligheidsgevoel bevorderen. De ontwikkeling van de winkelruimte in de metrostations past in een doordachte strategie.*

*Het plan getuigt van de wil om het personeel van de stations professioneler te laten werken en verantwoordelijkheid te geven. De personeelsleden vertegenwoordigen de MIVB immers op het terrein. Bovendien is het de bedoeling om de stations moderner en aantrekkelijker te maken, zodat de infrastructuur beter beantwoordt aan de noden van de klanten en het personeel.*

*Winkels moeten bijdragen tot meer gezelligheid, meer reizigers en een grotere veiligheid.*

*Er is een cel opgericht die zich met het beheer van de winkels in de metrostations zal bezighouden om die ruimten beter te ontwikkelen en valoriseren.*

*De huurprijs die de MIVB vraagt, hangt af van het metrostation, de grootte en de geografische positie van de handelsruimte. Het is dus moeilijk om een indicatief bedrag te geven, maar de prijs per vierkante meter schommelt tussen 300 en 1.200 euro per jaar. Er is een plan in de maak.*

- *Het incident is gesloten.*

#### QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "la liaison entre Simonis et le Heysel via les hauts de Jette".**

**M. le président.**- Le Bureau élargi de ce midi a décidé de joindre une question orale de M. Coppens à celle de M. Pivin.

#### QUESTION ORALE JOINTE DE M. RENÉ COPPENS,

**concernant "la pertinence du trajet proposé pour le tram 9".**

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

**M. Philippe Pivin.**- Comme tout le monde, j'ai récemment pu prendre connaissance des études d'impact du probable futur tram 9. C'est un projet urbain assez ambitieux que vous êtes, enfin, en train de finaliser et je vous en félicite.

A ce jour trois variantes ont été proposées. Les deux premières prévoient le passage d'un tram de Simonis jusqu'à Houba de Strooper. La seule différence entre les deux réside dans le détour que fait la variante n°2 par l'avenue Poplimont tandis que la variante n°1 traverse la place Reine Astrid. La variante n°3 consiste, elle, en un prémétro, toujours entre Simonis et Houba de Strooper. Les rapports d'impact déjà réalisés semblent privilégier la variante n°1 en arguant de divers avantages que vous connaissez. Toutefois la deuxième variante présente également de sérieux avantages.

Certains habitants et commerçants, surtout des Jettois, préféreraient cette deuxième solution qui apporterait selon eux moins de nuisance durant les travaux. A première vue, le bon sens semble l'indiquer. En effet, le trajet passant par la place Reine Astrid et incluant un parking souterrain provoquera un immense chantier qui dérangera fortement les commerces de ce quartier. On le sait, les retards de chantier sont fréquents et il se

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "de verbinding tussen Simonis en de Heizel via Hoog Jette".**

**De voorzitter.**- Het Uitgebreid Bureau heeft beslist een mondelinge vraag van de heer Coppens aan de vraag van de heer Pivin toe te voegen.

#### TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RENÉ COPPENS

**betreffende "de geschiktheid van het voorgestelde traject voor tram 9".**

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

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *Ik heb onlangs kennis kunnen nemen van de effectenstudie van de toekomstige tramlijn 9. Het verheugt mij dat er eindelijk schot komt in dit ambitieus stedenbouwkundig project.*

*In de effectenstudie worden drie varianten onderzocht. In de eerste twee varianten gaat het om een bovengrondse lijn tussen Simonis tot Houba de Strooper, met dat verschil dat in variant 1 de tram via het Koningin Astridplein rijdt en in variant 2 via de Poplimontlaan. Variant 3 bestaat uit een premetrolijn.*

*De effectenstudie lijkt de voorkeur te geven aan variant 1, maar sommige inwoners en handelaars uit Jette zouden variant 2 verkiezen omdat die minder hinder zou veroorzaken tijdens de werken. In geval van variant 1 moet er immers een ondergrondse parking onder het Koning Astridplein worden aangelegd.*

*Zal er bij de definitieve keuze rekening worden gehouden met die parameter? Welke maatregelen zullen er worden genomen voor de handelaars en zelfstandigen die tijdens de werken moeilijk of niet te bereiken zijn? Zult u hen eventueel een bijkomende vergoeding toekennen, wetende dat de*

pourrait que de nombreux commerces ainsi que le marché dominical soient longuement perturbés avec toutes les conséquences y afférentes.

M. le ministre, ce paramètre sera-t-il pris en compte lors du choix définitif d'une des trois variantes ? Vous êtes-vous penché sur le sort des tous les commerçants et indépendants du périmètre d'intervention, qui seront difficilement accessibles, voire inaccessibles, durant la durée des travaux ? Le cas échéant, comptez-vous leur proposer une indemnisation supplémentaire à celle, assez limitée, prévue par la loi du 3 décembre 2005 ? Je vous rappelle à cet égard que deux de mes collègues - Mme Schepmans et M. Cools - ont déposé en 2004 une proposition d'ordonnance relative à l'indemnisation des nuisances résultant de travaux publics de longue durée. Cette indemnisation de la Région pourrait compléter celle prévue par la loi de 2005.

Dans l'hypothèse du choix de la première variante, on parle beaucoup d'un parking souterrain place Reine Astrid. Il me semble que cette place est une voirie communale. Dès lors, comment comptez-vous vous y prendre pour financer un tel parking ? Y a-t-il un accord du gouvernement à ce sujet ? Cela a-t-il été budgétisé ?

Enfin, M. le ministre, nous avons pu entendre que certaines places publiques pourraient être réaménagées aux frais de la Région lors des travaux du tram 9. En tant que mandataire municipal, cela m'intéresse fortement. On pourrait voir cela comme un mécanisme d'indemnisation des communes en échange de leur accord sur certains travaux. J'aurais donc voulu savoir si vous comptiez, dans le futur, rendre ce mécanisme automatique, ce dont je ne doute pas.

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

**M. René Coppins** *(en néerlandais).*- *Le désenclavement du Nord-Ouest de Bruxelles et de l'Universitair Ziekenhuis Brussel par l'amélioration du réseau des transports en commun est une question très complexe et coûteuse, mais qui permet au gouvernement bruxellois et aux communes concernées d'améliorer de manière efficace et durable la mobilité des citoyens. C'est*

*vergoeding in de wet van 3 december 2005 vrij beperkt is? In 2004 hebben collega's Schepmans en Cools een voorstel van ordonnantie ingediend betreffende de vergoeding van de schade als gevolg van werken van lange duur. Die gewestelijke vergoeding zou de vergoeding van de wet van 2005 kunnen aanvullen.*

*Als er voor variant 1 wordt gekozen, zou er een ondergrondse parking komen onder het Koningin Astridplein. Dat plein behoort tot het gemeentelijk wegennet. Hoe zult u die parking financieren? Heeft de regering hiervoor al het licht op groen gezet en een budget vrijgemaakt?*

*Er zouden tijdens de werken aan tramlijn 9 ook een aantal pleinen worden heraangelegd op kosten van het gewest. Men zou dit als een soort compensatie aan de gemeenten kunnen beschouwen in ruil voor hun instemming met bepaalde werken. Zult u dit mechanisme in de toekomst veralgemenen?*

**De voorzitter.**- De heer Coppins heeft het woord voor zijn toegevoegde vraag.

**De heer René Coppins.**- De minister beheerst dit dossier perfect en zal dus ongetwijfeld geen problemen hebben om mijn vragen te beantwoorden. Ik dank hem hiervoor bij voorbaat.

Ten aanzien van de heer Pivin wil ik mij verontschuldigen omdat ik het over dezelfde inhoud zal hebben, maar naar het einde toe meer

*pourquoi il importe de bien peser son choix politique avant de réaliser de lourds investissements.*

*L'Open VLD a toujours soutenu l'option d'une extension du réseau de métro. Puisque le gouvernement a choisi de réintroduire la ligne de tram 9, nous aimerions affiner et améliorer ce choix.*

*Le tracé privilégié par le ministre de la Mobilité, qui emprunte l'avenue de Jette et le boulevard du Centenaire, est le trajet le plus court mais aussi celui qui entraînera le plus de complications, en comparaison au trajet alternatif passant par l'avenue de Jette, l'avenue de Laeken et l'avenue de Poplimont, qui ne suit pas un tracé direct. Les deux tracés ont été envisagés dans l'étude stratégique.*

*Le trajet avenue de Jette-boulevard du Centenaire traverse le coeur commercial de la place Reine Astrid, avec potentiellement une série de conséquences douloureuses : la disparition d'une partie de la surface disponible, d'un grand nombre de places de parking, de 52 emplacements pour les marchands du marché de Jette et de quasi tous les grands arbres de l'avenue de Jette. Un parking souterrain est, dans ce cas, une absolue nécessité. Le trajet alternatif que nous plébiscitons permettrait de limiter l'abattage des arbres, de ne supprimer aucune place de parking et de ne perturber en rien le marché de Jette.*

*Les travaux à la place reine Astrid entraîneront des problèmes logistiques et un fort manque à gagner pour les commerçants et les marchands de la place, ainsi que tout au long de l'avenue de Jette et du boulevard du Centenaire, que les autorités devront compenser. Le trajet alternatif évite cette nuisance directe, étant donné la distance importante entre les commerces et la ligne de tram et le simple fait que peu de commerces dépendent à cet endroit de passants dépensiers.*

*Le trajet que vous avez choisi est fort proche des maisons et des commerces, avec les nuisances probables liées au bruit et aux vibrations, malgré toutes les précautions techniques.*

*Le tracé avenue de Jette - boulevard du Centenaire, via l'avenue Poplimont suit en site propre un parcours le long d'avenues plus larges, sans*

spécifiques questions à poser.

Mijn vraag betreft de geschiktheid van het door de minister voorgestelde traject van tram 9.

De ontsluiting van het noordwesten van Brussel en het Universitair Ziekenhuis Brussel met een beter openbaar vervoer is een zeer complexe en dure aangelegenheid, maar het geeft ook de mogelijkheid aan de Brusselse regering en de betrokken gemeenten om de mobiliteit van de burgers op een efficiënte en duurzame manier ingrijpend te verbeteren. Daarom is het absoluut noodzakelijk dat er goed over de beleidskeuze wordt nagedacht voordat er zware investeringen worden gedaan.

Er werd gekozen voor de herinvoering van tramlijn 9. Voor Open VLD is een uitbreiding van het metronet op lange termijn de enige goede oplossing, maar nu de tram het heeft gehaald, willen wij graag die beleidskeuze verfijnen en verbeteren.

De minister van Mobiliteit wil tram 9 laten rijden langs het traject Jetselaan-Eeuwfeestlaan, dus de kortste weg. Op het eerste zicht een verdedigbare keuze, ware het niet dat dit traject een hele kettingreactie van problemen oplevert, die te vermijden zijn met een alternatief traject, Jetselaan-Lakenselaan-Poplimontlaan-Eeuwfeestlaan, dat een niet zo recht tracé volgt op de kaarten, maar heel wat minder complicaties meebrengt.

In de strategische studie worden beide tracés tegenover elkaar afgewogen.

Het traject Jetselaan-Eeuwfeestlaan loopt langs en door het Astridplein, met enkele mogelijke pijnlijke gevolgen: het verdwijnen van een deel van de beschikbare oppervlakte, van een groot aantal parkeerplaatsen, van 52 standplaatsen voor de kramers van de markt van Jette en van quasi alle grote bomen langs de Jetselaan. Een ondergrondse parkeergarage is in dit geval een absolute noodzaak. Het traject Jetselaan-Lakenselaan-Poplimontlaan-Eeuwfeestlaan snijdt veel minder door dit centrum, zodat er slechts enkele bomen dienen te verdwijnen, het verlies van parkeerplaatsen bijna nihil is en de markt van Jette ongestoord kan doorgaan.

*arbres, à l'écart des commerces et des habitations.*

*Le tracé avenue de Jette - boulevard du Centenaire perturbe le marché de Jette sur la place Reine Astrid - occupée par des échoppes et des chalandes - où il est susceptible de provoquer un accident.*

*Le tracé le long de l'avenue de Poplimont ne traverse quant à lui aucun point piétonnier.*

*Le premier tracé, traversant la place Astrid coûtera au total 61 millions d'euros, car il inclut la construction d'un parking souterrain, pour compenser la perte des places de stationnement en surface. Des surprises budgétaires ne sont en outre pas exclues vu la complexité du chantier.*

*Le tracé le long de l'avenue de Poplimont est en soi plus onéreux, mais la construction du parking souterrain n'étant dans ce cas qu'une option supplémentaire, son coût serait de 58,8 millions d'euros, sans risque de surprise budgétaire.*

*Pourquoi privilégiez-vous le premier tracé passant par la place Reine Astrid ? Quand le choix définitif sera-t-il opéré ?*

Het traject Jetselaan-Eeuwfeestlaan snijdt door het commerciële hart van dat deel van Brussel. De werken zullen dus leiden tot logistieke problemen en sterk verminderde inkomsten voor de winkeliers en handelaars aan het Astridplein en langs de gehele Jetselaan tot aan de Eeuwfeestlaan. Aangezien het aan de overheid is om al die ondernemingen te compenseren voor de geleden schade, zullen de kosten ook nog eens oplopen. Het traject Jetselaan-Lakenselaan-Poplimontlaan-Eeuwfeestlaan vermijdt deze directe overlast, gezien de grote afstand van de handelszaken tot de tramlijn en het simpele feit dat er veel minder handelszaken zijn die afhankelijk zijn van kooplustige voorbijgangers.

Het traject Jetselaan-Eeuwfeestlaan loopt zeer dicht bij de woonhuizen en handelszaken, vermoedelijk met de nodige geluids- en trillingsoverlast vandien, ondanks alle technische voorzorgen.

Het traject Jetselaan-Lakenselaan-Poplimontlaan-Eeuwfeestlaan loopt langs veel bredere, boomloze lanen, ver genoeg van winkels en woonhuizen, met een brede bedding.

Het traject Jetselaan-Eeuwfeestlaan verstoort het drukbezochte Astridplein. Een tram die door een kluwen van marktkramers, marktbezoekers en hun voertuigen rijdt, laat het ergste vermoeden over het mogelijke risico op ongevallen. Het traject Jetselaan-Lakenselaan-Poplimontlaan-Eeuwfeestlaan loopt in eigen bedding en kruist geen druk voetgangersverkeer.

Het traject Jetselaan-Eeuwfeestlaan zal in totaal 61 miljoen euro kosten, aangezien er een ondergrondse parkeergarage moet komen ter compensatie van de verloren parkeerplaatsen. Gezien de complexere aard van de werken zijn budgettaire "verrassingen" niet uitgesloten. Het traject Jetselaan-Lakenselaan-Poplimontlaan-Eeuwfeestlaan is op zich iets duurder, maar aangezien de ondergrondse parkeergarage dan geen noodzaak, maar een extra optie is, komt de kostprijs op 58,5 miljoen euro, zonder risico op budgettaire verrassingen.

Hoe is de minister tot een afweging van beide trajecten gekomen? Waarom kiest hij nu voor het traject Jetselaan-Eeuwfeestlaan? Wanneer wordt de definitieve keuze gemaakt?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Premièrement, je tiens à vous signaler que l'étude d'impact a examiné en détail les conséquences engendrées par le chantier en termes d'accessibilité des commerces et du marché. En plus, le bureau d'études a proposé plusieurs scénarios très détaillés relatif au déplacement d'une partie des étals lors du chantier. Comme je l'ai expliqué lors de la réunion, la construction d'un parking souterrain pose des problèmes dans les alentours pendant seulement un mois, puisque l'essentiel des travaux se déroule en sous-sol.

Deuxièmement, je voudrais vous rassurer sur le fait que les commerçants seront étroitement associés à l'élaboration ultérieure du projet. L'association des commerçants Shopping Jette va être complètement impliquée et bénéficiera d'une représentation permanente au sein du comité d'accompagnement qui assurera le suivi de l'étude d'architecture. Par ailleurs, des séances d'information seront organisées lors de la procédure de demande de permis d'urbanisme et durant l'exécution du chantier même, en vue d'informer à temps tous les habitants et commerçants. En outre, des dépliants seront distribués en temps utile. Un point d'information permanent sera créé pour toutes les questions, plaintes et suggestions des riverains.

Je suis favorable à l'octroi de compensations aux commerçants pour les pertes encourues. Concernant ce point, à côté de la loi du 3 décembre 2005 à laquelle vous faites référence, je peux relever brièvement deux initiatives régionales :

- L'ordonnance du 13 décembre 2007 relative aux aides pour la promotion de l'expansion économique, dont l'article 59 prévoit que : "le gouvernement peut octroyer une aide aux micro, petites et moyennes entreprises confrontées à des problèmes d'accessibilité en raison de travaux sur la voie publique. Ces problèmes d'accessibilité doivent être établis selon les modalités fixées par le gouvernement. Leur durée ne peut être inférieure à deux mois". Un arrêté d'application est encore nécessaire, et mon collègue Cerexhe devrait soumettre un projet au gouvernement dans les prochaines semaines, le but étant que cette réglementation entre en vigueur avant les vacances parlementaires de cette année.

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb een studie laten uitvoeren om in detail na te gaan welke gevolgen de werken zouden hebben op de winkels en de markt. Het adviesbureau heeft een aantal gedetailleerde plannen voorgesteld om een deel van de marktkramen te verplaatsen tijdens de werkzaamheden. De aanleg van een ondergrondse parking zal gedurende één maand voor overlast zorgen.*

*De handelaars worden nauw betrokken bij de plannen. De handelaarsvereniging Shopping Jette krijgt een permanente vertegenwoordiger in het begeleidingscomité dat de architectuurstudie zal volgen. Er komen ook informatievergaderingen naar aanleiding van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning en tijdens de werken. Bovendien worden er op tijd en stond informatiefolders verspreid. Er komt een infopunt waar bewoners terecht kunnen met vragen, klachten en opmerkingen.*

*Ik ben voorstander van een schadeloosstelling voor handelaren die moeilijk bereikbaar zijn door de werken. Overigens heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reeds twee initiatieven ter zake genomen. De ordonnantie van 13 december 2007 betreffende de bevordering van de economische expansie bepaalt dat de regering steun kan toekennen aan KMO's die verlies leiden door openbare werken. Er moet nog een uitvoeringsbesluit worden genomen, maar minister Cerexhe maakt er werk van. De regeling moet voor het zomerreces van kracht zijn. Bovendien heeft de regering een ontwerp van besluit betreffende de nieuwe algemene regelgeving inzake het Brussels Waarborgfonds in eerste lezing aangenomen.*

*De twee voornoemde maatregelen vullen elkaar aan. Zodra de werken van start gaan, stellen we een gewestelijk wettelijk kader op dat de federale regelgeving aanvult. Het is de bedoeling om de hinder van de werken zoveel mogelijk te beperken voor de bewoners en handelaars.*

*Voor de aanleg van de ondergrondse parking geef ik de voorkeur aan een publiek-private samenwerking.*

*Ik zal de beslissing binnen een maand aan de*

- Le gouvernement a approuvé en première lecture, le 21 décembre dernier, un projet d'arrêté portant sur le nouveau règlement général du Fonds bruxellois de garantie. Une disposition de ce projet prévoit : "l'apport isolé de fonds en vue de faire face aux conséquences négatives ponctuelles d'une calamité naturelle, de travaux ou d'un événement extraordinaire tels que définis par le ministre de l'Economie, mettant en péril la survie économique du demandeur". Ce projet devrait prochainement être soumis en deuxième lecture, après avis du Conseil économique et social.

Ces deux dispositions sont cumulatives. Quand les travaux débiteront, nous élaborerons un cadre réglementaire régional en complément des textes fédéraux. Bien entendu, l'exécution des travaux sera organisée de manière à réduire les nuisances tant pour les habitants que pour les commerçants.

Le parking souterrain, figurant dans l'étude d'impact, pourrait être construit grâce à un partenariat public-privé. Cette méthode me semble la plus appropriée.

Concernant le délai, je soumettrai dans un mois pour approbation la décision complète au gouvernement, avec tous ses aspects budgétaires. La moitié est déjà budgétisée dans le contrat de gestion de la STIB. Nous avons encore besoin d'un financement pour la deuxième grande partie, c'est-à-dire entre l'hôpital et Houba de Strooper. Cela ne devrait pas poser de problème, vu le plan pluriannuel des travaux publics.

Aucun mécanisme d'indemnité n'est prévu pour les communes concernées. Il s'agit par contre de développer un projet de ville ambitieux et global, permettant de répondre aux enjeux importants de l'espace public. Cette collaboration constructive entre les communes concernées et la Région permet que la Région prenne les travaux en charge le long du tram 9, y compris sur les places communales. D'autres exemples d'une intervention régionale de ce genre existent, comme celui de la place Rogier et de la place Flagey, où se sont conjuguées des interventions régionales et communales. Par exemple, le parvis devant l'Eglise Sainte-Croix à Ixelles est communal mais a été réalisé par la Région dans un souci de cohérence au niveau des travaux de réaménagement de la place Flagey, qui est régionale.

*regering voorleggen, samen met de begrotingsramingen. De helft van de kostprijs is al in het beheercontract van de MIVB ingeschreven. Wij moeten dus enkel nog geld vinden voor het tweede gedeelte tussen het ziekenhuis en Houba de Strooper, maar dat zou, gelet op het meerjarenplan voor de openbare werken, geen probleem mogen zijn.*

*Er is geen enkel compensatiemechanisme voorzien voor de betrokken gemeenten. Het is de bedoeling een ambitieus en globaal stadsproject uit te werken dat de openbare ruimte optimaliseert. Dankzij de constructieve samenwerking tussen het gewest en de betrokken gemeenten zal het gewest de werken langs het traject van tram 9 ten laste nemen, met inbegrip van de gemeentelijke pleinen. Diezelfde dynamiek werd gebruikt voor het Heilig-Kruisplein in Elsene, dat een gemeentelijk plein is, maar door het gewest werd heraangelegd om de samenhang met het gewestelijke Flageyplein te waarborgen.*

*(verder in het Nederlands)*

Een groot deel van het geld is er al. Volgende maand zal ik samen met de regering bekijken waar wij de rest kunnen vinden, maar dat zal geen problemen opleveren, aangezien wij dat al hadden voorzien.

De beslissing om niet voor de metro te kiezen, is mede ingegeven door financiële en budgettaire redenen, maar het hoofdargument is toch wel dat er een gebrek aan potentieel is op dat stuk. Een metro dient om grote aantallen reizigers te vervoeren. Bovendien is de metro in Brussel op bepaalde stukken een veredelde, ondergrondse tram, en geen echte metro.

Mijn voorkeur gaat naar het traject Jetsebaan-Eeuwfeestlaan, omdat ik ervan overtuigd ben dat als wij de tram via de Poplimontlaan laten rijden, binnen tien jaar iedereen zal zeggen - handelaars op kop - dat het de grootste vergissing van de eeuw was om de tram niet langs de handelszaken te laten lopen. Lokale handelskernen, zoals aan het Spiegelplein, zijn van essentieel belang voor een gemeente en voor onze stad. Als wij nu die tramlijn niet aanleggen, zal het daar binnen tien jaar dood en verlaten zijn, zeker als er nog een nieuw shoppingcentrum komt. De overheid moet dus haar

*(poursuivant en néerlandais)*

*Une grande partie du financement est déjà disponible. Le mois prochain, j'examinerai avec le gouvernement où trouver le solde, mais cela ne devrait pas poser problème, étant donné que nous l'avions déjà prévu.*

*L'argument majeur en faveur du tram - en dehors des raisons financières et budgétaires - est le manque de potentiel de voyageurs pour un métro à cet endroit. De plus, le métro bruxellois est, sur certains tronçons, un tram souterrain, et pas un véritable métro.*

*Le choix du trajet avenue de Jette-boulevard du Centenaire s'appuie sur la conviction qu'une liaison entre les quartiers résidentiels de Laeken et de Jette et la place du Miroir permettra de maintenir en vie le noyau commercial de la place du Miroir, à plus forte raison si un centre commercial s'installe dans cette partie de la ville. De tels noyaux commerciaux sont d'une importance capitale pour une commune et pour notre ville.*

*En réponse aux craintes de M. Coppens concernant le bruit et les vibrations, les nouveaux trams sont silencieux et ne provoquent plus de vibrations grâce aux nouvelles méthodes de pose des rails.*

*Le risque d'accident doit également être relativisé. Le tram ne traversera pas le marché à 100 km/h. En outre, le marché de Jette deviendra plus accessible et mieux structuré.*

*Pour toutes ces raisons, je suis d'avis que le trajet avenue de Jette-boulevard du Centenaire est le meilleur choix.*

*(poursuivant en français)*

Enfin, c'est la première fois depuis très longtemps dans cette Région que nous allons aménager une ligne de tram qui s'inscrit dans un réel projet de ville, qui sera bien conçue, bien aménagée, en tenant également compte des espaces publics aux alentours immédiats. Contrairement au passé, ce sera un vrai projet de ville, pour Jette et pour Bruxelles.

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

verantwortelijkheid nemen en vooruitkijken. Iedere projectontwikkelaar of verhuurder van commerciële gronden zal u bevestigen dat die tram in de onmiddellijke nabijheid van de handel moet komen. Door de woonzones van Laken en Jette met het Spiegelplein te verbinden, geven wij zuurstof aan de lokale handel en lossen wij meteen het probleem van de bereikbaarheid van de stad op.

De heer Coppens vreest voor geluids- en trillingenoverlast. De nieuwe trams maken evenwel geen geluid meer. Als we nu klachten krijgen, is het om te melden dat de trams net te stil zijn. De nieuwe trams veroorzaken ook geen trillingen meer, dankzij de nieuwste methoden voor het leggen van de sporen.

Ook het risico op ongevallen moet worden relativiseerd. De tram zal niet tegen honderd km/uur door de markt rijden. In de belangrijkste en drukste winkelstraat in Straatsburg loopt ook een tram en daar gebeuren nauwelijks ongelukken. Bovendien zal de markt van Jette veel bereikbaarder worden en beter gestructureerd zijn.

Om al die redenen ben ik van mening dat het traject Jetsebaan-Eeuwfeestlaan de beste keuze is.

*(verder in het Frans)*

*Het is de eerste keer sinds zeer lang dat er een tramlijn wordt aangelegd die in een volwaardig stadsproject past.*

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

**M. Philippe Pivin.**- C'est la première fois qu'une place entièrement communale sera réaménagée aux frais entiers de la Région. Si c'est une tendance que vous inscrivez dans le temps, nous marquons notre accord. Si c'était une exception, cela me choquerait quelque peu.

Ensuite, j'entends bien que votre conviction est d'aborder ce dossier par la variante qui fait passer le tram le plus près possible de la Place Reine Astrid, plutôt que par l'avenue Poplimont. Je ne veux pas me prononcer à ce sujet. Par contre, je sais que cette conviction n'est pas partagée par l'ensemble ni des riverains, ni des commerçants.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je cite toujours l'exemple du prolongement du tram 56 Marius Renard à Anderlecht. A l'époque, tout le monde y était opposé. Or, une semaine après la mise en service du tram, nous avons dû augmenter sa fréquence et sa capacité, car tous ceux qui y étaient opposés prenaient le tram et s'étonnaient qu'on n'y ait pas pensé plus tôt. Il faut oser. Une fois que la ligne de tram est là, les gens sont contents.

Cependant, je comprends aussi leur crainte. Par le passé, les pouvoirs publics n'ont pas toujours respecté leurs engagements et les travaux n'ont pas toujours été exécutés dans de bonnes conditions. Le grand défi sera de bien préparer ce chantier, de bien l'exécuter et de concevoir un beau projet urbanistique. Je suis convaincu qu'en 2012, lors de l'ouverture, tout le monde voudra être aux premières loges et s'appropriera l'idée.

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

**De heer René Coppens.**- Mijnheer Smet, ik ben ervan overtuigd dat u in uw project gelooft en het met hart en ziel verdedigt. Ik wijs er u echter op dat er ook mensen met een andere visie zijn. Zo is de gemeente Ganshoren het niet eens met uw plannen.

Al sinds de jaren negentig bestaan er plannen voor een tramlijn. Reeds lang geleden werd er bijvoorbeeld overwogen om in de Tontoonstellingslaan een tram te laten rijden. De inspraak van de buurtbewoners is dankzij u verbeterd, maar ik hoor van hen toch nog heel wat kritiek op uw plannen. Ook de handelaars zijn niet overtuigd.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *Het is de eerste keer dat een plein dat volledig onder de bevoegdheid van een gemeente valt, wordt heraangelegd op kosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ik hoop dat dat een gewoonte wordt.*

*Uw voorkeur gaat naar de variante waarbij de tram over het Koningin Astridplein rijdt en niet over de Poplimontlaan. Ik wil me niet uitspreken over dat plan, maar ik weet dat het op tegenstand stuit van bewoners en handelaars.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Toen we plannen hadden om tramlijn 56 te verlengen, was er massale tegenstand. De nieuwe regeling was echter nog maar een week van kracht of we moesten de frequentie en de capaciteit al opvoeren. Zodra de werken klaar zijn, is iedereen tevreden.*

*Ik heb echter begrip voor de bezorgdheid van de bewoners. De overheid heeft niet altijd haar verantwoordelijkheid genomen in het verleden. We moeten de werf goed voorbereiden en uitvoeren. Ik ben er zeker van dat iedereen tevreden zal zijn als de werken klaar zijn in 2012.*

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

**M. René Coppens (en néerlandais).**- *Bien que vous soyez convaincu du bien-fondé de votre projet, certaines parties, comme la commune de Ganshoren, y sont opposés.*

*Des projets de ligne de tram existent depuis les années 90. Un tracé le long de l'avenue de l'Exposition avait même été envisagé autrefois. Bien que la participation des riverains se soit améliorée grâce à vous, les riverains et les commerçants ne sont pas favorables à vos projets.*

*Je n'y suis personnellement pas opposé mais moi-même et d'autres ont des doutes quant à leur réussite.*

Ik ben niet per se tegen uw plannen. U zult mij niet horen beweren dat ze onmogelijk kunnen lukken, maar ik, de heer Pivin en vele anderen zijn nog lang niet overtuigd.

**De heer Pascal Smet, minister.-** Ik heb de buurtbewoners ontmoet. Het is allemaal verkeerd gelopen omdat men de plannen enkele jaren geleden op een verkeerde manier heeft voorgesteld, maar ik ben ervan overtuigd dat we in de toekomst het overgrote deel van de mensen tevreden zullen kunnen stellen.

*- Les incidents sont 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'augmentation des tarifs des taxis à partir du 10 mars 2008".**

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

**M. Mohamed Azzouzi.-** C'est avec beaucoup de soulagement que les chauffeurs de taxis de la capitale, ainsi que leurs organisations syndicales, ont appris la décision du gouvernement bruxellois d'augmenter légèrement le prix de la course à partir du 10 mars. Celle-ci passe désormais à Bruxelles de 1,23 euro le km à 1,35 euro.

Depuis de nombreux mois, les chauffeurs de taxis de la capitale se plaignaient à juste titre de leur sort. En effet, face aux augmentations successives du prix des carburants, ces chauffeurs ont dû faire face à une perte importante de revenu.

Cette profession a longtemps été victime d'une image tronquée, héritée du passé. Aujourd'hui, la réalité est tout autre. Notre Région compte près de 1.250 chauffeurs de taxis dont une bonne part sont

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** *Les contacts que nous avons eus avec les riverains n'étaient pas positifs car les projets leur ont été présentés autrefois de manière défavorable. J'ai la conviction que nous trouverons une issue satisfaisante pour tous.*

*- De incidenten zijn 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 verhoging van de tarieven van de taxi's vanaf 10 maart 2008".**

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

**De heer Mohamed Azzouzi (in het Frans).-** *De taxichauffeurs zijn opgelucht dat de Brusselse regering de tarieven voor taxiritten vanaf 10 maart verhoogd heeft van 1,23 euro/km tot 1,35 euro/km. Zij klagen al maanden over inkomstenverlies door de stijgende brandstofprijzen.*

*Er zijn bijna 1.250 taxichauffeurs in het gewest, en de meesten kunnen slechts rondkomen door te werken in moeilijke en stresserende omstandigheden. Naast dit sociale aspect, is de taxi ook fundamenteel voor een betere mobiliteit in Brussel.*

*Volgens een recente studie zijn taxiritten enkel in Lissabon en New York goedkoper dan in Brussel.*

*Mijnheer de minister, hoe hebt u de tariefverhoging*

salariés ou indépendants et ne parviennent à nouer les deux bouts qu'en supportant des conditions de travail pénibles et stressantes. Il est donc important d'être attentif aux difficultés que rencontre cette profession, d'autant plus que, au-delà de cet aspect social, le taxi est un élément fondamental qui doit être pris en compte à sa juste valeur dans toute réflexion sur l'amélioration de la mobilité à Bruxelles.

Je me permets de rappeler ici qu'une étude de la revue "Transports" a montré que Bruxelles était la troisième ville la moins chère en termes de déplacement en taxi derrière Lisbonne et New York.

J'aimerais dès lors, M. le ministre, savoir sur quelle base a été calculée cette augmentation de tarif. Compte tenu de l'importance pour cette profession de toute augmentation du prix des carburants, ne serait-il pas pertinent de prévoir un mécanisme de proposition d'ajustement tarifaire adressée au fédéral dès l'augmentation du prix des carburants ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Etant donné la forte hausse des prix des carburants de ces derniers mois et, comme vous le soulignez à juste titre, les problèmes de rentabilité auxquels sont confrontés les exploitants du secteur des taxis bruxellois, j'ai estimé tout à fait normal de procéder à une adaptation tarifaire.

Pour cette adaptation, le secteur des taxis et moi-même avons essayé de parvenir à un juste équilibre entre l'augmentation des coûts d'exploitation et l'intérêt de la clientèle. Le gouvernement a décidé le 28 février dernier de faire passer le prix au km de 1,23 à 1,35 euro en tarif 1 et de 2,46 à 2,70 euros en tarif 2. L'heure d'attente est passée de 23 à 25 euros.

Sur la base d'une course-type, comprenant une prise en charge, quatre kilomètres et trois minutes d'attente, la course moyenne en taxi est passée de 8,47 à 9,05 euros, soit une augmentation de 6,85%. Cette hausse supplémentaire - une indexation impliquerait une hausse de 4,7% - a été dictée par la demande expresse du secteur d'une part et par le souci de ne pas perturber l'équilibre entre le taxi et les transports en commun d'autre part.

*berekend? Zou er niet beter een mechanisme komen waardoor de tarieven automatisch aangepast worden aan de brandstofprijzen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De stijging van de brandstofprijzen brengt inderdaad heel wat uitbaters van taxi's in de problemen en een aanpassing van de tarieven leek mij dan ook normaal.*

*Samen met de sector heb ik gezocht naar een evenwicht tussen de exploitatiekosten en het belang van de klanten. De tarieven stegen als volgt: tarief 1 van 1,23 naar 1,35 euro/km; tarief 2 van 2,46 naar 2,70 euro/km en een uur wachttijd van 23 naar 25 euro.*

*Een gemiddelde rit van vier kilometer en drie minuten wachttijd kost nu 9,05 euro in plaats van 8,47 euro, een stijging met 6,85%. De stijging is hoger dan een eenvoudige indexering om de verhouding tot het openbaar vervoer niet te verstoren.*

*De huidige prijzen komen ongeveer overeen met de federaal vastgelegde maximumprijzen en gelden sinds 10 maart 2008.*

*Een automatische indexering van de tarieven is op het ogenblik onmogelijk. Het vastleggen van de*

Cette augmentation met les prix de la Région de Bruxelles-Capitale au niveau des prix maximums fixés par le fédéral, en tenant compte de la prise en charge acceptée à Bruxelles dont le montant se situe déjà au-dessus du maximum fixé par le fédéral. Les nouveaux tarifs sont entrés en vigueur le 10 mars 2008.

Pour ce qui est de la seconde partie de votre question, sachez que l'instauration d'un mécanisme d'indexation n'est pas possible à l'heure actuelle. La fixation des tarifs maximums relève toujours d'une compétence du fédéral, exercée par le ministre de l'Economie. La marge de manoeuvre des Régions est donc limitée par les maxima fixés par le fédéral. Un changement est toutefois possible à ce niveau-là, puisqu'il s'agit justement d'une des compétences qui vont être transférées vers les Régions lors de la première phase de la réforme de l'Etat.

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

**M. Mohamed Azzouzi.**- Je suis heureux d'apprendre que la situation évolue au niveau des compétences de notre Région.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "la desserte des lignes de transports en commun sur le territoire de Molenbeek".

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

**Mme Françoise Schepmans.**- Monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention sur la

*maximumtarieven is nog steeds een federale bevoegdheid. Dit is echter wel een van de bevoegdheden die zullen worden overgedragen aan de gewesten in de eerste fase van de staatshervorming.*

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

**De heer Mohamed Azzouzi (in het Frans).**- *Ik ben blij dat het gewest ruimere bevoegdheden zal krijgen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de bediening van het openbaar vervoer op het grondgebied van Molenbeek".

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *Volgens de gebruikers heeft de MIVB te weinig*

mauvaise desserte de Molenbeek-Saint-Jean en matière de lignes de surface de la STIB - du moins, aux dires de ses usagers. Lors de la grande restructuration du 2 juillet 2007, la ligne historique 63 a été raccourcie au trajet Evere-De Brouckère, et remplacée par un tortillard portant le numéro 88 reliant Machtens au Heysel, alors que le 84 relie déjà Heysel à Beekkant et le 89 Pannenhuis au Westland, comme si, pour Molenbeek, à l'instar de Bruxelles à l'avenir, le Heysel était le centre du monde.

Ainsi, le 88 dessert la rue de Laeken et ne donne pas de correspondance directe avec le 63 qui, lui, ne passe ni rue des Halles ni rue de Laeken. Ainsi Molenbeek n'a plus de liaison directe ni avec De Brouckère ni avec les quartiers situés autour de la Gare Centrale. J'apprends par la presse qu'il est prévu prochainement de rectifier le tir et de couper le sinueux 88 en un 88 Heysel-Rue des Halles et un 86 Machtens-Gare Centrale.

D'autre part, lors du bouclage de la Petite Ceinture, prévu pour le 23 février 2009, la ligne de bus 85 serait supprimée, la ligne de bus 20 ramenée de Delacroix à Etangs Noirs, et des navettes seraient opérées entre Jacques Brel et Westland Shopping pour la ligne de bus 89.

Le ministre peut-il répondre aux questions suivantes ? D'abord, est-il exact que, le 7 juillet 2008, une nouvelle ligne de bus 86 Machtens-Gare Centrale serait créée en remplacement partiel de la ligne 88 ? Ne faudrait-il pas créer, dès le 23 février 2009, des navettes de tram entre Gare de l'Ouest et Gare de Berchem, soit des services partiels du 82 qui circuleraient sous le numéro 85 ?

Pour quels motifs la ligne de bus 20 serait-elle limitée à Etangs Noirs en venant d'Hunderenveld, en supprimant la desserte de l'avenue Vandenpeereboom ? Un terminus à la Gare de l'Ouest ne serait-il pas plus indiqué ?

Enfin, arrêter des navettes 89 barré à Jacques Brel me semble quelque peu irréflecti. Ne serait-il pas opportun de les arrêter à Delacroix ou de les faire boucler également à la Gare de l'Ouest ?

Je rappelle au ministre que, dès l'année prochaine, la Gare de l'Ouest deviendra le centre vital de tout le réseau métro de la STIB avec le passage de

*bovengrondse lijnen in Molenbeek. Bij de grote herstructurering van 2 juli 2007, werd lijn 63 ingekort tot het traject Evere-De Brouckère en vervangen door bus 88 tussen Machtens en de Heizel. Daarnaast zijn er nog de 84 Heizel-Beekkant en de 89 Pannenhuis-Westland. Het lijkt wel alsof de Heizel het centrum van de wereld is.*

*Lijn 88 rijdt via de Lakenstraat en geeft geen rechtstreekse aansluiting op lijn 63. Molenbeek heeft dus geen rechtstreekse verbinding meer met De Brouckère of de wijken rond het Centraal Station. Blijkbaar moet lijn 88 nog gesplitst worden in twee lijnen: 88 (Heizel-Hallenstraat) en 86 (Machtens-Centraal Station).*

*Wanneer de Kleine Ring dichtgemaakt wordt (gepland voor 23 februari 2009), zou ook bus 85 afgeschaft worden, bus 20 beperkt tot Delacroix-Zwarte Vijvers en pendelbussen ingevoerd op lijn 89 tussen Jacques Brel en Westland Shopping.*

*Klopt het dat er op 7 juli 2008 een nieuwe buslijn 86 (Machtens-Centraal Station) komt om een gedeelte van lijn 88 te vervangen? Moeten er vanaf 23 februari 2009 geen trams rijden tussen het Weststation en het station van Berchem?*

*Waarom wordt bus 20 vanuit Hunderenveld beperkt tot Zwarte Vijvers en wordt de Vandenpeereboomlaan niet meer bediend? Zou een eindhalte aan het Weststation niet logischer zijn?*

*Zouden de pendelbussen 89 doorstreept ook niet beter stoppen aan het Weststation of Delacroix in plaats van aan Jacques Brel?*

*Het Weststation moet immers een belangrijk knooppunt worden van het metronet. Er zullen vier metrolijnen passeren, die het rechtstreeks verbinden met onder meer het Zuidstation en de Heizel.*

*Als u de lijnen 20, 89 doorstreept en 85 beperkt zoals ik aangaf, verhindert u de reizigers om de metro te nemen in het Weststation.*

*Mijnheer de minister, zult u met deze elementen rekening houden?*

quatre lignes de métro, dont une liaison directe entre la Gare du Midi et le Heysel. Il me semble donc logique que le rabattement des lignes de tram et de bus se fasse vers cette station.

Par conséquent, limiter le bus 20 à Etangs Noirs, le 89 barré à Jacques Brel ou ne pas créer de navette de pointe d'un tram 85 entre Gare de l'Ouest et la Gare de Berchem est la meilleure manière de ne pas diriger tous les usagers vers le métro de la Gare de l'Ouest.

Monsieur le ministre, pensez-vous que les éléments développés dans cette interpellation pourraient être pris en considération en vue de l'amélioration des sites installés sur le territoire de la commune concernée ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La question de Mme Schepmans pourrait être prise en considération, sans garantie que nous en réalisions tous les aspects.

Un débat relatif au plan global d'évaluation du Plan tram-bus est inscrit à l'ordre du jour du gouvernement de la semaine prochaine. Dès lors, je ne vous répondrai pas en détail, ce qui ne serait pas correct par rapport à vos collègues. Lors de la dernière réunion de cette commission, nous avons en effet convenu que toutes ces questions devaient être traitées lors d'une même session.

**Mme Françoise Schepmans.**- Cela fera donc l'objet de la discussion qui se tiendra au sein de cette commission.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Exactement.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATION

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. El Karouni.

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik wil wel rekening houden met de suggesties van mevrouw Schepmans, zonder te garanderen dat ik alles kan realiseren.*

*De regering organiseert volgende week een debat over de evaluatie van het plan voor de trams en de bussen. Daarom zal ik uw vragen nu nog niet in detail beantwoorden.*

**Mevrouw Françoise Schepmans** *(in het Frans).*- *Er komt dus een debat in deze commissie.*

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

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer El Karouni.

**INTERPELLATION DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI**

**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'emploi au Port de Bruxelles".**

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

**M. Mustapha El Karouni.**- Pour la Région bruxelloise, le Port de Bruxelles représente un atout de premier plan, tant au niveau économique qu'au niveau de l'emploi. Près de 350 entreprises y sont actives. Environ trois quarts d'entre elles ont installé leur centre de décision dans notre Région, et deux tiers directement dans le Port. Au total, 40% de ces entreprises souhaiteraient élargir leur implantation.

En ce qui concerne les emplois, les activités portuaires, à la fin 2004, génèrent 5.740 emplois directs et 7.715 emplois indirects. Avec les projets en cours, ce sont plus de 3.000 emplois directs et indirects qui devraient être créés d'ici deux ans, portant ainsi l'emploi total dépendant du port à 16.000 unités.

De plus, 60% des entreprises des entreprises portuaires ont cherché à recruter entre 2003 et 2005, mais elles ont rencontré des difficultés pour trouver du personnel qualifié. Disposez-vous de chiffres concernant les postes qui ne sont pas actuellement pourvus sur le site du Port ?

Le 26 avril 2007, une Bourse de l'emploi a été organisée pour la première fois au Port de Bruxelles. D'après les données que nous pouvons trouver sur votre site internet, une quinzaine d'entreprises proposaient des postes vacants à plus de 500 demandeurs d'emploi présents ce jour-là. Finalement, une trentaine de personnes ont trouvé un emploi après avoir envoyé leur candidature pour les postes vacants proposés lors de la Bourse de

**INTERPELLATIE VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI**

**TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENAREN-ZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,**

**betreffende "de werkgelegenheid in de Haven van Brussel".**

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

**De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).**- *De Haven van Brussel is een belangrijke troef voor het Brussels Gewest. Er zijn ruim 350 ondernemingen actief, waarvan drie kwart haar beslissingscentrum in het gewest heeft. Van deze ondernemingen wil 40% haar vestiging uitbreiden.*

*Eind 2004 zorgden de havenactiviteiten voor 5.740 rechtstreekse en 7.715 onrechtstreekse jobs. De lopende projecten zullen daar de komende twee jaar 3.000 rechtstreekse en onrechtstreekse jobs aan toevoegen, zodat de haven in totaal zal instaan voor ongeveer 16.000 banen.*

*Bovendien zocht 60% van de havenondernemingen tussen 2003 en 2005 nieuwe werknemers. Zij vonden echter moeilijk gekwalificeerd personeel. Hoeveel banen zijn er op dit ogenblik vacant in de haven?*

*Op 26 april 2007 organiseerde de Haven van Brussel voor het eerst een jobbeurs. Daarop zouden een vijftigtal ondernemingen en ruim 500 werkzoekenden aanwezig geweest zijn. Ongeveer dertig personen zouden via deze beurs werk gevonden hebben.*

*Volgens een studie van de BGDA en de Nationale Bank zijn de helft van de loontrekkenden arbeiders (het gewestelijk gemiddelde is 20%). Daarnaast zoekt de haven ingenieurs, verkopers, administrateurs en kaderpersoneel. Slechts 45% van de plaatsen wordt ingenomen door Brusselaars, een daling in vergelijking met 2002.*

l'emploi.

Selon une étude de l'Orbem et de la Banque nationale de Belgique, la moitié des salariés (52%, alors que la moyenne régionale ne s'élève qu'à 20%) sont des ouvriers. Or des ingénieurs, des commerciaux, des administrateurs et des cadres sont également recherchés. Si l'ancrage bruxellois des entreprises portuaires reste important, nous constatons que les Bruxellois n'occupent que 45% des postes, ce qui représente une proportion en diminution depuis 2002.

Madame la secrétaire d'Etat, je voudrais donc savoir si un nouveau Salon de l'emploi au Port est programmé cette année-ci ? Si oui, combien d'entreprises seront-elles concernées ? Une campagne informative est-elle prévue ? Dans la négative, pour quelle raison ? Outre le Salon de l'emploi, quelles ont été les initiatives destinées à informer, voire à encourager les Bruxellois à postuler à des emplois au sein des entreprises établies sur le domaine portuaire ?

#### *Discussion*

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

**M. Yaron Pesztat.** - Monsieur le président, je profite de cette occasion pour interroger la secrétaire d'Etat sur l'étude réalisée conjointement par l'Observatoire de l'emploi de l'Orbem et la Banque nationale de Belgique. Plus précisément, mes questions se concentreront sur les chiffres.

Ce dernier aspect met ainsi en évidence un fait curieux, voire politiquement inquiétant. En effet, 13.000 emplois sont générés dans le Port de Bruxelles et répartis entre emplois directs et indirects. S'agit-il d'emplois liés à des entreprises qui utilisent la voie d'eau et dont la localisation en zone portuaire est pertinente ? Je rappelle que le contrat de gestion approuvé par le gouvernement a fait droit à une demande d'extension de terrains dans cette zone dans le but d'attirer de nouvelles entreprises.

Que disent les chiffres ? Sur l'ensemble des 13.000 postes, il faut distinguer les emplois directs et indirects. Ces derniers sont en rapport avec les

*Plant de Haven dit jaar opnieuw een jobbeurs en zo ja, met hoeveel ondernemingen? Komt er een informatiecampagne? Welke initiatieven moeten de Brusselaars informeren en hen aanmoedigen om werk te zoeken bij de havenbedrijven?*

#### *Bespreking*

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

**De heer Yaron Pesztat** *(in het Frans).* - *Ik wil enkele vragen stellen over die gezamenlijke studie van de BGDA en de Nationale Bank.*

*De Haven van Brussel creëert 13.000 rechtstreekse en onrechtstreekse banen. Zijn die gebonden aan bedrijven die de waterweg gebruiken en dus in de havenzone thuishoren? Het beheerscontract omvat immers een vraag om terreinen in deze zone uit te breiden om nieuwe ondernemingen aan te trekken.*

*De onrechtstreekse banen horen bij leveranciers en dergelijke, waarvan we de naam niet kennen. Volgens een econometrisch model gaat het om zo'n 6.000 onrechtstreekse banen, waarvan we dus niet weten waar precies ze gelocaliseerd zijn.*

*Voor de Brusselse economie en werkgelegenheid hebben ze niet hetzelfde statuut als de rechtstreekse banen.*

*We moeten ook een onderscheid maken tussen jobs*

fournisseurs, dont nous ne connaissons pas le nom. En appliquant un modèle économétrique à cette activité, nous pouvons supposer que quelque 6.000 emplois indirects sont ainsi créés, mais en ignorant où sont localisées les entreprises concernées.

Au niveau de l'emploi et de l'économie bruxellois, ils n'ont pas le même statut que les emplois directs.

Deuxièmement, il faut différencier les emplois liés au cluster maritime et ceux liés au cluster non maritime. Les premiers relèvent du fonctionnement du Port à proprement parler : le dragage des boues, le déchargement par les dockers, etc. Cela ne constitue qu'une petite partie de l'emploi des deux catégories. Le cluster maritime, toutes catégories confondues, représente 9,2% des emplois totaux. Le cluster non maritime, c'est-à-dire les emplois liés aux entreprises situées dans la zone portuaire et qui utilisent le Port et ses infrastructures, représente 90,8% des emplois. Voilà pour l'étude de la Banque nationale.

Si nous prenons l'étude réalisée par Actiris, qui reprend des enquêtes de terrain, à la page 41, nous pouvons lire qu'il a été demandé aux entreprises de la zone portuaire si elles utilisaient la voie d'eau. 4,9% - en termes d'emploi - des personnes interrogées ont répondu "Oui, complètement". 14,4% ont répondu "Oui, partiellement". 80,7% ont répondu "Non, pas du tout". Donc 80,7% des emplois liés à des entreprises situées dans la zone portuaire n'utilisent pas la voie d'eau. Quand on rapporte ce chiffre au nombre d'entreprises, cela fait 76,7%.

Nous nous trompons complètement sur la nature réelle des activités situées dans la zone portuaire, et sur le fait qu'elles soient fonctionnellement liées à la voie d'eau. Nous venons de négocier le contrat de gestion, pour lequel vous avez demandé des moyens supplémentaires, notamment en terrains, pour attirer des entreprises dans la zone portuaire. C'est évidemment pour que ces entreprises utilisent la voie d'eau. Et 76,7% des entreprises, représentant 80,7% des emplois, n'utilisent pas la voie d'eau actuellement !

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

**M. Frédéric Erens** (*en néerlandais*). - *Les chiffres que vous nous communiquez sur l'emploi généré*

*verbonden aan de maritieme cluster en de andere jobs. De eerste hebben te maken met de werking van de haven zelf: baggeraars, dokwerkers, enzovoort. De maritieme cluster vertegenwoordigt 9,2% van de banen. Dat zegt althans de studie van de Nationale Bank.*

*Voor de studie van Actiris werd de ondernemingen gevraagd of ze het water gebruiken voor transport. Daaruit bleek dat 76,7% van de havenbedrijven (die 80,7% van de banen vertegenwoordigen) geen gebruik maken van de waterweg.*

*We hebben dus een verkeerd beeld van de havenactiviteiten. Voor het beheerscontract vroeg u bijkomende middelen, met name terreinen, om ondernemingen aan te trekken. De bedoeling is natuurlijk dat zij het transport over het water gebruiken, maar de grote meerderheid van de ondernemingen doet dat op dit ogenblik niet!*

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

**De heer Frédéric Erens.** - Mijn tussenkomst sluit aan bij die van de heer Pesztat. Hij maakte een vrij

*par le Port de Bruxelles sont toujours positifs et gonflés. Comment comptabilisez-vous 13.000 emplois indirects et 6.000 emplois directs ? Quelle différence y a-t-il entre les emplois créés par les activités liées à la voie d'eau et les autres ? M. Pesztat a également pointé ce problème dans son analyse.*

*Vos chiffres intègrent-ils les travailleurs de la KBC, du garage Citroën ou de l'Agence Bruxelles Propreté ?*

*Comment le nombre d'emplois est-il précisément calculé ? Quels sont les critères qui permettent de décider si un emploi est ou non lié aux activités portuaires ? Les travailleurs de la KBC ou de Citroën sont-ils repris dans vos chiffres afin de gonfler vos résultats et de pouvoir exiger plus de financement pour le Port ? Le budget affecté au Port augmente en effet chaque année. Le Port de Bruxelles se consacre-t-il sérieusement à sa tâche essentielle, à savoir le développement des activités liées à la voie d'eau et des activités portuaires ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.** - C'est une bonne occasion de pouvoir expliciter les chiffres relatifs à l'emploi au Port de Bruxelles. Il y a en effet déjà eu des demandes de clarification par rapport à ces chiffres en séance plénière.

*(poursuivant en néerlandais)*

uitgebreide analyse van de werkgelegenheid in de Brusselse haven.

Als we vragen stellen over dat thema, krijgen we altijd positieve, aangedikte cijfers te horen. U heeft het bijvoorbeeld over 13.000 onrechtstreekse jobs en 6.000 jobs die rechtstreeks te maken hebben met de haven. Hoe komt u aan die cijfers? Wat is precies het verschil tussen de jobs die rechtstreeks te maken hebben met de zogenaamde watergebonden activiteiten en de andere jobs? De heer Pesztat wees ook reeds op dat probleem in zijn analyse.

Als ik kijk naar de manier waarop de Haven van Brussel die cijfers berekent, merk ik dat er bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met het gebouw waarin de KBC is gevestigd. Rekent u de werknemers van die bank soms bij de werkgelegenheid die door de haven wordt gecreëerd? Hetzelfde geldt trouwens voor de Citroën-garage of de gebouwen van het Agentschap Net Brussel.

Hoe wordt het aantal arbeidsplaatsen precies berekend? Wat zijn de criteria om te beslissen of een job al dan niet te maken heeft met de havenactiviteiten? Hoe zit het bijvoorbeeld met de werknemers van de KBC of van Citroën? Het kan niet door de beugel dat u die jobs ook bij de werkgelegenheid van de Haven van Brussel zou tellen om de cijfers op te blazen. Op die manier geeft u de indruk dat u goed bezig bent, wat u natuurlijk toelaat om meer geld voor de haven te eisen. Ik stel trouwens vast dat er elk jaar meer geld voor de haven wordt uitgetrokken in de begroting. Ik vraag me echter af of de Haven van Brussel zich wel degelijk in de eerste plaats toelegt op haar doelgroep, namelijk de ontwikkeling van watergebonden activiteiten en havenactiviteiten.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).** - Deze interpellatie biedt mij de gelegenheid om de cijfers over de werkgelegenheid in de Haven van Brussel te verduidelijken, zoals ook reeds in plenaire vergadering was gevraagd.

*(verder in het Nederlands)*

*Les questions que vous posez, M. Erens, ont également été posées par M. Doulkeridis. Effectivement, l'étude de la Banque nationale ne précise pas de quelles sociétés il s'agit. J'espère pouvoir vous apporter plus de précision aujourd'hui.*

*(poursuivant en français)*

Dans la politique que je mène pour le Port de Bruxelles, l'emploi des Bruxellois a toujours été une question prioritaire. Vous avez pu le lire dans notre plan d'action que j'ai soumis au gouvernement en début de législature. Le gouvernement considère également le domaine portuaire comme un moteur économique de la Région tout entière. La politique du Port s'inscrit parfaitement dans le Contrat pour l'économie et l'emploi du gouvernement. La zone du canal représente un véritable bassin d'emplois pour les Bruxellois. L'offre d'emplois des entreprises portuaires est telle qu'elle représente une vraie aubaine pour les Bruxellois, en particulier pour les personnes peu qualifiées.

Cette conclusion ressort de l'étude relative aux statistiques de l'emploi menée conjointement par la Banque nationale de Belgique et Actiris, et à laquelle vous vous référez dans votre interpellation. Cette étude montre notamment que près de la moitié des personnes occupées par les entreprises portuaires (45,5%) vivent à Bruxelles. Il est vrai que, par rapport au recensement de l'année 2000, ce taux a légèrement baissé. Cependant, la part des Bruxellois travaillant comme ouvriers dans les entreprises portuaires a augmenté jusqu'à 60%. C'est davantage au niveau des emplois administratifs et de direction que le pourcentage de Bruxellois a un peu diminué.

Cette étude démontre aussi l'importance pour la Région des offres d'emploi émanant des entreprises portuaires. Les emplois directs occupent près de 6.000 personnes, et les emplois indirects se chiffrent à quelques 7.000 postes. Pour plus de clarté, les 350 entreprises qui créent ces emplois se situent dans une zone qui comprend, outre les 74 hectares gérés par le Port bruxellois, les terrains occupés par des entreprises portuaires (par exemple l'entreprise Ceres, qui se situe pour partie sur un territoire appartenant au Port et pour partie sur son propre terrain). Cette zone suit en grande partie le tracé des terrains utilisés pour les activités

De vragen die u vandaag stelt, mijnheer Erens, zijn toen ook door de heer Doulkeridis gesteld. Ik geef toe dat het niet echt duidelijk was welke bedrijven precies in de studie van de Nationale Bank waren begrepen. Ik hoop u vandaag meer duidelijkheid te kunnen geven.

*(verder in het Frans)*

*De werkgelegenheid voor Brusselaars is altijd een prioriteit geweest in mijn havenbeleid. De regering beschouwt het havengebied bovendien als een motor voor het hele gewest. Het havenbeleid past in het Contract voor economie en tewerkstelling. De havenbedrijven creëren heel wat jobs voor de Brusselaars en in het bijzonder de laaggeschoolden.*

*Dit is de conclusie van de gemeenschappelijke studie van de Nationale Bank van België en Actiris. Bijna de helft van de werknemers in de havenbedrijven (45,5%) woont in Brussel. Dat is inderdaad iets minder dan in 2000. Het aandeel van de Brusselaars onder de arbeiders is echter gestegen tot 60%. Vooral bij de administratieve en leidinggevende functies gaat het percentage Brusselaars achteruit.*

*Uit de studie blijkt ook hoe belangrijk de havenbedrijven zijn voor de werkgelegenheid in het gewest. Ze zijn goed voor ca. 6.000 rechtstreekse en 7.000 onrechtstreekse banen. Voor alle duidelijkheid, deze 350 ondernemingen zijn gevestigd op de 74 ha die Haven van Brussel beheert, maar ook voor een deel op eigen terreinen. Dit gebied komt ongeveer overeen met de zone die volgens het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) bestemd is voor havenactiviteiten en -transport.*

*De methodologie van de studie sloot overigens ondernemingen uit die binnen de perimeter van de studie vallen, maar waarvan de activiteiten niet gebonden zijn aan de haven.*

*(verder in het Nederlands)*

Hiermee geef ik dus ook antwoord op de vragen van de heren Erens en Pesztat.

*(verder in het Frans)*

*Dat is onder meer het geval voor de hoofdzetels*

portuaires et de transport, comme prévu par le Plan régional d'affectation du sol (PRAS).

De plus, la méthodologie développée par la Banque nationale et Actiris a permis d'écartier des entreprises présentées dans le périmètre de l'étude, mais dont les activités n'étaient pas liées au Port.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Ceci me permet de répondre également aux questions de M. Erens et de M. Pesztat.*

*(poursuivant en français)*

C'est le cas notamment des sièges sociaux de la KBC et de Henkel, du show-room de Citroën ou du centre de recherche de Solvay à la chaussée de Vilvorde. Les emplois totalisés par ces entreprises ne sont pas repris dans l'étude.

Les entreprises portuaires créant des emplois directs peuvent être subdivisées en cluster maritime et cluster non maritime.

Le cluster maritime établit un rapport immédiat entre le secteur concerné et la voie d'eau : les armateurs, agents maritimes et expéditeurs, manutention portuaire, construction et réparation navale, aménagements portuaires et dragage, ravitaillement des bateaux, autorité portuaire, etc. Le cluster non maritime regroupe les autres activités implantées sur le site portuaire et dont le lien à la voie d'eau est moins intrinsèque : industrie, importateurs et commerce de gros, transports terrestres, agences et douanes.

Le cluster maritime représente seulement 9,2% des emplois, comme M. Pesztat l'a mentionné. A titre de comparaison, le cluster maritime du Port de Gand totalise seulement 6,8% des emplois. Celui de Liège, pour sa part, en occupe 2,9%. De nombreuses entreprises non maritimes ont, cependant, très régulièrement recours à la voie d'eau pour leur approvisionnement ou leurs débouchés. Je peux citer les exemples comme la meunerie Ceres, qui emploie systématiquement le canal, Duferco pour les produits métallurgiques, les centrales à béton de CCB ou Inter-béton, JET pour les produits pétroliers. Ainsi, les entreprises ayant un lien individuel à la voie d'eau représentent quand même 19,3% des emplois en domaine

*van de KBC en Henkel, de toonzalen van Citroën en het onderzoekscentrum van Solvay.*

*De havenbedrijven die voor directe werkgelegenheid zorgen kunnen in een maritieme en een niet-maritieme cluster worden opgedeeld.*

*De maritieme cluster legt een onmiddellijk verband tussen de betrokken sector en de waterweg: reders, scheepsmakelaars, onderhoud van de haven, scheepsbouw en -herstellingen, baggerwerken, bevoorrading, havenautoriteit, enzovoort. De niet-maritieme cluster omvat ondernemingen die geen intrinsiek verband hebben met het water: industrie, invoer en groothandel, vervoer over de grond, agentschappen en douane.*

*De maritieme cluster vertegenwoordigt inderdaad slechts 9,2% van de banen. Dat is beter dan in Gent (6,8%) of Luik (2,9%). Veel niet-maritieme ondernemingen maken echter regelmatig gebruik van het vervoer over het water. De ondernemingen die van het water gebruik maken, vertegenwoordigen 19,3% van de jobs in het havengebied.*

*De ondernemingen die niet rechtstreeks verbonden zijn aan het water, bevinden zich in het TIR-centrum of op terreinen die niet langs het water liggen. Er is slechts één onderneming die aan het water gevestigd is en er geen gebruik van maakt. De Haven werkt met haar samen om ervoor te zorgen dat ze dat binnenkort wel zal doen.*

*De Haven zoekt actief naar synergieën tussen de verschillende vormen van vervoer. Sommige ondernemingen voeren al goederen af via het water, anderen bevinden zich wat dat betreft nog in een proefperiode of in de fase van de haalbaarheidsstudie.*

*Voor de ontwikkeling van de containerterminal moeten er op middellange termijn specialisten in de logistiek gevestigd worden in de omgeving van de terminal. Deze nabijheid is steeds meer bepalend voor de inplanting van logistieke ondernemingen. De bedoeling is dat steeds meer bedrijven het water gebruiken om hun producten naar Brussel te vervoeren. Wij hebben een expert aangeworven die de ondernemingen moet overtuigen van de voordelen hiervan.*

portuaire. Ceci rejoint la remarque de M. Pesztat.

L'ensemble des entreprises non directement liées à la voie d'eau sont situées soit au centre TIR, soit sur les terrains non à quai comme l'avenue de Vilvorde et le Quai des Usines. Il ne reste actuellement qu'une seule entreprise en activité disposant d'un terrain à quai et n'ayant pas recours à la voie d'eau. Le Port travaille avec elle pour démarrer, dans les tout prochains mois, un trafic fluvial de marchandises.

Les synergies et complémentarités entre modes de transport sont activement recherchées par le Port et un certain nombre d'entreprises portuaires, qui ont déjà le démarrage de certains trafics, comme le ciment et les terres polluées, tandis que d'autres en sont actuellement au stade du projet-pilote, par exemple pour le transport palettisé par voie d'eau, ou de l'étude de faisabilité (tels que le ro-ro fluvial et le transport de déchets).

Le développement du terminal à conteneurs suppose, à moyen terme, la mise à la disposition des logisticiens de terrains situés à proximité directe du terminal. Cette proximité constitue un facteur de plus en plus déterminant dans la décision d'implantation des entreprises logistiques. Pour le dire simplement, le but consiste à inciter toujours plus de firmes à employer la voie d'eau pour faire parvenir leurs marchandises et produits à Bruxelles. A cette fin, nous avons engagé un expert en transport, dont la fonction est d'expliquer aux firmes, même celles qui ne sont pas installées à quai, l'utilité et les avantages de cette méthode.

La difficulté des entreprises à recruter du personnel est un des points examinés par l'étude de la Banque nationale et Actiris. Cette enquête, menée en 2005, se base sur des données de 2004. Selon les informations communiquées par les entreprises portuaires à Actiris, les offres d'emploi étaient comblées à 57%. Entre-temps, ce taux de satisfaction a sensiblement augmenté : il était de 68% en 2005 (des 127 offres d'emploi mentionnées), de 74% en 2006 (des 250 offres d'emploi mentionnées), de 77% en 2007 (des 210 offres d'emploi mentionnées).

Actiris n'a pas d'explication spécifique concernant la raison de l'inoccupation de certains postes. D'une manière générale, les postes qui ne sont pas

*De studie van de Nationale Bank en Actiris bestudeerde ook de moeilijkheden van de ondernemingen om werknemers te vinden. Volgens de gegevens van 2004 was slechts 57% van de vacatures ingevuld. Dat aantal is sindsdien stelselmatig gestegen, tot 77% in 2007 (op 210 vacatures).*

*Actiris heeft geen specifieke verklaring waarom de vacatures zo moeilijk ingevuld geraken. De jobs waarvoor er problemen optreden, komen ook voor op de lijst van knelpuntenberoepen. Het gaat vooral om banen in de logistiek, waarvoor veel werkzoekenden onvoldoende opgeleid zijn. Bovendien vragen transportbedrijven vaak een grote talenkennis.*

*De havenbedrijven zoeken voortdurend geschoold technisch personeel, voor onderhoud, installatie en dienstverlening na verkoop. Ook aan verkopers is er een tekort.*

*Voor de nabije toekomst moeten we rekening houden met de extra banen die gecreëerd worden door de nieuwe projecten van de Haven van Brussel, zoals het BILC en de logistieke activiteit van Katoen Natie op het vroegere Carcoke-terrein. Hier is er alvast sprake van tweemaal 400 jobs, voornamelijk voor heftruckbestuurders en magazijniers.*

*De volgende jobbeurs voor de haven vindt plaats op 13 juni 2008, in het kader van de Job Days. Vorige keer namen vijftien ondernemingen deel, nu zijn er een twintigtal uitgenodigd. De organisatie is in handen van BECI (de vroegere Kamer voor Handel en Nijverheid van Brussel), die de Job Days coördineert.*

*Binnenkort gaat er een reclamecampagne van start. Bij elk van de Job Days zullen de ondernemingen een lijst van bijna 30.000 kandidaten kunnen raadplegen. Actiris moet de werkzoekenden op de hoogte brengen.*

*De haven, de ondernemingen in de haven en Actiris werken samen aan gemeenschappelijke doelstellingen: de promotie van het havengebied en de groei van de ondernemingen. De Job Day van de haven vindt dit jaar plaats op een boot in het Becodok.*

comblés dans le secteur portuaire sont identiques à ceux figurant sur la liste des emplois difficiles à pourvoir. Il s'agit notamment des postes d'employés logistiques. Peu de demandeurs d'emploi disposent d'une formation ou d'une expérience dans le domaine du transport et de l'expédition. Le secteur de l'expédition requiert par ailleurs une connaissance linguistique bilingue voire trilingue.

Les entreprises portuaires sont en recherche constante de personnel technique qualifié, tel que des techniciens d'entretien et/ou d'installation et de personnel de service après-vente. Le poste d'employé commercial est une autre catégorie en souffrance au sein des entreprises portuaires, qui requiert également le multilinguisme.

Dans un avenir proche, il conviendra de prendre en considération les nouvelles offres d'emploi créées dans le cadre des projets à mettre en oeuvre au Port de Bruxelles, à savoir le projet BILC qui jouxte l'actuelle zone TIR, et la nouvelle activité logistique qui sera déployée sur l'ancien site Carcoke grâce à l'entreprise Katoen Natie. Dans les deux cas, il est d'ores et déjà question de deux fois 400 nouveaux emplois dont une part importante est réservée aux emplois de cariste et de magasinier.

La prochaine bourse de l'emploi portuaire, dans le cadre des Job Days, se déroulera le 13 juin 2008. Une vingtaine d'entreprises sont invitées. Quinze entreprises ont participé à l'édition précédente. L'organisation est confiée à l'équipe de BECI (anciennement la Chambre de Commerce et d'Industrie bruxelloise) qui se charge entre autres de coordonner les 'Brussels Job Days'.

A cette fin, une campagne publicitaire sera lancée sous peu. Lors de chacun des fameux Job Days de Bruxelles, il sera possible de consulter une liste de près de 30.000 candidats. Actiris joue un rôle important pour avertir le public cible de ces nouveaux emplois.

Grâce à la collaboration étroite entre le Port de Bruxelles, la Communauté des entreprises du Port de Bruxelles et Actiris, des objectifs communs seront rencontrés au cours de cet événement annuel, en l'occurrence la promotion du domaine portuaire, et la participation à la croissance des entreprises portuaires. Nous avons choisi, cette année, d'organiser le Job Day du Port à bord d'un

*Om de Brusselaars te stimuleren een job te kiezen die nuttig is voor de havenondernemingen, heb ik het beroepsreferentiecentrum voor transport en logistiek doen oprichten. Het heet IRIS TL (IRIS Transport Logistiek). Sinds begin dit jaar werkt er een coördinator die een actieplan moet opstellen.*

*De doelgroep van het centrum bestaat uit werkzoekenden, werknemers en leerlingen.*

*Naast het organiseren van bijkomende opleidingen voor de sector, moet het referentiecentrum ook de beroepen en kwalificaties uit de sector promoten en zichtbaarder maken, bijvoorbeeld via stages voor leerlingen uit het technisch onderwijs. Scholen en ondernemingen nemen daaraan deel.*

*De werkgelegenheid in de Haven van Brussel stijgt dus. Er zijn nu 6.000 rechtstreekse banen. In het beheerscontract staat 7.200 banen als richtgetal. De jobbeurs en het referentiecentrum zijn middelen om dat streefdoel te halen.*

bateau amarré au bassin Béco pour mieux mettre en avant le caractère maritime de la manifestation.

Pour stimuler davantage les jeunes, et moins jeunes, Bruxellois à choisir une profession qui pourrait être utile aux entreprises portuaires, le centre de référence professionnelle pour les métiers du transport et de la logistique, a été créé à mon initiative. Il s'appelle IRIS TL (IRIS Transport Logistique). Depuis le début de cette année, IRIS TL a embauché un coordinateur qui est chargé de rédiger un plan d'action pour le centre de référence.

Le public cible du centre de référence est composé de trois catégories de personnes : les demandeurs d'emploi, les employés et les apprentis.

Outre l'encouragement à organiser des formations supplémentaires pour le secteur du transport et de la logistique, un des principaux objectifs du plan d'action d'IRIS TL consiste à promouvoir les métiers et les qualifications du secteur. Il s'agit, en effet, de donner davantage de visibilité à ces métiers. Les écoles et les entreprises y collaborent. Dans ce cadre, je pense notamment organiser des stages pour les élèves de l'enseignement technique secondaire dans les entreprises portuaires et logistiques.

Comme vous pouvez le constater, l'emploi au Port de Bruxelles se porte de mieux en mieux. Le contrat de gestion fraîchement conclu entre la Région et le Port de Bruxelles a amplement pris en compte cet aspect. Il y a actuellement 6.000 emplois directs au Port de Bruxelles. Dans le contrat de gestion, nous avons pour objectif commun d'atteindre 7.200 emplois au Port de Bruxelles. J'ai mentionné les instruments qui doivent aider les entreprises portuaires à y parvenir. Il s'agit de la bourse de l'emploi et du centre de référence pour le transport et la logistique. Ces instruments sont cruciaux pour relever ce défi pour l'emploi des Bruxellois.

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

**M. Mustapha El Karouni.**- J'espère que vous poursuivrez et accentuerez l'effort pour l'emploi. Le Port représente en effet un pôle important d'emplois

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

**De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).**- *Ik hoop dat u inspanningen blijft leveren voor de tewerkstelling in de haven, waar heel wat*

pour Bruxelles, même si les chiffres sont parfois discutables. Il n'existe pas en économétrie de méthode absolue permettant d'évaluer les emplois indirects. J'espère qu'un effort sera réalisé par rapport aux Bruxellois, qui trouveront là une occasion de décrocher un emploi, vu le chômage extrêmement élevé à Bruxelles, qui persiste au-dessus des 20%, ce qui constitue une anomalie, mystérieuse pour une bonne part.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE 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 "les terrains du Port de Bruxelles au quai des Péniches et au quai de Willebroeck".**

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

**M. Frédéric Erens** (*en néerlandais*).- *La concession d'exploitation de l'une des plus anciennes station-service bruxelloise, située quai des Péniches, a été octroyée à son propriétaire jusqu'en 2023.*

*Le Port de Bruxelles, propriétaire des terrains, souhaite rompre cet accord. Les tentatives*

*Brusselaars een baan vinden, ook al is er discussie over de cijfers. Er bestaat geen exacte methode om indirecte tewerkstelling te berekenen. Gelet op de torenhoge Brusselse werkloosheid hecht ik veel belang aan de haven.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS

**AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENAREN-ZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,**

**betreffende "de gronden van de Haven van Brussel aan de Akenkaai en Willebroekkaai".**

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

**De heer Frédéric Erens.**- Een van de oudste tankstations van Brussel is gevestigd naast het kanaal ter hoogte van de Akenkaai. In 1977 nam de huidige eigenaar het sinds 1937 bestaande tankstation over. Na belangrijke investeringen in de jaren '80 kreeg deze eigenaar een uitbatingsconcessie tot 2023.

*d'amélioration de l'exploitant de la station sont systématiquement bloquées en raison de l'insécurité juridique liée à ce dossier. Il lui est par ailleurs interdit d'installer les pompes et le réservoir neufs dont il dispose depuis cinq ans dans son entrepôt. Or, la station-service se dégrade à vue d'oeil, ses murs sont couverts de graffiti, sa porte a été forcée, ses installations vandalisées.*

*Entre-temps, la Ville de Bruxelles a conclu un accord de principe avec le promoteur Athenor pour la construction d'une tour de logement de 137 mètres de haut, comprenant 350 appartements de luxe, à proximité de la station-service.*

*Qu'en est-il de ces deux dossiers ? Le Port compte-t-il racheter la concession avant la fin de son délai ? Existe-t-il une issue pour l'exploitant de la station-service ? Quel est le montant des frais juridiques liés à ce dossier ? Concernant la construction de la tour, le Port de Bruxelles compte-t-il vendre ses terrains à un promoteur ? Compte-t-il intervenir en les vendant à un promoteur ou va-t-il intervenir en tant que maître de l'ouvrage ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).**- *Je n'ai pas pu vérifier l'information que vous me communiquez, selon laquelle le promoteur immobilier Athenor aurait renoncé à la construction d'une tour d'habitation d'une hauteur de 137 mètres au quai de Willebroeck.*

Sinds 1993 wil de Haven van Brussel, als eigenaar van de terreinen, de concessieovereenkomst verbreken. Door de rechtsonzekerheid wordt de uitbater telkens geblokkeerd als hij een verbetering wil aanbrengen aan zijn tankstation, dat zienderogen achteruitgaat. Door vandalisme aan de verouderde pompen werkt amper nog de helft ervan fatsoenlijk, er staat graffiti op de muren en de glazen deur draagt nog de sporen van een recente inbraakpoging. Alhoewel er in de opslagruimte al vijf jaar lang moderne pompen en een gloednieuwe tank staan, kunnen deze niet worden geïnstalleerd omdat dit door het juridisch getouwtrek ten strengste verboden is.

Ondertussen heeft de Stad Brussel een principeakkoord gesloten met projectontwikkelaar Athenor voor de bouw van een hoge woontoren nabij diezelfde plek. Met zijn 137 meter zou de Premium Tower de hoogste woontoren én het op twee na hoogste gebouw van België worden. Dit project zou goed zijn voor 350 luxe-appartementen. Het gebouw zou worden neergepland op een site van 1,25 hectare aan de Brusselse Willebroekkaai op terreinen van de Haven van Brussel.

Hoe is het gesteld is met deze twee zaken?

Is er een uitweg voor de uitbater van het tankstation? Zal de Haven van Brussel de concessieovereenkomst die geldig is tot 2023 opkopen of zal ze tot op het bot procederen? Welke juridische onkosten zijn tot nu toe in deze zaak gemaakt?

Wat het hoogbouwproject betreft, had ik graag vernomen wat de Haven van Brussel met de terreinen zal doen. Zal de Haven deze terreinen aan een projectontwikkelaar verkopen of zal zij zelf als bouwheer en opdrachtgever optreden?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.**- U beweert dat projectontwikkelaar Athenor zich heeft teruggetrokken uit het project voor de bouw van een woontoren van 137 meter hoog aan de Willebroekkaai. Ik ben daar niet van op de hoogte en heb die informatie niet kunnen natrekken. Ik ging uit van de veronderstelling dat er geen probleem was.

**M. Frédéric Erens** (en néerlandais).- *C'est la secrétaire d'Etat Dupuis qui me l'a appris en réponse à une question sur le bassin Willebroeck.*

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat** (en néerlandais).- *Ce terrain n'appartient toutefois pas au Port de Bruxelles, qui n'est par conséquent pas concerné par le développement du projet d'habitations et ne vendra ou ne concédera aucune parcelle aux promoteurs. Le Port n'est aucunement le maître d'ouvrage de ce projet, d'autant plus que la construction d'appartements de grand standing ne constitue pas sa vocation première.*

*La Région veut aménager en zone piétonne la partie du bassin Béco où se trouve la station-service. Les plans d'aménagement du territoire seront adaptés en conséquence. La Ville de Bruxelles finalise un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) de la zone. Celui-ci constituera la base juridique qui permettra de finaliser la concession et le permis d'environnement.*

*En l'absence de ce plan, toute tentative de stopper l'exploitation de la station-service a toujours pu être rendue infructueuse par le recours en justice du propriétaire. Les tentatives d'arrangement à l'amiable du Port ont hélas échoué. Le montant que réclament les exploitants de la station-service pour mettre fin à leur exploitation est considéré comme déraisonnable par le Port.*

*Le Port de Bruxelles reste ouvert à toute proposition susceptible d'aboutir à un arrangement à l'amiable. Les frais juridiques dans cette affaire s'élèvent à 15.699,93 euros pour les années 2006 et 2007.*

*- L'incident est clos.*

**De heer Frédéric Erens**.- Ik had een vraag over het Willebroekdok gesteld aan staatssecretaris Dupuis. Zij heeft me toen gezegd dat Athenor zich heeft teruggetrokken.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris**.- Het klopt niet dat het terrein eigendom is van de Haven van Brussel. Enkel de strook op de rechteroever tussen de rooilijn van de gebouwen en de blauwe steen van het kanaal is eigendom van de haven. De Haven van Brussel bezit geen andere gronden meer op de rechteroever van het Becodok. De haven is bijgevolg ook niet betrokken bij de ontwikkeling van het woonproject en zal geen gronden verkopen of in concessie geven aan promotoren. De Haven van Brussel treedt niet op als bouwheer. De bouw van luxeappartementen behoort immers niet tot de kernactiviteiten van de Haven van Brussel.

Het Brussels Gewest wil het gedeelte van het Becodok waar het tankstation zich bevindt inrichten als een openbare wandelzone. De stedenbouwkundige plannen worden momenteel aangepast. De stad Brussel legt de laatste hand aan een bijzonder bestemmingsplan (BBP) voor het gebied. Het zal de wettelijke basis vormen om een einde te kunnen stellen aan de concessie-overeenkomst met het tankstation en de milieuvergunning. Ik wil heel open en eerlijk duidelijk maken wat onze plannen zijn.

De pogingen om de uitbating van het tankstation stop te zetten stootten steeds op succesvol juridisch verzet van de uitbater. Dat komt onder meer omdat het BBP van Brussel-Stad uitbleef. De Haven van Brussel heeft gepoogd om het eens te worden over een minnelijke schikking, maar dat is helaas mislukt. De uitbaters van het tankstation eisen een bedrag als vergoeding voor de vroegtijdige opzeg van de concessie-overeenkomst dat volgens de Haven van Brussel onredelijk hoog is.

De Haven van Brussel is uiteraard nog steeds bereid om te onderhandelen over een minnelijke schikking. De juridische onkosten voor deze zaak bedragen voor de jaren 2006 en 2007 in totaal 15.699,93 euro.

*- Het incident is gesloten.*

**QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI**

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

**concernant "l'insécurité le long du canal de Bruxelles".**

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

**M. Mustapha El Karouni.**- Je souhaiterais aborder avec vous la problématique de l'insécurité le long du canal en soirée. Ce phénomène est particulièrement aigu, notamment du côté du site Tour et Taxis, du quai des Péniches ou encore le long du quai des Charbonnages.

Plusieurs sociétés établies aux alentours se plaignent du manque d'attrait de ce quartier, qui n'incite pas les badauds à venir se promener le long des quais du Port de Bruxelles le soir venu. C'est d'ailleurs essentiellement pour cette raison qu'aucun restaurant n'ose ouvrir ses portes en soirée. Au bassin Béco, avec le concours de la Fondation Universitaire, des éclairages du canal ont été mis en place, mais il s'agit d'une expérience toute symbolique. Je m'interroge en effet sur l'efficacité réelle de cette mesure.

En journée, le quartier est animé du fait de la présence du personnel de bureaux, comme celui de la Communauté française et de la KBC, mais en soirée, les lieux restent déserts. Afin de sécuriser sa clientèle, une société événementielle avait même mis en place un système de rondes avec des chiens. Cependant, une pétition des riverains a mis fin à cette initiative.

Face à ce problème récurrent, les autorités du Port de Bruxelles ont engagé, en juin 2007, un architecte portuaire, dans l'objectif de concrétiser le plan lumière du Port. En effet, d'après le masterplan 2015 du Port, le square de Trooz, jusqu'au pont de Cureghem, les abattoirs d'Anderlecht, le canal à Molenbeek, le Petit-

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI**

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

**betreffende "de onveiligheid langs het kanaal van Brussel".**

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

**De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).**- 's Avonds is het langs het kanaal niet zo veilig, zeker niet aan de kant van Thurn & Taxis, de Akenkaai of de Koolmijnenkaai.

*Veel maatschappijen klagen dat de wandelaars 's avonds wegblijven van de kaaien. De restaurants durven 's avonds hun deuren niet openen.*

*In samenwerking met de Universitaire Stichting, werd er verlichting geplaatst aan het Becodok, maar dit lijkt meer op een symbolische geste.*

*Overdag is de wijk geanimeerd dankzij het talrijke kantoorpersoneel, maar 's avonds is ze volledig verlaten.*

*Een evenementenbureau had wachtrondes met waakhonden ingevoerd om zijn klanten te beschermen, maar een petitie van de omwonenden heeft daar een einde aan gemaakt.*

*In juni 2007 nam de Haven van Brussel een havenarchitect onder de arm om een lichtplan uit te werken. De verlichting moet de negatieve effecten van de overlast tegengaan.*

*Hoe schiet dit werk op? Heeft de architect al een studie uitgevoerd en een agenda vastgelegd? Zijn er al werken uitgevoerd?*

Château, les brasseries Bellevue, le dépôt de la STIB, les écluses de Molenbeek et d'Anderlecht, ou encore les quais du Batelage et de Biestebroeck, seront mis en évidence. Le but est de constituer une véritable scénographie lumineuse en vue de pallier les effets négatifs des nuisances identifiées.

Je voudrais donc connaître l'avancement de ce dossier. Qu'en est-il du travail de l'architecte portuaire ? Celui-ci a-t-il procédé à une étude ? Un agenda est-il établi ? Si oui, quel est-il ? Si non, pour quelles raisons ? Des travaux de sécurisation ont-ils déjà été effectués ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.**- Concernant votre question relative à l'insécurité le long du canal de Bruxelles, je puis vous communiquer les éléments de réponse suivants :

Tout d'abord, précisons que le Port de Bruxelles ne gère qu'une partie des voiries contiguës au canal. Par exemple, entre la place Saintelette et l'écluse de Molenbeek, le Port gère le canal proprement dit. Son domaine d'intervention s'arrête à la pierre de couronnement du mur de quai et n'a donc pas d'emprise sur les dispositifs d'éclairage.

Parmi les espaces gérés par le Port et accessibles au public, il y a effectivement toute la rive droite du bassin Béco - le quai des Péniches - ainsi qu'une partie de la rive gauche de ce bassin - le quai Béco. Le réaménagement de la première partie du quai des Péniches a été mis en œuvre par le Port. Pour la seconde partie, le Port est en attente du départ de la station-service présente en aval du bassin. Concernant le quai Béco en rive gauche, une grande partie de ce réaménagement a été réalisé par Bruxelles Environnement et est donc géré et entretenu par cet organisme, notamment l'éclairage le long du quai.

Ces deux réaménagements d'espaces publics ont fait l'objet de la mise en place de dispositifs d'éclairage de type fonctionnel - lampes sur pylônes, lampadaires - et d'ambiance - éclairage au sol, mise en lumière d'éléments comme la grue ancienne ou les pavillons. Quant aux projecteurs placés sur les murs de quai, il s'agit d'un projet artistique de Michel Verjux, initié par la Fondation

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).**- *De Haven van Brussel omvat slechts een gedeelte van de wegen langs het kanaal. Tussen het Sainteletteplein en de sluis van Molenbeek, beheert de Haven bijvoorbeeld enkel het kanaal zelf en heeft ze dus geen zeggenschap over eventuele verlichting.*

*De rechteroever van het Becodok (de Akenkaai) en een deel van de linkeroever (de Becokaai) zijn wel openbare plaatsen die beheerd worden door de Haven. De haven is begonnen met de herinrichting van het eerste deel van Akenkaai. Voor het tweede deel wacht ze tot het tankstation stroomafwaarts vertrekt. Een groot deel van de herinrichting van de Becokaai, met name de verlichting langs de kaai, wordt uitgevoerd door Leefmilieu Brussel.*

*Bij deze werken werd zowel functionele verlichting geplaatst als sfeerverlichting. De projecties op de muren van de kaai zijn een artistiek project, op initiatief van de Koning Boudewijnstichting, en hebben niets met de verlichting te maken.*

*Naast verlichting is ook sociale controle belangrijk voor de veiligheid. Daarvoor steunde de Haven projecten als het horecagebouw aan de Becokaai of de omvorming van de leegstaande hangar aan de Becokaai tot het Animatiecentrum voor Talen.*

*Een andere maatregel is de aanwezigheid van plezierboten in het dok. Binnenkort lanceert de Haven een projectoproep om deze sector te doen heropleven. Zo komt er tegen eind 2008 een varende bioscoop. Deze plannen moeten meer*

Roi Baudouin, qui n'a pas d'objectif fonctionnel d'éclairage.

Outre l'éclairage qui constitue un élément important pour la sécurité, un autre aspect est le contrôle social. Ce rôle est bien entendu joué par les entreprises implantées sur les terrains portuaires. Dans ce cadre, le Port a soutenu des projets comme le bâtiment horeca au quai Béco ou la nouvelle affectation de l'ancien hangar non occupé du quai Béco en locaux du Centre d'Animation en Langues. Les personnes qui se trouvent à cet endroit se plaignent également d'une certaine problématique d'insécurité.

Une autre mesure est la présence de bateaux d'animations ou d'événements, amarrés dans ce bassin ; à cet égard, le Port va lancer prochainement un appel à projets visant à redynamiser ce secteur. Un bateau-cinéma viendra d'ailleurs s'y installer vers la fin 2008. Toutes ces initiatives devraient attirer plus de gens sur place et augmenter par la même occasion le contrôle social.

Une coordination va être mise en place à la demande du Port à la suite de nombreux actes de vandalisme et agressions commis dans la zone, en vue de sensibiliser les autorités compétentes. Elle sera assurée par une coordination policière, les inspecteurs du port, la police zonale etc. Tous ces éléments démontrent que les autorités du Port sont tout à fait conscientes de la problématique et veulent y remédier.

Concernant le plan lumière global du Port de Bruxelles, un budget important sera octroyé par la Région au Port de Bruxelles en vue de concrétiser ce projet, dans le cadre de son nouveau contrat de gestion.

L'architecte portuaire travaille essentiellement sur le programme d'intégration urbaine du Port, dont le plan lumière forme effectivement l'un des volets.

L'architecte portuaire a réalisé en 2007 des avant-projets relatifs à la mise en lumière d'un pont, ainsi que d'un quai. Ces avant-projets servent de base de travail afin de déterminer un programme global pour tout le domaine portuaire. Actuellement, le Port travaille en coordination avec la Région afin de déterminer les zones d'intervention, les matériaux, les couleurs, etc. en vue d'obtenir une

*mensen aantrekken en de sociale controle vergroten*

*Om vandalisme en agressie tegen te gaan, heeft de Haven gevraagd om een coördinerend orgaan met alle bevoegde overheden (politie, haveninspecteurs, enzovoort). De havenautoriteiten zijn zich dus bewust van het probleem en willen erook iets aan doen.*

*In het nieuwe beheerscontract zal de Haven van Brussel een aanzienlijk budget krijgen voor haar globale lichtplan.*

*De havenarchitect werkt aan de integratie van de Haven in de stad, waarvan het lichtplan één aspect is.*

*In 2007 stelde de architect een voorontwerp voor voor de verlichting van een brug en een kaai. Op basis hiervan werkt hij een globaal programma uit voor heel de havenzone. De Haven overlegt nu met het gewest over materialen, kleuren, enzovoort, zodat de verlichting langs het kanaal voldoende eenvormig is. In april wordt er een test uitgevoerd op de Redersbrug. Dergelijke projecten zijn ook bedoeld om de havenzone aangenamer te maken en de sociale controle te vergroten.*

*Ook bij de heraanleg van de sluizen van Molenbeek en Anderlecht wordt rekening gehouden met de verlichting. De werken in Anderlecht moeten dit jaar klaar zijn en daarna is Molenbeek aan de beurt.*

certaine harmonie sur le parcours du canal. Un test va d'ailleurs être réalisé en avril sur le pont-rails des Armateurs. Les premiers développements verront le jour cette année encore. Nous espérons aussi augmenter le contrôle social au moyen de tels projets, destinés à rendre plus agréable cette zone portuaire.

Par ailleurs, le programme de réaménagement des deux sites d'écluses à Molenbeek et Anderlecht concerne également un volet "éclairage", fonctionnel et d'ambiance. Les travaux sur le site d'Anderlecht devraient être exécutés cette année - la demande de permis est en cours -, et Molenbeek suivra dans la foulée. J'espère que ces projets répondront à votre souci légitime.

**M. Mustapha El Karouni.**- Je vous remercie de votre réponse, Madame la secrétaire d'Etat.

*- L'incident est clos.*

\_\_\_\_\_

**De heer Mustapha El Karouni** (*in het Frans*).-  
*Dank u voor uw antwoord.*

*- Het incident is gesloten*

\_\_\_\_\_