



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 30 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 30 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**INHOUD**

INTERPELLATIONS	7	INTERPELLATIES	7
- de M. Serge de Patoul	7	- van de heer Serge de Patoul	7
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "Cyclocity et l'extension du système de vélos partagés à l'ensemble de la Région".		betreffende "Cyclocity en de uitbreiding van het fietsverhuursysteem tot het hele gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Serge de Patoul, Mme Els Ampe, M. Willy Decourty, M. Willem Draps, président.</i>	10	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Serge de Patoul, mevrouw Els Ampe, de heer Willy Decourty, de heer Willem Draps, voorzitter.</i>	10
- de Mme Viviane Teitelbaum	13	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	13
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la transformation de lignes de bus de la STIB en lignes de tram".		betreffende "de omvorming van de MIVB-buslijnen tot tramlijnen".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Anne Swaelens, M. Pascal Smet, ministre.</i>	16	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Anne Swaelens, de heer Pascal Smet, minister.</i>	16

QUESTIONS ORALES	21	MONDELINGE VRAGEN	21
- de M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp	21	- van de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp	21
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 saturation du Ring".		betreffende "de verzadiging van de Ring".	
Question orale jointe de Mme Martine Payfa,	21	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Martine Payfa,	21
concernant "les projets de réaménagement du Ring de Bruxelles".		betreffende "de projecten voor de heraanleg van de Ring rond Brussel".	
- de Mme Isabelle Emmery	26	- van mevrouw Isabelle Emmery	26
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 forfait taxi compris dans la réservation d'une place en Thalys".		betreffende "het forfaitair bedrag voor een taxirit begrepen in de reservatie voor een reis met de Thalys".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	27	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	27
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 deuxième dimanche sans voiture à Bruxelles".		betreffende "de tweede autoloze zondag in Brussel".	

<p>- de M. Dominiek Lootens-Stael 29</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 escalators de la station de métro Rogier et les mains courantes".</p>	<p>- van de heer Dominiek Lootens-Stael 29</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de 'stijle' trappen en de 'handlopen' in het metrostation Rogier".</p>
<p>- de Mme Els Ampe 32</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 transport de chiens et d'instruments de musique dans les véhicules de la STIB".</p>	<p>- van mevrouw Els Ampe 32</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het vervoeren van honden en muziekinstrumenten in de voertuigen van de MIVB".</p>
<p>- de M. Mustapha El Karouni 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 "l'usure des revêtements routiers causée par les surcharges des poids lourds".</p>	<p>- van de heer Mustapha El Karouni 36</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de slijtage van de wegen wegens te zwaar geladen vrachtwagens".</p>
<p>- de M. Mustapha El Karouni 39</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 collaboration entre les asbl du secteur et la SNCB pour l'aide aux sans-abri et son éventuelle extension aux stations de métro de la STIB".</p>	<p>- van de heer Mustapha El Karouni 39</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de samenwerking tussen de verenigingen van de sector en de NMBS voor de hulp aan de daklozen en de eventuele uitbreiding ervan naar de metrostations van de MIVB".</p>

- de Mme Marie-Paule Quix 42

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

concernant "le nouveau centre logistique BILC".

- van mevrouw Marie-Paule Quix 42

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

betreffende "BILC, het nieuwe logistieke centrum".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. 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 "Cyclocity et l'extension du système de vélos partagés à l'ensemble de la Région".

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

M. Serge de Patoul.- Je prolonge ici le débat que nous avons eu précédemment. Je commencerai par rappeler la situation. Le système Cyclocity est entré en action à Bruxelles-Ville au mois de septembre 2006, il y a donc près d'un an et demi. Si l'on observe ce qui se passe autour de nous, c'est-à-dire dans d'autres grandes villes européennes comme Barcelone, Paris ou Lyon, on se rend compte que ce système a tout à fait sa place dans la mobilité urbaine et répond à un besoin de transport et de déplacement.

Cependant, le flop de ce système à Bruxelles-Ville est reconnu par l'ensemble des acteurs qui jouent actuellement un rôle dans ce dossier, à savoir la société JCDecaux, la Ville de Bruxelles et la Région bruxelloise. Les causes de cet échec sont bien connues et ont déjà été mentionnées à diverses reprises au sein de cette assemblée. Il n'est cependant pas inutile d'y revenir brièvement afin de mettre en lumière les difficultés futures que le gouvernement va rencontrer.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "Cyclocity en de uitbreiding van het fietsverhuursysteem tot het hele gewest".

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

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Het Cyclocity-systeem is in september 2006 van start gegaan in Brussel-Stad. Soortgelijke initiatieven in andere Europese grootsteden zoals Barcelona, Parijs of Lyon tonen aan dat een dergelijk systeem zijn plaats heeft in de stedelijke mobiliteit en tegemoet komt aan een reële behoefte.*

Dat het systeem in Brussel een flop is geworden, heeft meerdere oorzaken. Niet alleen is het grondgebied van Brussel-Stad te klein, maar bovendien zijn de tarieven te hoog voor korte verplaatsingen. In tegenstelling tot in andere steden moet de gebruiker in Brussel immers ook voor het eerste half uur betalen. Daarnaast zijn er te weinig fietsen en verhuurpunten. Het huidige systeem stelt maar 250 fietsen ter beschikking verspreid over 23 verhuurpunten. De afstand tussen de verschillende punten is ook te groot. Tot slot is er niet genoeg promotie rond Cyclocity gevoerd.

De huidige resultaten zijn dan ook bijzonder slecht: de fietsen worden slechts gemiddeld een keer om de

Premièrement, le territoire de la Ville de Bruxelles est trop exigu pour accueillir un tel système. La taille critique qui permettrait d'obtenir une réelle efficacité n'est donc pas atteinte. Deuxièmement, la tarification appliquée n'incite pas les usagers potentiels à utiliser le vélo pour leurs courts déplacements. En effet, à la différence de ce qui se pratique dans d'autres villes, la première demi-heure est payante à Bruxelles. Troisièmement, il n'y a pas assez de vélos et de stations sur le territoire couvert par le système Cyclocity. La distance entre ces différents points est trop grande, le système actuel ne proposant que 250 vélos répartis sur 23 points de location. Enfin, la campagne de promotion entourant le lancement de Cyclocity n'a pas été suffisamment forte. Les Bruxellois ne sont pas bien informés du fonctionnement de ce système et sont encore très réticents à l'utiliser.

Les résultats actuels sont mauvais, et les chiffres, qui ont eux aussi déjà été cités, apportent une base objective à ce constat : utilisation d'un vélo une fois tous les cinq jours, soit 0,2 fois par jour. C'est évidemment beaucoup trop peu. Les vélos du système Cyclocity sont, selon vos propres termes, utilisés de manière récréative et touristique. C'est à l'image de la gestion de ce dossier. En effet, ce système a été mis sur pied dans une certaine précipitation, à la veille des élections communales d'octobre 2006. Cette précipitation n'avait certainement rien à voir avec la campagne électorale, même si ceux qui l'ont mis sur pied étaient candidats à ces élections.

L'idée était d'installer ce système le plus vite possible, afin d'en faire profiter les habitants de Bruxelles-Ville. Les autres communes de la Région bruxelloise devaient théoriquement lui emboîter le pas rapidement. A cette époque, un accord avait été conclu entre la Ville de Bruxelles et la société JCDecaux. Ce contrat était un avenant au contrat de mobilier urbain qui lie les deux parties jusqu'en 2014.

Au mois de février dernier, nous apprenons que la Région bruxelloise a lancé une procédure de mise en concurrence, débutant avec un appel à manifestation d'intérêt. Les candidats retenus dans le cadre de cette première phase introduiront une offre sur la base d'un cahier des charges précis qui leur sera fourni.

Cette nouvelle procédure devrait permettre à la

vijf dagen gebruikt. Dat is uiteraard niet genoeg. De fietsen worden vooral voor recreatieve en toeristische doeleinden gebruikt. Dezelfde adjectieven zijn van toepassing op het beheer van dit dossier. Brussel-Stad heeft dit systeem overhaast ingevoerd aan de vooravond van de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2006. Brussel-Stad sloot hiervoor een contract met JCDecaux, dat een aanhangsel is van het contract met betrekking tot het stadsmeubilair. Dit contract loopt nog tot 2014.

In februari heeft het gewest echter een nieuwe oproep aan belangstellenden gedaan, met de bedoeling om tot een volwaardig systeem te komen. Dit zal in een eerste fase 2.500 fietsen tellen, later wordt dit aantal verhoogd tot 5.000 fietsen, verdeeld over 400 stations.

Er zijn twee mogelijkheden. Als JC Decaux de aanbesteding in de wacht sleept, zal het nieuwe project aansluiten bij de huidige initiatieven in de stad Brussel en andere Brusselse gemeenten.

JC Decaux heeft al voorgesteld om 10 miljoen euro te betalen aan de gemeenten die het systeem op hun grondgebied willen toelaten. Dat zou een mooie oplossing zijn, al zijn Ganshoren en Evere de facto uitgesloten, omdat ze geen reclamecontract hebben met deze onderneming.

Het zou echter ook kunnen dat een andere firma de aanbesteding in de wacht sleept. Minstens twee ondernemingen, Clear Channel en Deutsche Bahn, zijn geïnteresseerd en beschikken over de nodige expertise.

Dan zouden er dus twee verschillende systemen naast elkaar bestaan in het Brussels Gewest. Dat zou belachelijk zijn. Deze situatie hebben we te danken aan de olijfboomcoalities in de stad Brussel en het gewest. Mijnheer de minister, u was daar op beide niveaus bij betrokken.

Région bruxelloise d'enfin disposer d'un système digne de ce nom, qui comporterait 5.000 vélos répartis sur 400 stations. Ce réseau pourrait être établi en deux phases : la première mettant à disposition 2.500 vélos en un réseau cohérent à partir du centre ville, et la seconde étendant le territoire couvert et le nombre de vélos.

Sur le plan théorique, cette idée est assez alléchante. Toutefois, à partir de ce constat, deux scénarios s'offrent à nous.

Le premier verrait le marché décroché par la société JCDecaux. Dans ce cas de figure, une mise en cohérence entre ce qui existe déjà sur le territoire de la Ville de Bruxelles et les autres communes bruxelloises pourrait finalement être réalisée. Notre Région ne servirait donc plus d'exemple type de ce qu'il ne faut pas faire dans ce genre de dossier, lors de la mise en oeuvre d'un tel système.

JCDecaux a déjà proposé de mettre 10 millions d'euros sur la table pour doter les communes qui souhaiteraient s'équiper de son système. Deux communes, Ganshoren et Evere, sont cependant exclues de facto, n'ayant pas passé de contrat publicitaire avec cette entreprise. Malgré cela, ce serait tout de même la solution miraculeuse dont vous devez certainement rêver. Or, la loi du marché risque de vous ramener rapidement à la réalité.

Le deuxième cas de figure voit le marché remporté par une autre société que JCDecaux. Ce scénario est tout à fait plausible : au moins deux autres sociétés - Clear Channel et la Deutsche Bahn - se sont montrées fortement intéressées par le projet et disposent de toute l'expertise nécessaire pour le mener à bien. En d'autres termes, ce sont des concurrents de poids par rapport à JCDecaux et à son système actuel.

Dans l'éventualité où un autre opérateur remporterait le marché, nous verrions donc coexister sur le territoire de la Région bruxelloise deux systèmes différents et incompatibles. Un tel scénario serait tout simplement ridicule, et mettrait en exergue une incapacité à gérer un dossier avec un minimum de sérieux. Cette situation, rappelons-le, nous la devons à des majorités "olivier", que ce soit l'olivier de la Ville de Bruxelles ou celui de la Région bruxelloise. Est-il encore nécessaire d'ajouter, M. le ministre, que vous étiez à la

manoeuvre des deux côtés ?

Je souhaiterais dès lors vous poser différentes questions à ce sujet.

Discussion

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne faisais pas partie de la majorité à la Ville de Bruxelles.

M. Serge de Patoul.- Il s'agissait pourtant de l'olivier.

M. Pascal Smet, ministre.- Le sp.a ne faisait pas partie de l'olivier.

M. Serge de Patoul.- L'olivier francophone, partiellement néerlandophone, n'a pas fait montre d'une très grande efficacité.

J'en viens à mes questions sur le sujet :

Quels sont les candidats qui ont été retenus et qui participeront à l'appel d'offres ?

Dans l'éventualité où ce ne serait pas JCDecaux qui remporterait le marché, quelles solutions envisagez-vous pour rendre ce système cohérent, efficace et viable ?

Dans quelle mesure la société JCDecaux serait-elle obligée d'enlever ses vélos ? Quel est le moyen de financement envisagé ? Quel est l'état des concertations entamées avec les différentes communes bruxelloises ?

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *J'ai moi-même essayé le système Cyclocity. Les vélos sont un peu trop lourds pour être confortables. Le ministre en tiendra-t-il compte lors de l'extension du système de location ?*

Outre la petite ceinture, il existe encore de nombreuses voiries dangereuses pour les cyclistes. Le ministre va-t-il profiter de l'extension de

Bespreking

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik maakte destijds nog geen deel uit van het schepencollege van Brussel-Stad.*

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *In Brussel-Stad was nochtans een olijfbomcoalitie aan de macht.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat was zonder de sp.a.*

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Wat er ook van zij, de olijfbomcoalitie heeft er een potje van gemaakt.*

Welke kandidaten werden geselecteerd en dienen een offerte in?

Het is mogelijk dat de aanbesteding niet wordt toegekend aan JC Decaux. Welke oplossing overweegt u in dat geval om een efficiënt en coherent fietsverhuursysteem mogelijk te maken?

Zouden de fietsen van JC Decaux in voornoemd geval verdwijnen? Hoe wordt het systeem gefinancierd? Hoe loopt het overleg met de gemeenten?

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Ik heb het Cyclocitystelsel zelf uitgeprobeerd. De fietsen zijn iets te zwaar om comfortabel te zijn, vooral wanneer men een helling op moet. Zal de minister daarmee rekening houden bij de uitbreiding van het verhuursysteem?

Buiten de kleine ring zijn er nog een aantal wegen die fietsonveilig zijn en waar er een gebrek aan fietspaden in eigen bedding is. Zal de minister de

Cyclocity pour aménager des pistes cyclables sûres ?

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

M. Willy Decourty.- Cette formule développée à Paris et à Lyon, qui propose pourtant le même type de vélo, connaît un succès réel, principalement en raison de la disponibilité des vélos, généralisée dans tous les points de la ville, contrairement à Bruxelles, où l'expérience a été limitée à un espace restreint. Il serait néanmoins intéressant de savoir où en est le dossier sur le plan juridique relatif à la Ville de Bruxelles et l'extension de son marché. La commune d'Ixelles vit une situation identique. Celle-ci a établi un marché avec la firme Decaux. L'absence d'obstacle juridique permettrait d'accélérer le dossier et de multiplier éventuellement les contrats. Lorsqu'il faut lancer un marché général, il importe de savoir quelle issue de la procédure a été engagée au niveau de Bruxelles.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je tiens à préciser auprès de M. de Patoul que son intervention arrive tardivement, car ce sujet a déjà fait l'objet de débats à deux reprises dans cette commission.

M. le président.- M. de Patoul n'était alors pas membre de la commission.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suppose qu'il lit le rapport des commissions. Ses questions sont, par contre, prématurées. Le 15 mars 2008, l'appel du gouvernement a été publié au Journal officiel des Communautés européennes. Le délai pour introduire les manifestations d'intérêt était fixé au jeudi 17 avril 2008. Au total, six candidats ont introduit une manifestation d'intérêt. Afin de respecter la procédure, je ne puis vous communiquer leur identité, car les négociations doivent encore être menées. L'offre doit également être complétée. Il est donc prématuré à ce stade de vous apporter une réponse pour des raisons d'ordre juridique.

Dans le cadre du contrat conclu entre JCDecaux et la Ville de Bruxelles, je ne puis vous répondre également, car des négociations qui doivent encore

uitbreiding van Cyclocity aangrijpen om veilige fietspaden aan te leggen en er zo voor te zorgen dat de fietsen ook echt worden gebruikt?

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty (in het Frans).- *De fietsverhuursystemen in Parijs en Lyon werken wel efficiënt omdat daar in de hele stad fietsverdeel-punten zijn. In Brussel vind je ze enkel op een paar plaatsen. Hoe zit het met de juridische aspecten van het dossier? Is het mogelijk om het initiatief uit te breiden? De gemeente Elsene heeft een overeenkomst gesloten met JC Decaux. Zonder juridische problemen zou het dossier veel sneller kunnen vorderen. Als er een algemene projectoproep komt, is het belangrijk om te weten wat de procedure in Brussel-Stad heeft opgeleverd.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Mijnheer de Patoul, uw interpellatie komt rijkelijk laat. We hebben in deze commissie al twee keer over dit onderwerp gedebatteerd.*

De voorzitter.- De heer de Patoul was toen nog geen lid van deze commissie.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik veronderstel toch dat hij het verslag leest. Zijn vragen zijn integendeel voorbarig. De offerte-aanvraag werd gepubliceerd in het officiële publicatieblad van de Europese Unie. Tot 17 april 2008 konden offertes worden ingediend. In totaal toonden zes kandidaten belangstelling. Volgens de procedure mag ik niet bekendmaken wie de kandidaten zijn.*

Ik kan u evenmin iets zeggen over het contact tussen JC Decaux en Brussel-Stad, want de onderhandelingen worden de komende weken aangevat. Er worden meerdere financieringsmethoden overwogen.

Er werd beslist dat het Brussels Gewest het initiatief zou nemen voor een fietsverhuursysteem.

se dérouler ces prochaines semaines. Concernant les moyens de financement, plusieurs possibilités sont envisagées. Néanmoins, je ne puis vous apporter de réponses, car elles risqueraient d'hypothéquer les résultats des négociations qui doivent encore être menées.

Concernant l'état des concertations entamées avec les différentes communes bruxelloises, il a été décidé à l'issue de la Conférence des bourgmestres que la Région prenne l'initiative. Les communes ne disposent pas des moyens financiers suffisants pour soutenir pareille initiative. Il a donc été convenu de lancer un appel régional, lequel est actuellement en cours. Les résultats devraient être connus d'ici peu ainsi que le nom de l'opérateur éventuel.

Lors de la réunion de la Conférence, il a aussi été convenu que les communes attendent les résultats de l'appel régional. Pour le reste, nous sommes en train d'examiner la valeur juridique des contrats afin d'harmoniser le marché du mobilier urbain et en particulier celui des arrêts de bus.

(poursuivant en néerlandais)

Cette année, nous allons encore aménager de nombreuses pistes cyclables sûres, mais pas forcément en site propre. Comme vous l'avez constaté, il y en a une avenue du Port, qui est complètement séparée de la chaussée.

Au sein du mouvement cycliste, certains ne veulent pas de pistes cyclables séparées dans les zones 30 et les centres des villes ou des communes, car elles donnent parfois un faux sentiment de sécurité. Ainsi, quand des voitures sont stationnées le long de pistes cyclables, des automobilistes causent fréquemment des accidents en ouvrant une portière.

C'est pour cela que les associations cyclistes et les spécialistes optent pour des pistes cyclables intégrées dans la voirie, aux côtés des véhicules. S'il y a suffisamment de place, nous créons de vraies pistes cyclables. Dans le cas contraire, nous avons recours à des marquages au sol. Ce processus sera encore accéléré cette année et sera poursuivi dans les années à venir.

Il y a peu de pistes cyclables à Paris et à Barcelone, et le vélo y a pourtant du succès.

De gemeenten hebben immers te weinig geld. De resultaten van de offerteaanvraag van het Brussels Gewest zullen binnenkort worden bekendgemaakt.

Tijdens de conferentie werd ook overeengekomen dat de gemeenten de resultaten van de gewestelijke oproep zouden afwachten. Wij onderzoeken de juridische waarde van de contracten om het stadsmeubilair en vooral de bushaltes te harmoniseren.

(verder in het Nederlands)

Dit jaar zullen we nog heel wat veilige fietspaden aanleggen, zij het niet zoveel in eigen bedding. Zoals u al gezien hebt, komt er een op de Havenlaan, dat volledig afgescheiden is van de rijweg. Dit is een zeer goede zaak.

Er is wel een hele discussie binnen de fietsbeweging, die in de zones 30, in de centra van steden of gemeenten, eigenlijk geen gescheiden fietspaden wil. Gescheiden fietspaden zijn immers niet altijd veilig en geven soms een vals gevoel van veiligheid. Wanneer die fietspaden langs geparkeerde auto's lopen, denken fietsers wel dat ze veilig zijn en rijden ze snel, maar bestuurders die hun deuren openen, veroorzaken zo veel ongelukken.

De fietsverenigingen en de specialisten verkiezen daarom dat we de fietspaden op de openbare weg leggen, naast de voertuigen. Waar er voldoende ruimte is, kan dat met markeringen en als er niet voldoende ruimte is, leggen we fietssuggestiestroken aan. Daar zijn we op dit moment mee bezig. Dit proces zal dit jaar nog verder versneld worden en uiteraard wordt het ook de komende jaren voortgezet.

Overigens zijn er ook in Parijs en Barcelona weinig fietspaden en toch is het fietsen daar een succes.

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

M. Serge de Patoul.- Nous devrions parvenir à faire de ce système un succès à Bruxelles. Un échec serait synonyme de mauvaise gestion. J'apprends la candidature de six sociétés, ce qui engendre le risque certain qu'une société différente que celle qui exerce sur le territoire de la Ville de Bruxelles décroche le marché. Il me paraît essentiel dans ce dossier de disposer d'un système unique.

M. Pascal Smet, ministre.- Comme je l'ai dit, il faut effectivement un système unique.

M. Serge de Patoul.- Ce que vous ne dites pas pour l'instant, c'est comment vous allez y arriver.

M. Pascal Smet, ministre.- Pour paraphraser M. Dehaene : "Il faut résoudre les problèmes quand ils se posent". Le problème ne se pose pas encore sur le terrain.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "la transformation de lignes de bus de la STIB en lignes de tram".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- La "tramification", c'est-à-dire la transformation de lignes de bus en lignes de tram, est une proposition qui revient régulièrement sur le devant de la scène régionale. Ce fut notamment le cas lors de précédentes réunions de commission. Ainsi, en commission de l'Infrastructure du 12 mars dernier, face à des

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

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Het moet mogelijk zijn om dit systeem tot een succes uit te bouwen. Een mislukking zou gelijkstaan met slecht beheer. Ik heb vernomen dat 6 bedrijven op de oproep hebben gereageerd. Het gevaar bestaat dus dat een ander bedrijf de opdracht in de wacht sleept dan het bedrijf dat op het grondgebied van Brussel-Stad werkzaam is. Het lijkt mij nochtans van wezenlijk belang om over één enkel systeem te beschikken.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Daar ben ik het volkomen mee eens.*

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Hoe zult u daarvoor zorgen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wij zullen het probleem oplossen als het zich voordoet. Het heeft geen zin om op de zaken vooruit te lopen.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de omvorming van de MIVB-buslijnen tot tramlijnen".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De omvorming van buslijnen tot tramlijnen is een thema dat regelmatig terugkomt. Zo hebt u tijdens de commissie van 12 maart jongstleden nog de eventuele "tramificatie" van de buslijnen 71 en 95 aangehaald.*

questions liées aux problèmes de gestion de bus en cas d'embouteillages, vous avez à nouveau évoqué la "tramification" de certaines lignes de bus, en particulier des lignes 71 et 95. Auparavant, la ligne 92 avait déjà été évoquée.

Les deux lignes 71 et 95 sont les lignes les plus importantes de la Région en termes de voyageurs transportés et parcourent des trajets sensiblement parallèles. Elles ont en effet pour particularité de traverser la commune d'Ixelles de part en part, avant d'aboutir dans le coeur de la ville. "Tramifier" permettrait, selon vous, de résoudre les problèmes d'embouteillages et d'augmenter la vitesse commerciale des véhicules de manière à offrir un service de meilleure qualité aux utilisateurs.

S'il est exact qu'une telle formule présente des avantages en termes de développement durable ou de réduction de la pollution, la "tramification" n'est pas sans inconvénients, liés notamment à l'importance des travaux, à leur coût ou encore au manque de souplesse d'une telle option.

Ainsi, l'ampleur des travaux ne semble pas des moindres. L'implantation des lignes de tram entraîne des aménagements techniques de taille, comme la mise en place de câbles d'alimentation et de mâts qui doivent les supporter ou encore l'intégration de rails dans les voiries, sans parler de l'éventualité d'un aménagement en site propre. Par parenthèse, il serait utile d'aborder la problématique générale des sites propres dans notre Région.

Par ailleurs, une telle entreprise n'est pas indolore financièrement. Eu égard à l'importance des travaux, il n'est pas insensé de s'inquiéter des coûts que vont représenter ces changements. C'est pourquoi, il me paraît utile de savoir où l'on trouverait les fonds pour financer une telle mesure et au détriment de quel autre projet.

La transformation en lignes de tram ne serait pas sans causer de multiples nuisances aux riverains, aux commerçants ainsi qu'aux arbres présents sur le parcours de ces lignes.

Tout d'abord, pendant la durée du chantier, nombre de commerçants devront fermer leurs portes, ou réduire leurs activités, et autant d'habitants seront importunés par les désagréments afférents à une voirie en travaux.

Die twee lijnen zijn de drukste buslijnen van het gewest en volgen een vrij parallel traject. Zij doorkruisen de gemeente Elsene en lopen tot het centrum van de stad. Door die buslijnen tot tramlijnen om te vormen, zou men de reissnelheid kunnen verhogen en dus een betere dienst aan de reizigers kunnen waarborgen.

Hoewel een tramlijn voordelen biedt in termen van duurzame ontwikkeling en dus milieuvriendelijker is, zijn er ook nadelen aan verbonden.

Zo vereist het aanleggen van een tramlijn enorme technische aanpassingen, zoals de plaatsing van kabels en masten, de integratie van de tramrails in het wegennet of de aanleg van een eigen bedding.

Dergelijke werken hebben een niet onaanzienlijk prijskaartje. Waar zullen wij de nodige middelen voor een dergelijke operatie vinden? Zal dat niet ten nadele van andere projecten gaan?

De werken zullen bovendien heel wat hinder veroorzaken voor de buurtbewoners, de handelaars en de bomen op het bewuste traject.

Tijdens de werken zullen heel wat winkeliers hun deuren moeten sluiten of hun activiteiten moeten beperken. Ook de omwonenden zullen hinder ondervinden. Bovendien zullen de trams ook meer lawaai en trillingen veroorzaken. Lijn 71 loopt overigens via het Flageyplein, dat binnenkort wordt heropend na acht jaar werken. Het kan toch niet de bedoeling zijn om meteen opnieuw werken uit te voeren.

Wij zijn voor een globale en duurzame oplossing voor de problemen die met name de bussen van lijn 95 ondervinden op de Kroonlaan. U moet echter rekening houden met alle betrokkenen en met de sociaal-economische context. U kunt de problemen van het openbaar vervoer niet oplossen door andere problemen te veroorzaken, ten koste van de overige weggebruikers of van de handelaars in bepaalde wijken.

U moet een haalbaarheids- en effectenstudie uitvoeren en de bevolking raadplegen alvorens u een vergunning kunt aanvragen. Een openbaar onderzoek lijkt mij dus onvoldoende. Hebt u hiervoor al een tijdschema?

Hoeveel zullen de werken kosten? Zullen de

Ensuite, une fois la mise en circulation des véhicules, des conséquences sonores et visuelles interviendront puisqu'il est évident que l'installation des lignes de trams entraînera une augmentation du bruit et des vibrations préjudiciables aux riverains. Cette situation prend encore une autre signification, si l'on songe que la ligne 71 emprunte actuellement un tracé passant par la place Flagey, que nous espérons que vous allez inaugurer dans un avenir très proche. Or, il paraît inconcevable de réaliser de nouveaux travaux dans ce périmètre à peine rénové, après plus de huit années de travaux, et de faire supporter de nouvelles nuisances aux habitants et commerçants qui ont déjà tellement souffert de ce chantier.

Si nous sommes favorables à une réponse globale et durable pour apporter une solution aux problèmes rencontrés notamment par les bus de la ligne 95 dans sa traversée de l'avenue de la Couronne, cela ne signifie pas qu'il faille y répondre n'importe comment. Il convient, selon nous, d'être attentifs à l'ensemble des acteurs concernés ainsi qu'au contexte économique et social en cause. Il ne faudrait pas, en pensant régler partiellement le problème des transports publics, créer d'autres désagréments, voire détériorer la situation générale de la mobilité.

En effet, les autres utilisateurs de la voie publique, qu'il s'agisse des piétons, des cyclistes, des motocyclistes ou encore des automobilistes, ne doivent pas être fragilisés ou handicapés par un nouvel aménagement des voiries. Le caractère plus ou moins commercial d'un quartier est également un aspect qu'il faut garder à l'esprit.

Dès lors, M. le ministre, je souhaiterais avoir un certain nombre de précisions et d'éclaircissements dans ce dossier. Ainsi, il apparaît qu'une étude de faisabilité et d'incidence ainsi que la consultation de la population, en ce compris des commerçants, doivent être réalisées avant même l'introduction d'une demande de permis. Une simple enquête publique ne me semble pas suffire. Dès lors, puis-je vous demander si vous avez déjà envisagé ces formalités ? Si oui, selon quel calendrier ? Si non, pourquoi ?

Par ailleurs, comme je l'ai évoqué précédemment, quels en seront les coûts ? Une projection financière aurait-elle été réalisée et, dans l'affirmative, quels montants ces travaux

trajecten van deze lijnen worden aangepast? Op de huidige trajecten lijken eigen beddingen moeilijk haalbaar en de trajecten behouden zonder eigen beddingen lijkt eerder nutteloos. Zullen eventuele nieuwe trajecten niet leiden tot dubbel gebruik met andere vormen van openbaar vervoer?

Zult u eerst een kosten-batenanalyse maken van een verhoging van het aantal bussen in vergelijking met een vervanging van de bussen door trams? Plant u zo'n vervanging ook op andere lijnen?

représenteraient-ils ? Une modification des tracés des lignes actuelles est-elle prévue ? Dans la négative, les parcours actuellement empruntés nous paraissent difficilement compatibles avec la création d'un site propre qui risquerait de congestionner encore plus la ville. Par contre, garder le tracé actuel sans site propre nous paraît sans aucun intérêt. Si une modification des lignes était envisagée, ne courrait-on pas le risque de double emploi avec d'autres transports en commun ? Une étude devait être réalisée à ce sujet. Est-ce toujours à l'ordre du jour ?

J'aimerais également savoir si une analyse de comparabilité, c'est-à-dire du rapport coût-bénéfice de l'augmentation du nombre de bus sur ces lignes versus "tramification", sera réalisée avant d'entreprendre toutes ces démarches. D'autres lignes sont ou seront-elles concernées par une "tramification" et, dans l'affirmative, lesquelles ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Mme Teitelbaum a bien visé les lignes de force de la STIB, qui pourraient être envisagées dans le cadre d'une "tramification". Je m'étonne cependant qu'elle s'inquiète du coût tout en réclamant à cor et à cris une extension du métro, qui est bien plus coûteuse.

Mme Viviane Teitelbaum.- C'est parce qu'il s'agit d'une priorité.

Mme Céline Delforge.- Vous vous inquiétez de ce qu'il y ait des transports en commun qui fassent double emploi là où, dans le débat précédent, vous réclamiez des transports en commun capables d'absorber plus d'usagers.

La question du tram dans les grosses avenues est particulièrement pertinente du point de vue de la pollution. Des artères importantes comme l'avenue de la Couronne - où le gros du passage se constitue de camions, de véhicules privés et de véhicules de la STIB circulant au diesel - ne respectent actuellement pas les normes européennes en la matière. L'apparition d'un tram à cet endroit

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het verbaast me dat mevrouw Teitelbaum kritiek heeft op de kostprijs van een tramlijn. Ze ijvert immers voor een uitbreiding van het metronetwerk, wat veel duurder is.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ik vind het metronetwerk van prioritair belang.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *U maakt zich blijkbaar zorgen over een overcapaciteit van het openbaar vervoer, terwijl u in een eerder debat pleitte voor meer capaciteit.*

Het aanleggen van tramlijnen op grote lanen is een efficiënte manier om vervuiling te bestrijden. In de Kroonlaan, waar veel vrachtwagens en dergelijke rijden, worden de Europese milieunormen overtreden. De aanleg van een tramlijn zou er leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit en bijgevolg van de gezondheid van de bewoners.

De nieuwe tramstellen veroorzaken ook veel min-

représenterait une amélioration de la qualité de l'air et donc de la santé des habitants qui résident sur ce type de voiries, qui ont une importante fonction résidentielle.

Par ailleurs, la question du bruit est intéressante puisque des véhicules lourds tels que les camions et les bus engendrent des problèmes de vibrations. Or, les nouveaux modèles de trams sont particulièrement silencieux, ce qui résout le problème des vibrations. Le remplacement des rails permet déjà de réduire considérablement le bruit et les vibrations, y compris pour les vieux modèles de trams, comme celui qui circule sur la ligne 81. Par contre, les lignes sur lesquelles les T3000 et les T4000 sont en service représentent le luxe du transport en commun en termes de lutte contre les nuisances.

En outre, le réaménagement de telles avenues avec des sites propres pour trams doit également permettre de repenser les configurations de ces avenues et de résoudre des problèmes de vitesse et de sécurité routière, puisque les conducteurs sont tentés de prendre rapidement de la vitesse sur de larges avenues en ligne droite. La réflexion pourrait être globale à ce niveau-là, de manière à rénover les voiries tout en améliorant la desserte en transports en commun.

Les piétons ne seraient en rien lésés par l'apparition d'un tram. Le fait de pouvoir compter sur un transport en commun fiable, plus régulier et plus rapide, représente au contraire un avantage pour les gens qui se déplacent à pied.

Un bus en site propre permettrait-il d'arriver à une aussi grande efficacité en termes d'interaction avec la circulation automobile que le tram en site propre, protégé au minimum ?

La liste des voiries qui pourraient être "tramifiées" est intéressante, ainsi que les délais dans lesquels on peut espérer que certaines lignes fassent l'objet d'une telle transformation.

Une réflexion globale sur les différentes options possibles est-elle envisagée ? Quels sont les choix privilégiés ? Je ne suis, pour ma part, du tout opposée à des extensions du réseau de métro, mais la question du coût de cette opération est particulièrement prégnante ces derniers temps.

der geluidsoverlast en trillingen dan vrachtwagens en bussen.

De aanleg van tramlijnen in eigen bedding maakt het ook mogelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren en de overdreven snelheid terug te dringen. Chauffeurs zijn immers geneigd om snel te rijden op lange, rechte lanen.

Voetgangers hebben helemaal geen last van trams. Een betrouwbaar openbaar vervoer is zelfs een aanzienlijk voordeel voor voetgangers.

Is een bus met een eigen buslaan een even efficiënte vorm van openbaar vervoer als een tramlijn met een eigen bedding?

Het zou goed zijn als we konden beschikken over een lijst van wegen waar een tramlijn kan worden aangebracht en over een planning voor de aanleg van nieuwe tramlijnen.

Komt er een algemeen debat over deze kwestie? Aan welke opties geeft u de voorkeur? Ik ben niet tegen een uitbreiding van het metronetwerk, maar we moeten er rekening mee houden dat dat zeer duur is.

Of zult u zich beperken tot enkele kilometers metro?

Ou se limite-t-on à quelques kilomètres de métro ?
Il y a des choix à opérer.

J'aimerais donc savoir où en est cette réflexion, si ce débat est mené, où il est mené et quand on pourra avoir connaissance de ses conclusions.

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

Mme Anne Swaelens.- Tout d'abord, on comprend assez mal l'intérêt de rédiger une interpellation de cinq pages sur une vague hypothèse émise par notre ministre : cela nous semble disproportionné.

Pour l'instant, la "tramification" des lignes 71 et 95 ne va pas au-delà du stade de l'hypothèse. C'est une possibilité qui a été vaguement évoquée, mais rien n'est planifié, rien n'a été budgété.

Il est exact que le problème se pose pour le bus 71, dont la fréquence et le remplissage maximums ont quasiment été atteints. Néanmoins, dans l'état actuel des choses, on voit très mal comment cette "tramification" pourrait être réalisée. Tout d'abord, parce que cela représenterait des charges financières extrêmement importantes et que la Région ne peut, à mon avis, se le permettre. Ensuite, parce que la mise en site propre de l'avenue de la Couronne et de la chaussée d'Ixelles est difficilement pensable. Ceci ne nous empêche évidemment pas de demander au ministre de mettre en place une réflexion pour trouver comment désengorger au mieux ces lignes 71 et 95.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il est exact qu'il n'y a pas, actuellement, de projet concrètement élaboré pour "tramifier" les lignes de bus 71 et 95. Par contre, l'article 47 du contrat de gestion prévoit, dans le cadre des études à réaliser pour préparer les investissements 2012-2016, que la Région mène en partenariat avec la STIB une étude prospective sur la transformation éventuelle de certaines grandes lignes de bus en trams ou en trolleybus, pour en résoudre les problèmes de capacité et/ou en améliorer l'environnement. C'est dans ce cadre-là que j'ai mentionné les lignes 71 et 95 pour le programme d'investissements 2012-2016. Pour le moment, d'autres projets, sur d'autres lignes de

De voorzitter.- Mevrouw Swaelens heeft het woord.

Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).- *Deze interpellatie is wat overdreven. De invoering van trams op de lijnen 71 en 95 is immers niet meer dan een vage hypothese.*

De bussen op lijn 71 zitten inderdaad zo goed als vol en hun frequentie heeft het maximum bereikt. Deze lijnen vervangen door trams is echter vrijwel onmogelijk. Het gewest heeft er de middelen niet voor en bovendien is een eigen bedding op de Kroonlaan en de Elsensesteenweg moeilijk voor te stellen. Niettemin moet de minister nadenken over een oplossing voor de lijnen 71 en 95.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er is inderdaad geen concreet plan om de bussen op lijn 71 en 95 te vervangen door trams. Artikel 47 van het beheerscontract stelt echter dat het gewest en de MIVB, ter voorbereiding van de investeringen voor 2012-2016, de mogelijkheid zullen onderzoeken om op bepaalde grote lijnen de bussen te vervangen door trams of trolleybussen. Die zijn milieuvriendelijker en hebben een grotere capaciteit. In dit verband heb ik gesproken over de lijnen 71 en 95. Op dit ogenblik lopen er andere projecten op andere lijnen.*

In het algemeen rijden er eerst gewone bussen op

tram, sont en cours de réalisation ou vont bientôt être réalisés.

Une réflexion est légitime. En général, sur certains axes, on commence avec des bus normaux. Quand ils sont pleins, on les remplace par des bus articulés. S'ils sont à leur tour saturés, l'étape suivante est logique : soit un tram, soit un métro. Comme Mme Delforge l'a fait remarquer, un métro est évidemment beaucoup plus cher à court et moyen terme, mais il l'est moins à long terme. Un kilomètre de métro coûte autant que six kilomètres de tram.

Le métro est justifié dans la ville quand il y a une grande densité, une grande demande, et/ou qu'il n'y a pas de place pour mettre le tram en site propre. C'est par exemple le cas du nord-sud, où il y a une demande pour une offre élargie.

Il arrive que les études - comme par exemple en ce qui concerne la liaison 9 entre Simonis et le haut de Jette - montrent que la densité et la demande, y compris avec les navetteurs, ne justifient pas l'installation d'un métro, et qu'un tram en site propre est suffisant.

Le tram en site propre est également plus intéressant en termes de contrôle social par rapport au métro qui est en sous-sol. L'aménagement du tram 9 a montré pour la première fois à Bruxelles que le tram pouvait améliorer l'espace public, comme c'est le cas à Strasbourg, Bordeaux, Lyon, Marseille. En juin, vous découvrirez la nouvelle ligne de tram de Paris. Vous constaterez que c'est un grand succès. Evidemment, les boulevards y sont plus larges.

Le mode de déplacement choisi est d'abord le bus, normal ou articulé, ensuite le tram et enfin le métro. Les bus 71 et 95 sont pleins et leurs fréquences sont déjà élevées. Si on les augmente encore, on se retrouvera avec des "trains de bus", même s'ils sont en site propre. C'est la raison pour laquelle nous allons examiner la faisabilité de ce projet et dans quelle mesure cela améliorerait l'espace public. A Ixelles, une étude de mobilité va être réalisée par la Région en concertation avec la commune afin de voir quel serait l'impact de certaines mesures sur les grands axes régionaux.

N'oublions pas que le tram ne pollue pas, contrairement au bus. Il s'agit de trouver l'espace

een bepaalde lijn. Wanneer die te vol zijn, worden ze vervangen door gelede bussen. De volgende stap is dan de tram of de metro. Een metrolijn is veel duurder op korte en middellange termijn, maar goedkoper op lange termijn.

Een metro is aangewezen voor zeer drukke trajecten die niet in aanmerking komen voor een eigen trambedding, zoals de noord-zuidas.

Soms tonen studies aan dat een metrolijn niet nodig is en dat een tram in eigen bedding volstaat om aan de behoefte van de reizigers te beantwoorden, zoals bijvoorbeeld voor de verbinding tussen Simonis en Jette.

Een tramlijn in eigen bedding is ook interessanter dan een metrolijn wat de sociale controle betreft. Met de aanleg van tramlijn 9 hebben we voor de eerste keer in Brussel het bewijs geleverd dat een tramlijn de kwaliteit van de openbare ruimte kan verbeteren. De nieuwe tramlijn in Parijs is ook een groot succes.

We kiezen in eerste instantie voor bussen, vervolgens voor trams en pas daarna voor metro's. Buslijnen 71 en 95 zitten boordevol. De capaciteit kan niet meer worden verhoogd. Ik laat een haalbaarheidsstudie uitvoeren om na te gaan of die buslijnen kunnen worden vervangen door tramlijnen en in welke mate dat zou bijdragen tot de kwaliteit van de openbare ruimte. In Elsene komt er een mobiliteitsstudie.

Trams zijn minder vervuilend dan bussen. We moeten wel voldoende ruimte vinden en soms enige durf en creativiteit aan de dag leggen. In Straatsburg waren de winkeliers aanvankelijk tegen de aanleg van een tramlijn, maar tegenwoordig staan ze er helemaal achter.

In Elsene moet de aanleg van tramlijnen en dergelijke er ook voor zorgen dat voetgangers meer ruimte krijgen.

Na de werken zal het Flageyplein een van de mooiste en gezelligste pleinen van het gewest zijn.

Er is geen reden om paniek te zaaien bij de buurthandelaars, aangezien zij bij het project zullen worden betrokken en hun activiteiten zullen kunnen uitbreiden. Het handelsbelang van de Elsense- en de Waverssesteenweg zou wel eens

nécessaire, en étant parfois audacieux et créatif. Dans la grande rue commerçante de Strasbourg, tous les commerçants étaient opposés au projet de tram, par peur de perdre des clients. Le plus grand adversaire du tram, un pâtissier, est maintenant devenu son meilleur allié. Il vend même des Pavés du tram en chocolat. Le tram y est mélangé avec le piétonnier. Cela se passe sans problèmes. Les voitures ont disparu et l'espace public a été requalifié, ce qui a amené les gens à s'y promener.

Dans le cas d'Ixelles, toutes ces démarches doivent être vues dans le cadre d'une reconfiguration de la commune, où on donnerait plus d'espace aux piétons. Je me promène souvent place Flagey, afin de suivre "mon chantier".

Le caractère piétonnier de cette place mérite d'être valorisé sur la place Flagey, déjà très prisée par les piétons les jours de beau temps. Lorsque les aménagements seront terminés, celle-ci deviendra une des plus belles places de la capitale, appréciée pour sa convivialité. Ceci pourra s'avérer de jour, comme de nuit.

Il n'est pas opportun de susciter la panique auprès des commerçants riverains, car ceux-ci seront impliqués et pourront effectivement élargir leurs activités si la décision est prise.

La vocation commerciale de la chaussée d'Ixelles et de la chaussée de Wavre pourrait dépasser celle de la rue Neuve si les voiries bénéficiaient d'un aménagement de qualité. Enfin, l'aménagement d'un site propre pour les bus sur l'avenue de la Couronne permettra d'améliorer la fluidité de la circulation.

Par ailleurs, la STIB examine actuellement la mise en oeuvre de lignes BRT (Bus Rapid Transit), solution intermédiaire entre l'exploitation actuelle et celle d'un tramway en site propre.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Il s'agit d'un débat important, même si certaines collègues posent des jugements de valeur sur l'intérêt de ce qui peut être débattu en commission. Il ne s'agit pas de faire paniquer qui que ce soit, mais bien de mener une réflexion approfondie sur la problématique.

groter kunnen worden dan dat van de Nieuwstraat als deze straten op een kwaliteitsvolle manier worden heringericht.

Tot slot moet de aanleg van een eigen busbaan op de Kroonlaan het verkeer vlotter maken. De MIVB onderzoekt momenteel de mogelijkheid van een BRT-lijn (Bus Rapid Transit), een soort tussenoplossing tussen de huidige situatie en een tramlijn in eigen bedding.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Dit is een belangrijk debat, ook al vinden sommige collega's dat de commissie daar niet de geschikte plaats voor is.*

Het is niet de bedoeling om paniek te zaaien, maar

Certains commerçants ixellois ont en effet été contraints de cesser leur commerce en raison de la durée des travaux menés sur la place Flagey.

Par ailleurs, les terminus des trams s'avèrent problématiques. Certains trams bloquent la circulation aux carrefours aux heures de pointe en raison de leur longueur, d'autres, en site propre, roulent à des vitesses excessives, et constituent un danger pour les piétons, lesquels sont les sacrifiés de la mobilité. Il s'agit d'une problématique qui devrait faire l'objet de débats ultérieurs.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. YVES DE JONGHE D'ARDOYE D'ERP

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

concernant "la saturation du Ring".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME MARTINE PAYFA,

concernant "les projets de réaménagement du Ring de Bruxelles".

M. le président.- La parole est à M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

sommige Elsense handelaars hebben hun zaak moeten sluiten door de langdurige werken aan het Flageyplein.

Wij moeten hier dus heel goed over nadenken. We moeten er rekening mee houden dat sommige trams tijdens de spitsuren het verkeer op de kruispunten blokkeren omdat ze zo lang zijn en dat sommige trams in eigen bedding zo snel rijden dat zij een gevaar voor de voetgangers vormen. Ten slotte is er nog de problematiek van de eindhaltes.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YVES DE JONGHE D'ARDOYE D'ERP

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

betreffende "de verzadiging van de Ring".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA,

betreffende "de projecten voor de heraanleg van de Ring rond Brussel".

De voorzitter.- De heer de Jonghe d'Ardoye d'Erp heeft het woord.

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Le Service public fédéral Mobilité a récemment publié son recensement général de la circulation. Les conclusions n'étonnent guère : il y a toujours plus d'automobiles sur le Ring. Les statistiques basées sur le comptage de 53 stations bruxelloises indiquent que le trafic a augmenté de 30.000 véhicules au kilomètre, principalement au Sud et à l'Ouest, dès lors que le Ring Est et Nord est déjà complètement saturé. A ce rythme inchangé d'augmentation de la pression automobile, le Ring sera complètement saturé sur tout son parcours d'ici trois à cinq ans.

Il s'agit là incontestablement d'un des grands défis à relever pour les années à venir, tant cette situation pourrait avoir des conséquences catastrophiques en termes de viabilité économique de notre Région, mais également au niveau environnemental.

Même si ces derniers mois, celui-ci n'a plus été mis sous les feux de l'actualité, nous avons encore tous en mémoire le projet soutenu par la Région flamande, visant l'élargissement de plusieurs bandes du Ring dans sa partie Nord. Or, comme vous le mentionniez dans l'une de vos réponses, les expériences en Belgique et dans le monde ont montré que de nouvelles routes entraînent une augmentation du nombre de voitures et donc une augmentation des embouteillages.

J'ai été assez surpris de constater que, si la Région flamande nourrissait effectivement un tel projet, la Région bruxelloise n'y opposait pas un refus de principe, dès lors qu'il se limiterait à certains tronçons. Pouvez-vous me préciser les tronçons auxquels vous faisiez allusion ?

Par rapport aux chiffres communiqués par le SPF Mobilité, vous aviez eu l'honnêteté de reconnaître que ce sont sans doute les engorgements chroniques qui poussent de plus en plus de navetteurs à opter pour les transports publics, et je ne suis pas loin de penser comme vous. Vous précisiez également attendre des chiffres affinés de la part de vos services pour soumettre au gouvernement un nouveau train de mesures afin d'améliorer la circulation. Disposez-vous à présent de ces chiffres affinés et quelles sont les mesures que vous proposez ?

Enfin, je vous sais très sensible à toute initiative permettant de résoudre la problématique de la

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp (in het Frans).- *Uit recente cijfers van de FOD Mobiliteit bleek dat er steeds meer verkeer is op de Ring. Vooral in het zuiden en het westen stijgt het aantal wagens; in het noorden en oosten is de Ring immers al vrijwel verzadigd. Aan dit tempo zal binnen drie tot vijf jaar de hele Ring volledig verzadigd zijn.*

Dit kan catastrofale gevolgen hebben voor de economische en ecologische leefbaarheid van het gewest.

We herinneren ons nog het Vlaamse plan om op de noordelijke Ring extra rijstroken te creëren. Alle ervaringen tonen echter aan dat meer wegen alleen maar zorgen voor meer verkeer en dus meer files.

Tot mijn verrassing zou het Brussels Gewest zich niet principieel verzetten tegen een verbreding van bepaalde gedeelten van de Ring. Om welke gedeelten gaat het?

U was eerlijk genoeg om toe te geven dat het de chronische files zijn die steeds meer pendelaars doen kiezen voor het openbaar vervoer. U wachtte op preciezere cijfers om de regering een aantal maatregelen voor te leggen om het verkeer vlotter te maken. Beschikt u over die cijfers? Welke maatregelen plant u?

Een eventuele verlenging van de MIVB-lijnen naar Vlaams- en Waals-Brabant zou nog meer pendelaars overtuigen om over te stappen op het openbaar vervoer.

Welke projecten plant de MIVB in die richting? Hebt u hierover contacten met het Vlaams en het Waals Gewest? Bent u op de hoogte van eventuele projecten van de Vlaamse en Waalse openbare vervoersmaatschappijen om het vervoer naar de hoofdstad te verbeteren?

mobilité, comme notamment la prolongation des lignes de la STIB vers le Brabant flamand et wallon, ce qui immanquablement devrait encore accroître le nombre de navetteurs faisant le choix d'un transfert modal.

Quels projets la STIB entend-elle mettre en oeuvre en ce sens ? Qu'en est-il des contacts avec les Régions flamande et wallonne pour ce qui concerne l'aménagement de sites propres sur leurs voiries ? Quels sont les projets portés à votre connaissance susceptibles d'être développés par les sociétés de transports publics flamandes et wallonnes afin d'accroître leur offre de transports publics vers notre capitale ?

M. le président.- En l'absence de Mme Martine Payfa, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale jointe est lue par Mme Viviane Teitelbaum.

La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Différents projets de réaménagement du Ring, devant faire l'objet d'une concertation entre la Région bruxelloise et la Région flamande, existent et reviennent régulièrement à l'ordre du jour de notre assemblée.

Le projet le plus lourd consiste en un bouclage du ring au Sud de Bruxelles. Vous affirmiez, dans une précédente intervention sur le sujet, qu'un tel projet était totalement exclu. Il semble pourtant qu'en ce qui concerne le gouvernement flamand, ce projet soit encore à l'ordre du jour.

En effet, dans une réponse écrite sur le sujet, la ministre flamande en charge de ce dossier rappelle qu'il n'existe pas encore d'accord avec la Région bruxelloise, ce qui signifierait que ce projet n'a pas encore été définitivement abandonné.

Pourriez-vous préciser où en sont les discussions sur le bouclage du Ring ? Un accord définitif a-t-il été conclu ?

Toujours en ce qui concerne le Sud de Bruxelles, la fermeture de l'avenue Dubois figure également dans les plans des autorités flamandes. Pourriez-vous nous dire où en est ce dossier qui, selon vos dires lors d'une précédente réponse sur le sujet au mois de mars 2007, devait être discuté le 25 mai

De voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Martine Payfa, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de toegevoegde mondelinge vraag door mevrouw Viviane Teitelbaum voorgelezen.

Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Er bestaan verschillende plannen voor een heraanleg van de Ring. Het grootste hiervan is de sluiting ervan in het zuiden. U stelde eerder dat dit volledig uitgesloten is. Nochtans heeft de Vlaamse regering het nog niet definitief opgegeven. Volgens de Vlaamse minister is er immers nog geen akkoord tussen de twee gewesten.*

Hoever staan de gesprekken over dit project? Is er al een definitief akkoord?

Een ander Vlaams plan is de sluiting van de Duboislaan. In maart 2007 kondigde u aan dat dit onderwerp besproken zou worden tijdens een coördinatievergadering op 25 mei 2007. Hoe staat het hiermee?

Er zijn ook plannen om het westelijke gedeelte van de Ring tussen Groot-Bijgaarden en Sterrebeek uit te breiden. De bedoeling is om het verkeer rond Brussel beter te verdelen.

U bent niet gekant tegen die uitbreidingen, op voorwaarde dat afritten 8 en 9 van de Ring niet worden gesloten en dat er niet wordt geraakt aan de E40 en de E19.

De besprekingen zijn echter nog niet afgelopen. Er

2007 en réunion du comité de coordination de l'accord de principe ?

Au niveau du Ring Ouest, il existe notamment des projets d'élargissement de celui-ci entre Grand-Bigard et Sterrebeek. L'objectif recherché étant d'améliorer la fonction de distribution du trafic autour de Bruxelles.

Vous n'êtes pas opposé à ces aménagements, à la condition qu'ils n'entraînent pas les fermetures des sorties 8 et 9 du Ring et que les autoroutes d'accès, à savoir les autoroutes E40 et E19, ne soient quant à elles pas dédoublées.

Cependant, ici encore, les réponses fournies par la ministre flamande soulignent que les discussions sont encore en cours et qu'il n'existe donc pas d'accord définitif sur ces projets.

Mme Payfa voulait donc demander si vous pouviez faire le point en ce qui concerne les différents réaménagements du Ring Ouest. Où en sont les discussions avec notre partenaire flamand ? Un accord a-t-il été conclu ? Des études d'incidences ont-elles été menées ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le 30 janvier dernier, à l'initiative du directeur général des routes, il y a eu une première réunion du comité de pilotage du projet Start - Ring 0 . Des représentants de Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement et de l'AATL y étaient invités. La prochaine réunion est prévue le 10 septembre prochain. Ces réunions se passent au niveau des techniciens. J'ai toutefois déjà expliqué la position de la Région bruxelloise au gouvernement flamand, via son ministre, mais également par d'autres canaux. Mme Payfa l'a expliqué dans sa question.

Le projet est décomposé en trois zones. Il y a la zone R0 Zaventem qui concerne le tronçon de l'E40 à Woluwe Saint-Etienne à l'E19 à Machelen. Il y a la zone R0 Section 1 qui concerne le tronçon de l'A12 à Strombeek-Bever à la E40 à Grand-Bigard. Il y a la zone R0 Section 2 qui concerne le tronçon de l'E19 à Machelen à l'A12 à Strombeek-Bever, en ce compris le viaduc de Vilvorde. Ces trois zones sont celles pour lesquelles la Région flamande veut faire des travaux.

is nog geen definitief akkoord.

Kunt u een stand van zaken geven over het westelijke gedeelte van de Ring? Hoe verlopen de besprekingen met het Vlaams Gewest? Is er een akkoord? Zijn er studies uitgevoerd over de mogelijke gevolgen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Op 30 januari heeft het begeleidingscomité voor het plan START en de uitbreiding van de Ring voor de eerste keer vergaderd. Er waren vertegenwoordigers van Mobiel Brussel, Leefmilieu Brussel en het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting aanwezig. De volgende vergadering vindt plaats op 10 september. Hoewel het technische vergaderingen zijn, heb ik het standpunt van de Brusselse regering reeds verdedigd bij de Vlaamse regering.*

Het Vlaams Gewest wil op drie plaatsen werken uitvoeren aan de Brusselse Ring: de zone Zaventem, tussen de E40 en de E19, de zone tussen de A12 in Strombeek-Bever en de E40 in Groot-Bijgaarden, en de zone tussen de E19 in Machelen en de A12 in Strombeek-Bever, met inbegrip van het viaduct van Vilvorde.

Het Vlaams Gewest heeft nog niet beslist welk wegdek er wordt aangebracht. Bijgevolg is er nog geen akkoord met het Brussels Gewest. De werken kunnen ten vroegste in 2011-2012 van start gaan. Vervolgens moet de geijkte procedure worden

Il y a actuellement une discussion interne en Flandre sur le profil à mettre en place. Aucune décision n'étant encore prise par le gouvernement flamand, on ne peut pas encore avoir d'accord avec la Région flamande. Cela signifie que les travaux ne seront pas faits avant 2011-2012. Il faut en effet d'abord qu'il y ait un accord avec nous. Il faudra en outre suivre la procédure requise, laquelle dépendra des scénarios retenus.

Je répète que je trouve positif d'augmenter la capacité du Ring pour distinguer le trafic de transit du trafic local. Les périphériques sont faits pour que les voitures passent autour d'une ville. Une amélioration de cet aspect est bienvenue. Evidemment, comme Mme Payfa et M. de Jonghe l'ont répété, on ne peut pas en même temps augmenter la capacité de l'E19 et de la E40 pour arriver à Bruxelles, car alors on ne résoudra rien. Nous sommes d'accord à ce propos. Je pense aussi que la Flandre l'a bien compris.

Je veux aussi que les modèles bruxellois et flamand soient étudiés en intégrant l'impact du RER. Ils sont d'accord à ce propos. Il faut aussi qu'ils fassent une étude sur l'impact du viaduc de Vilvorde quand il sera élargi à une bande supplémentaire. Nous voulons en outre une nouvelle étude d'impact pour le bois de Laerbeek selon certaines options qu'ils veulent prendre. Nous voulons également voir ce que donnent les mesures de télématique sur le Ring et leur effet.

Nous allons étudier l'accessibilité des zones du Port + TIR, de l'AZ VUB, du Heysel et de Schaerbeek-Formation.

Nous nous sommes toujours clairement prononcés contre la fermeture de la sortie n° 8. A la suite de notre intervention, le raccordement de ladite sortie aux bandes autoroutières de desserte locale a été retenu sur les plans d'exécution relatifs au réaménagement du Ring Nord qui est actuellement en cours d'exécution. Actuellement, il n'est pas question d'une fermeture de la sortie n° 8.

Aucune décision n'est prise concernant la fermeture de l'avenue Dubois, qui engendrerait de nombreuses conséquences sur le territoire de Bruxelles. Nous défendons le maintien de cette liaison.

Je suis favorable au prolongement de certaines

gevolgd.

Ik vind het een goede zaak om de capaciteit van de Ring te vergroten en plaatselijk verkeer te scheiden van transitverkeer. De Ring dient immers om het verkeer uit de stad te houden. Het kan echter niet de bedoeling zijn om de capaciteit van de E19 en de E40 richting Brussel te vergroten.

Het Vlaams Gewest is bereid om rekening te houden met het GEN. Er is ook nood aan een studie om na te gaan wat de gevolgen voor het viaduct van Vilvoorde zijn als er een rijstrook wordt toegevoegd aan de ring en aan een nieuwe studie over de gevolgen voor het Laarbeekbos. Er moet ook worden nagegaan welke resultaten de elektronische informatieborden op de ring opleveren.

Wij zullen de toegankelijkheid bestuderen van het havengebied, het AZ VUB, de Heizel en Schaarbeek-Vorming.

Dankzij het hevige verzet van het gewest is er in de huidige uitvoeringsplannen voor de Ring Noord geen sprake meer van een sluiting van afrit 8.

Er is daarentegen nog geen beslissing genomen over de Duboislaan. De sluiting daarvan zou aanzienlijke gevolgen hebben. Wij blijven dan ook pleiten voor het behoud van die verbinding.

Ik ben voorstander van de verlenging van bepaalde metro- en tramlijnen, voor zover deze passen in het GEN in plaats van het te overlappen. Zo zouden wij onder meer een directe verbinding kunnen creëren met de autosnelweg naar Parijs, de Moensberg, Haren, Berchem, Wemmel, Dilbeek, Grimbergen, Meise, Diegem en de luchthaven.

lignes de métro ou de tram, en complémentarité avec le RER. Doivent notamment être envisagés :

- le prolongement du tram 4 jusqu'à l'autoroute de Paris ;
- la liaison vers Haren, le Moensberg, l'Expo universelle et Berchem ;
- le prolongement du futur tram circulant dans le haut de Jette vers le Heysel et vers Wemmel ;
- le prolongement du tram à la Chaussée de Ninove vers Dilbeek ;
- le prolongement du tram Léopold III vers la gare de Diegem et les zonings situés autour de l'aéroport ;
- le prolongement du bus et du tram sur le Boulevard de la Woluwe, entre Marcel Thiry et l'aéroport, et vers la Flandre ;
- les liaisons vers Grimbergen et Meise.

Certaines possibilités existent, qui sont complémentaires et non concurrentielles au RER.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

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

concernant "le forfait taxi compris dans la réservation d'une place en Thalys".

M. le président.- A la demande de l'auteure, excusée, la question orale est transformée en question écrite.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

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

betreffende "het forfaitair bedrag voor een taxirit begrepen in de reservatie voor een reis met de Thalys".

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

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le deuxième dimanche sans voiture à Bruxelles".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le vendredi 21 mars 2008, vous avez annoncé, en compagnie du bourgmestre et de l'échevin de la Mobilité de la Ville de Bruxelles, la mise en place d'un deuxième dimanche sans voiture. Celui-ci devrait se dérouler le 11 mai prochain et coïncider avec les traditionnelles festivités organisées dans le cadre de la fête de l'Iris.

Cependant, à y regarder de plus près, il ne s'agit pas vraiment de la réplique printanière du traditionnel dimanche sans voiture, puisque celui-ci sera limité à l'intérieur du Pentagone et les véhicules pourront circuler sur la Petite ceinture et dans l'ensemble des tunnels de la capitale.

Je souhaiterais dès lors obtenir quelques précisions.

Tout d'abord, cette initiative constitue-t-elle une manifestation ponctuelle ou préfigure-t-elle l'ébauche d'un deuxième dimanche sans voiture élargi à l'ensemble de la Région? En d'autres termes, s'agit-il de la première étape d'une démarche plus globale ou est-ce une opération ponctuelle?

Il est en outre prévu que les parkings de la Petite ceinture seront ouverts gratuitement. Un budget y a-t-il été affecté? Par ailleurs, une action de gratuité des transports publics sera-t-elle également programmée dans ce cadre?

Une campagne publicitaire est-elle prévue à cette occasion? Sera-t-elle couplée à la promotion de la fête de l'Iris ou une communication spécifique est-elle envisagée? Le cas échéant, pourrions-nous en

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de tweede autoloze zondag in Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Op 11 mei aanstaande zal er een tweede autoloze zondag plaatsvinden, die samenvalt met de feestelijkheden van het Irisfeest.*

Het gaat niet echt om de lenteversie van de traditionele autoloze zondag, aangezien het rijverbod beperkt zal zijn tot de Vijfhoek en er autoverkeer is toegelaten op de Kleine Ring.

Gaat het om een eenmalig initiatief of is dit een voorloper van een tweede, algemene autoloze zondag voor het hele gewest?

Naar verluidt zou het gebruik van de parkeergarages van de Kleine Ring tijdens de actie volledig gratis zijn. Is hiervoor een budget uitgetrokken? Zal het openbaar vervoer ook gratis zijn?

Zal er een promotiecampagne worden gevoerd? Zal die aan de promotie van het Irisfeest gekoppeld zijn?

Hoeveel zal de organisatie van die autoloze zondag kosten?

connaître les principaux axes ?

Enfin, quel sera approximativement le budget global consacré à l'organisation de cette journée ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous en avons discuté à la Conférence des bourgmestres et nous sommes d'avis de limiter l'action au Pentagone, en guise de prélude au grand dimanche sans voiture de septembre. Cette action sera évaluée et, sur la base de l'évaluation, nous examinerons la possibilité de la répéter l'année prochaine ou une nouvelle fois cette année. S'il ne faut pas le faire trop souvent, je pense que trois dimanches sans voiture, dont deux limités au Pentagone, sont parfaitement vivables. La ville d'Anvers en apporte la preuve avec succès.

La date du 11 mai a été choisie en raison de la fête de l'Iris et des nombreuses activités déjà organisées dans le centre, qui attireront beaucoup de promeneurs. Ce choix se justifie, car il ne faudra pas organiser d'activités supplémentaires.

Avec une action limitée au Pentagone, toute la Petite ceinture reste ouverte. Le système de dérogation est identique à celui appliqué lors du grand dimanche sans voiture. Les parkings publics seront gratuits, aux frais d'Interparking. Nous travaillons également avec des bénévoles pour limiter le budget.

Il est vrai que nous n'avons pas prévu une grande campagne de promotion, car la ville reste accessible. Les transports en commun rouleront. Les voitures peuvent entrer dans notre Région.

La ville est généralement accessible sauf au Pentagone. Vingt minutes suffisent pour traverser à pied cette zone qui n'est pas très étendue. Tout automobiliste qui souhaite se rendre au centre de la ville peut donc aisément laisser son véhicule à proximité du centre et faire appel à un taxi, emprunter un vélo ou les transports en commun.

Il est par ailleurs regrettable que la fête de l'Iris se tienne le 8 mai, une date proche de celle de la fête des mères.

Certains fleuristes étaient un peu malheureux parce qu'ils craignent de perdre des clients qui leur

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Wij hebben op de conferentie van de burgemeesters beslist om de actie te beperken tot de Vijfhoek, in aanloop tot de grote autoloze zondag in september. Op basis van de evaluatie van die actie zullen wij beslissen of de actie voor herhaling vatbaar is, hetzij volgend jaar hetzij nogmaals later op het jaar. Drie autoloze zondagen, waarvan twee die tot de Vijfhoek beperkt blijven, lijken mij perfect haalbaar.*

Wij hebben de datum van 11 mei gekozen omdat er die dag in het kader van het Irisfeest heel wat activiteiten plaatsvinden die tal van bezoekers naar het centrum lokken. Op die manier moeten er dus geen bijkomende activiteiten worden georganiseerd.

De actie is beperkt tot de Vijfhoek. De Kleine Ring blijft dus open. Het uitzonderingssysteem is hetzelfde als tijdens de grote autoloze zondag. De openbare parkeergarages zijn gratis, op kosten van Interparking. Wij werken ook met vrijwilligers om de kosten te beperken.

Wij hebben geen grote informatiecampagne gevoerd omdat de stad bereikbaar blijft met de wagen. Ook het openbaar vervoer zal rijden.

Met uitzondering van de Vijfhoek, die je te voet op twintig minuten kunt doorkruisen, blijft het Brussels Gewest toegankelijk voor auto's. Wie met de wagen naar de stad wil komen, kan zijn auto buiten het centrum parkeren en het openbaar vervoer of de fiets nemen.

Het is jammer dat het Irisfeest plaatsvindt op 8 mei, want dan is het bijna Moederdag. De bloemisten in het centrum van de stad vrezen dat ze klanten zullen verliezen.

Hopelijk gaan er veel Brusselaars te voet naar de bloemisten in het centrum om ze te steunen.

Ook veel restaurants vrezen dat ze klanten zullen

achèteraient des fleurs en voiture lors de cette journée qui est importante pour eux. Nous verrons. Cette question est limitée aux fleuristes du Pentagone. Nous espérons que les Bruxellois vont acheter leurs fleurs à pied dans le Pentagone. J'achèterai de grands bouquets pour les soutenir.

Certains restaurants ont également des craintes. Il s'agit de restaurants connus au "Vismet" qui ont une clientèle composée, selon leurs dires, de seniors et de personnes âgées. Il est peut-être temps de rajeunir leur clientèle, parce que sinon, à un certain moment, ils n'en auront plus. J'espère pour eux qu'elle rajeunira.

Pour eux, c'est un peu regrettable, mais pour le reste, nous verrons ce qu'il en est et procéderons à une évaluation. Tout dépend de la météo, comme le succès de la fête du 1er mai de demain dépendra du temps.

Mme Viviane Teitelbaum.- Par rapport à l'annonce, je n'ai pas bien compris.

M. Pascal Smet, ministre.- Un toutes-boîtes est diffusé aux habitants du Pentagone. Pour le reste, c'est affiché dans les tunnels. Il y a eu une conférence de presse et, dans tous les journaux d'aujourd'hui, de grands articles sont consacrés à la fête de l'Iris et au dimanche sans voitures. Nous évaluerons si nous devons en faire davantage. Toutes les affiches et tous les spots publicitaires le mentionnent. Partout dans la ville, on voit les affiches pour la fête de l'Iris où le dimanche sans voiture dans le Pentagone est indiqué.

Je vous invite à me soutenir, car j'ai accepté d'être copilote dans la course de caisses à savon qui se déroulera dans la ville. Je crains avoir commis une erreur.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK
LOOTENS-STAELE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE**

verliezen. Ik hoor van restaurateurs op de Vismarkt dat veel van hun klanten senioren zijn. Misschien moeten ze zich maar eens op een jonger cliënteel beginnen te richten, anders komt er straks niemand meer eten in die restaurants.

Achteraf volgt er een evaluatie. Het succes van een autoloze zondag is altijd afhankelijk van het weer.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ik heb niet goed begrepen hoe u ruchtbaarheid wilt geven aan het evenement.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er worden folders uitgedeeld aan alle inwoners van de Vijfhoek en op de informatieborden in de tunnels staat aangegeven dat de Vijfhoek autovrij is. Ik heb een persconferentie gegeven en in alle kranten staan berichten over de autoloze zondag. We zullen nagaan of er nog meer worden georganiseerd. Er zijn ook overal affiches te zien over het evenement.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAELE**

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les escalators de la station de métro Rogier et les mains courantes".

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

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *De nouveaux escalators, d'une hauteur de 12 mètres et d'une inclinaison de 35%, viennent d'être mis en service dans la station de métro Rogier.*

Un panneau met aimablement en garde contre les dangers potentiels de ces escalators. Cependant, le texte néerlandais comporte des erreurs, comme des escalators 'stijl' au lieu de 'steil' (escalators 'stylés' au lieu de 'raides') ainsi que 'handloop' (main littéralement courante).

A nouveau, la STIB fait outrage aux néerlandophones par ces fautes grotesques.

Qui est responsable de cette énième bétise? Qu'entreprenez-vous pour faire installer le plus rapidement possible des panneaux en néerlandais correct? Que ferez-vous pour veiller à ce qu'une telle attitude de la STIB vis-à-vis des néerlandophones ne se reproduise plus?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le discours de M. Lootens ressemble à celui qu'avait eu M. de Patoul quand il avait estimé que les francophones étaient discriminés et la langue*

STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de 'stijle' trappen en de 'handlopen' in het metrostation Rogier".

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

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Zo'n anderhalf jaar geleden begaven de roltrappen in het metrostation Rogier het na dertig jaar dienst. Gezien de leeftijd van de roltrappen en de ernst van de defecten moesten de roltrappen worden vervangen. De nieuwe roltrappen zijn onlangs in gebruik genomen. Het gaat om een stijgende en een dalende roltrap die een hoogteverschil van 12 meter overbruggen met een hellingsgraad van 35%.

Via een bord is men zo vriendelijk de mensen te waarschuwen voor mogelijke gevaren bij het gebruik van de roltrappen. Zo kunnen de Nederlandstalige reizigers onder meer lezen dat ze voorzichtig moeten zijn voor de 'stijle' (!) trap. Tenzij men zou bedoelen dat het om een zeer stijlvolle designtrap gaat, vermoeden we toch dat men gewoon 'steile' trap bedoelt. Daarenboven wordt de gebruikers van de roltrap aangeraden om gebruik te maken van de 'handloop'.

Naar aloude Brusselse gewoonte beledigt de MIVB de Nederlandstaligen opnieuw door dit soort van groteske fouten. Het omgekeerde is nooit het geval. Ik heb nog nooit dergelijke groteske fouten tegen het Frans gezien.

Wie is verantwoordelijk voor deze zoveelste flater? Wat zult u ondernemen om zo spoedig mogelijk correcte Nederlandstalige borden te laten plaatsen? Wat zult u ondernemen om ervoor te zorgen dat in de toekomst een dergelijke houding van de MIVB ten aanzien van de Nederlandstaligen niet langer mogelijk is?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik vind dat het discours van de heer Lootens op dat van de heer de Patoul lijkt. Beide heren stellen eigenlijk hetzelfde soort vragen. U herinnert zich misschien nog dat de

française violée parce que le mot 'station' avait été utilisé au lieu du mot 'gare' dans la dénomination d'un arrêt.

Le panneau à la station de métro Rogier comportait en effet deux fautes d'orthographe, mais la responsabilité incombe à des collaborateurs néerlandophones de la STIB et de Bruxelles Mobilité qui ne les ont pas remarquées. Ils étaient manifestement plus attentifs à la visibilité du panneau et au fonctionnement des escalators.

Les fautes, constatées après-coup, ont été corrigées le 4 avril. J'en conviens: de telles fautes ne peuvent pas se produire, mais je ne suis pas d'accord avec votre conclusion que la STIB discrimine les néerlandophones. Le problème réside dans la mauvaise connaissance de la langue néerlandaise qu'ont certains néerlandophones.

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

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Quelles mesures prendrez-vous pour éviter que cela se reproduise? Vous devriez engager du personnel néerlandophone qui connaisse suffisamment la langue néerlandaise.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *M. Lootens-Stael, vous m'avez déjà donné des textes de questions orales dans lesquelles il y avait des fautes de grammaire. Cela peut arriver à tout le monde.*

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Ce n'est pas la même chose. Il s'agit ici d'une communication officielle de la STIB.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'estime comme vous qu'on ne peut pas faire de telles fautes. Des néerlandophones qui connaissent bien le néerlandais ont été engagés.*

- *L'incident est clos.*

heer de Patoul onlangs vond dat de Franstaligen schandelijk worden gediscrimineerd en dat de Franse taal brutaal wordt verkracht omdat het woord 'station' in de plaats van het woord 'gare' werd gebruikt in de benaming van een halte.

Op het bord in het metrostation Rogier stonden inderdaad twee spelfouten, maar de schuld daarvoor ligt bij Nederlandstalige medewerkers van de MIVB en Mobiel Brussel die de fouten niet opmerkten. Zoals u weet, gaat de kennis van de Nederlandse spelling achteruit bij veel Nederlandstaligen. De Nederlandstalige medewerkers hebben de fouten niet opgemerkt. Ze hadden blijkbaar meer aandacht voor de zichtbaarheid van het bord en de werking van de roltrappen.

Achteraf zijn de fouten vastgesteld. Ze werden op 4 april verbeterd. Ik geef toe dat zulke fouten niet mogen voorkomen, maar ik ga niet akkoord met uw conclusie dat de MIVB Nederlandstaligen discrimineert. Het probleem ligt aan een gebrekkige kennis van de Nederlandse taal bij een aantal Nederlandstaligen.

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

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Welke maatregelen zult u in de toekomst nemen om te vermijden dat dergelijke zaken nog gebeuren? Ik vind dat u Nederlandstalig personeel moet aanwerven dat de Nederlandse taal voldoende kent om dergelijke fouten te vermijden.

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer Lootens-Stael, u hebt me al teksten van mondelinge vragen bezorgd waarin dt-fouten stonden. Dit kan iedereen overkomen.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Dat is niet hetzelfde. In dit geval gaat het over officiële communicatie van de MIVB.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben het met u eens dat zulke fouten niet kunnen. De diensten zijn uitgebreid met Nederlandstalige medewerkers die het Nederlands goed kennen.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

concernant "le transport de chiens et d'instruments de musique dans les véhicules de la STIB".

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

Mme Els Ampe (*en néerlandais*).- *Ces derniers mois, j'ai reçu plusieurs plaintes de voyageurs de la STIB relatives au transport de leur animal domestique ou de leur instrument de musique dans les véhicules de la STIB. Les tarifs manquent de clarté et sont particulièrement élevés.*

La STIB m'a fourni les renseignements suivants. Un chien d'aveugle ou d'assistance peut accompagner gratuitement son maître pour autant que ce dernier dispose des documents requis. Les petits chiens peuvent voyager gratuitement sur les genoux de leur maître et les grands chiens relèvent du tarif normal applicable à tout voyageur adulte.

La STIB appuie cette réglementation sur un arrêté royal de 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes, qui stipule en son article 35 "qu'il est défendu d'introduire des animaux dans le véhicule sans l'autorisation de l'autorité compétente, sauf des animaux qui peuvent sans inconvénient pour les voyageurs être tenus sur les genoux. Toutefois, l'accès de chiens qui ne peuvent être tenus sur les genoux est autorisé, à condition : - qu'il n'y ait pas surcharge; - que le voyageur se présente par la porte avant et paie la place du chien; - que le chien soit tenu en laisse; - que le chien porte une muselière s'il présente un danger pour les voyageurs. Les chiens-guides des aveugles et les chiens accompagnant un gendarme ou un policier sont transportés gratuitement."

Des remarques peuvent être faites quant à l'application de l'arrêté royal par la STIB.

Je me demande comment on distingue un petit chien d'un grand. Selon la STIB, un petit chien est

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "het vervoeren van honden en muziekinstrumenten in de voertuigen van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- De laatste maanden ontving ik enkele klachten van MIVB-reizigers over het transport van hun huisdier of muziekinstrument op de voertuigen van de MIVB (tram, bus en metro). De tariefregeling hiervoor blijkt niet erg duidelijk en bijzonder hoog te zijn.

Zo vertelde een man met een WIGW-statuut mij dat hij maandelijks voor zijn MIVB-abonnement 7,70 euro betaalt, maar dat hij voor zijn boxer, die hem trouw vergezelt, 41,50 euro per maand moet betalen of 1,50 euro per rit zoals voor een gewone volwassene. Hij betaalt voor het vervoer van zijn gezelschapshond dus maar liefst 6 keer meer dan voor zijn eigen vervoer!

Een navraag bij de MIVB leverde me volgende informatie op over het meenemen van honden. Een geleidehond van een blinde of een assistentiehond mag gratis met zijn baasje mee, mits deze over de geschikte documenten beschikt. Kleine honden mogen gratis meereizen op de schoot van hun baasje, terwijl grote honden onder het gewone tarief vallen dat geldt voor iedere volwassen MIVB-reiziger.

De MIVB steunt voor deze reglementering op een koninklijk besluit uit 1976 over de politie van het personenvervoer. Artikel 35 van dat KB luidt als volgt:

"Het is verboden zonder toelating van de bevoegde overheid dieren in het voertuig te brengen, uitgezonderd dieren die zonder hinder voor de andere reizigers op de schoot kunnen worden gehouden.

celui qui tient sur les genoux de son propriétaire, ce qui me semble subjectif.

De Lijn et la SNCB ont des règlements beaucoup plus souples pour le transport d'animaux domestiques. Les chiens peuvent voyager gratuitement dans les véhicules de De Lijn, à condition d'être tenus en laisse et de ne pas constituer une gêne pour les autres voyageurs. A la SNCB, un chien tenu en laisse peut voyager avec un ticket dont le prix équivaut à la moitié du ticket en 2ème classe, plafonné à 1,9 euros par trajet, quelle que soit la classe dans laquelle voyage son propriétaire. Le chien ne peut représenter aucun danger pour les autres voyageurs. Les chiens d'aveugles et les chiens d'assistance voyagent gratuitement.

Le second exemple est fourni par une femme transportant sa contrebasse. A la STIB, elle doit payer un ticket à prix plein pour son instrument. Si elle voyageait avec De Lijn, elle pourrait la transporter gratuitement, à condition que le véhicule ne soit pas surchargé.

La STIB est donc plus chère pour le transport de chiens et d'instruments de musique que De Lijn ou la SNCB. En outre, il y a peu de communication à ce propos. Les gens se demandent à juste titre quand et combien ils doivent payer.

Sur le site web de la STIB, dans le guide du voyageur, on ne fait pas mention du transport d'animaux domestiques ou d'instruments de musique.

A partir de quand un chien n'est-il plus un petit chien ? Quels standards sont appliqués, outre qu'il tienne sur les genoux ?

Pourrait-il y avoir une réglementation adaptée pour les personnes qui disposent d'un abonnement VIPO, permettant aussi à leur chien de bénéficier d'un tarif VIPO ?

Les gens se voient souvent conseiller par leur docteur d'emmener leur chien. Ces personnes se sentent ainsi mieux et sont davantage enclines à se promener. Il est étonnant que les détenteurs d'un abonnement spécial paient plus pour leur chien que pour eux-mêmes.

Avez-vous l'intention de diminuer le supplément

Honden die niet op de schoot kunnen worden gehouden, kunnen evenwel worden toegelaten op voorwaarde dat:

- er geen overbezetting is;
- de reiziger vooraan opstapt en betaalt voor de plaats van de hond;
- de hond aan de leiband gehouden wordt;
- de hond een muilband draagt indien hij een gevaar voor de reizigers oplevert.

Geleidehonden voor blinden en honden die een rijkswachter of een politiemann vergezellen worden gratis vervoerd."

Toch dienen er bij de toepassing van het KB door de MIVB kanttekeningen geplaatst te worden.

Ten eerste vraag ik me af hoe er bepaald wordt welke hond een kleine of een grote hond is. Een kleine hond wordt door de MIVB omschreven als een hond die op de schoot van de eigenaar kan zitten, dit lijkt me een vrij subjectieve benadering.

Ten tweede hebben de Lijn en de NMBS veel soepelere regelingen inzake het transport van huisdieren. Op de voertuigen van De Lijn mogen honden gratis meereizen op voorwaarde dat ze aan de leiband worden gehouden en geen hinder veroorzaken voor de andere reizigers. Op de trein mag een hond meereizen aan de leiband en betaalt het baasje de prijs van een biljet in 2e klas tegen de helft van de prijs, met een maximumbedrag van 1,90 euro per enkele reis ongeacht of de eigenaar in eerste of tweede klas reist. De hond mag uiteraard geen gevaar betekenen voor de medereizigers. Geleidehonden en assistentiehonden reizen hier eveneens gratis.

Het tweede voorbeeld betreft een vrouw met een contrabas. Voor het vervoer van haar muziek-instrument dient zij bij de MIVB eveneens de prijs van een ticket voor een volwassene te betalen. Op De Lijn zou ze haar contrabas gratis mogen meenemen, op voorwaarde dat het voertuig niet overbezet is.

De MIVB vraagt dus beduidend meer geld voor het vervoer van honden en muziekinstrumenten dan De Lijn of de NMBS. Bovendien wordt hier bitter

exigé pour des instruments de musique ou des animaux domestiques? Ne pouvez-vous pas envisager de rendre leur transport gratuit? Je suppose que cela ne causerait pas une énorme perte. C'est aussi la solution la plus simple. De nombreuses personnes ignorent en effet combien elles doivent payer.

weinig over gecommuniceerd. Mensen vragen zich terecht af wanneer ze precies moeten betalen en welk bedrag.

Op de website van de MIVB staan in de 'gids voor de reiziger' allerlei zaken te lezen, maar niets over het vervoer van huisdieren en muziekinstrumenten. Toch worden er hogere prijzen voor gevraagd.

Vanaf wanneer is een hond geen kleine hond meer? Welke standaard wordt hiervoor aangewend, buiten de definitie van de "schoothond"?

Kan er voor mensen met een WIGW-abonnement een aangepaste regeling komen waardoor hun hond mee onder het WIGW-statuut met aangepaste prijzen valt?

Vaak krijgen mensen het advies van hun dokter om hun hond mee te nemen. Die mensen voelen zich ook beter als ze hun hond kunnen meenemen. Ze zijn dan ook vaker geneigd om te gaan wandelen. Het is dan ook verwonderlijk dat mensen met een speciaal abonnement meer moeten betalen voor hun hond dan voor zichzelf.

Bent u van plan om de toeslagen voor muziekinstrumenten en huisdieren te verlagen? Kunt u niet overwegen om dat gratis te maken? Ik veronderstel dat dat niet zo'n enorm inkomstenverlies zal veroorzaken. Het is ook de eenvoudigste oplossing, want veel mensen weten niet hoeveel ze precies moeten betalen.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ce n'est pas une question de recettes. Toutes les enquêtes indiquent que les voyageurs ne veulent pas de chiens dans les transports publics. C'est pourquoi nous ne voulons pas encourager leur transport et faisons une distinction entre différentes catégories. Il est évident que les chiens qui accompagnent des malvoyants, des invalides ou du personnel de contrôle peuvent voyager gratuitement.*

Les animaux qui peuvent être tenus sur les genoux sans inconvénient pour les voyageurs voyagent aussi gratuitement. Il n'existe pas de définition d'un chien petit ou grand. Les contrôleurs doivent faire appel à leur bon sens. Quoi qu'il en soit, je n'ai pas

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het is geen kwestie van meer of minder inkomsten. Uit alle enquêtes blijkt dat mensen geen honden op het openbaar vervoer willen. Dat is ook de reden waarom we dit niet willen aanmoedigen en een onderscheid maken tussen verschillende categorieën. Mensen die een hond nodig hebben omdat ze slechtziend zijn, of omdat ze een handicap hebben waardoor ze begeleid moeten worden door een hond, of controlepersoneel en agenten die om beroepsredenen een hond bij zich hebben, kunnen die hond natuurlijk gratis meenemen.

Dieren, meestal honden, die zonder hinder voor andere reizigers op de schoot kunnen worden

connaissance de plaintes relatives à des contrôleurs trop zélés qui infligent des amendes aux voyageurs qui n'ont pas payé pour leur chien.

Par ailleurs, nous ne voulons pas non plus encourager la présence des chiens dans les bus car nos lignes sont souvent surchargées.

En ce qui concerne les instruments de musique, le règlement prévoit la gratuité des colis jusqu'à 15 kg. Au-delà de ce poids, les colis sont limités à deux et le tarif d'un voyage s'applique à chacun d'eux.

Je suis convaincu que les contrôleurs, dans ces cas également, se montrent raisonnables, sans excès de zèle.

Vous pouvez toujours me transmettre des plaintes concrètes, que je ferai examiner par la STIB.

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Selon le ministre, la STIB n'a pas reçu de plaintes à ce sujet. Pourtant, plusieurs voyageurs m'ont interpellée.*

Par ailleurs, la surcharge des transports est

gehouden, mogen ook gratis mee. Er zijn geen richtlijnen die bepalen wat een kleine of een grote hond is. De controleurs gebruiken daarvoor hun gezond verstand. Ik heb in ieder geval geen weet van klachten over overijverige controleurs die mensen boetes opleggen omdat ze niet betaald hebben voor hun hond. Het systeem van administratieve boetes op het openbaar vervoer is onlangs veranderd en als dit problemen zou opleveren voor mensen met honden, zullen we dat bekijken, maar dat zou mij verbazen.

Een tweede reden dat we honden op de bus niet willen aanmoedigen, naast het feit dat de klanten dat eigenlijk niet willen, is dat onze lijnen vaak overbezet zijn. Uit alle debatten die we hier gehad hebben, blijkt dat het succes van de MIVB zo groot is, dat heel wat tramlijnen en buslijnen niet alleen in de spitsuren maar ook buiten de spitsuren overvol zitten. Ook dit criterium van overbelasting is natuurlijk subjectief, net als elk rechtsbegrip, en moet dus geïnterpreteerd worden, maar wel op een redelijke manier, net zoals dat voor de grootte van de honden gebeurt.

Voor contrabassen of andere grote muziek-instrumenten, is de regel heel duidelijk: een colli tot 15 kg is gratis. Als je zwaardere zaken wilt meenemen, mag je slechts twee colli meenemen en moet je per colli het tarief van een rittenkaart betalen. Je neemt dan immers een plaats in op het openbaar vervoer. Bij het concrete geval van de contrabas met de beschermende draagtas, is de vraag dus of die meer of minder weegt dan 15 kg; dat is het criterium.

Ik ben er van overtuigd dat de controleurs ook in dit soort gevallen redelijk zijn en niet overijverig te werk gaan. Concrete klachten kunt u mij altijd bezorgen, dan zal ik die laten onderzoeken door de MIVB. Bij de toekomstige registratie van de administratieve boetes, zal ik hier bijzondere aandacht aan besteden.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Volgens de minister heeft de MIVB hierover geen klachten ontvangen. Toch hebben een aantal reizigers mij hierover aangesproken.

In het geval van de vrouw met de contrabas, was er

facilement définissable : il y a plus de voyageurs que de places. Pourquoi les tarifs de la STIB ne tiennent-ils pas compte de ce critère ? Ainsi, le chien ou l'instrument de musique pourrait voyager gratuitement s'il y a suffisamment de place.

Enfin, le ministre affirme que les voyageurs sont défavorables à la présence de chiens dans le métro. Dispose-t-il de chiffres et de plaintes à ce sujet ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'emprunte régulièrement les transports en commun et les réactions à l'égard des passagers accompagnés d'un chien ne sont pas toutes positives. S'il existe des chiffres à ce sujet, je vous les communiquerai.*

Les chiens sont admis sous certaines conditions et la STIB n'a pas l'intention d'encourager le phénomène.

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Les voyageurs avec un chien n'en sont pas informés.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je veillerai à ce que les informations soient clairement présentées sur le site de la STIB.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "l'usure des revêtements routiers causée par les surcharges des poids lourds".

geen sprake van overbezetting en toch moest ze anderhalve euro toeslag betalen. Overbezetting is trouwens gemakkelijk te definiëren en betekent dat er meer reizigers zijn dan plaatsen. Waarom kunnen de tarieven van de MIVB met dat criterium geen rekening houden? Dan kunnen, als er voldoende plaats is, de hond en de contrabas wel gratis mee.

Bovendien beweert de minister dat de reizigers geen honden op de metro willen. Beschikt hij in dit verband over cijfers en klachten?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik neem zelf regelmatig het openbaar vervoer. De reacties op passagiers met een hond zijn niet onverdeeld positief. Als er hierover cijfers bestaan zal ik u die meedelen. Ik merk wel dat passagiers het niet begrepen hebben op grote honden.

Honden zijn onder bepaalde voorwaarden toegelaten, maar de MIVB is niet van plan om dat verschijnsel aan te moedigen. Er is geen absoluut verbod, maar wie met een hond het openbaar vervoer neemt, moet daarvoor betalen.

Mevrouw Els Ampe.- Reizigers met een hond zijn daarvan niet op de hoogte. Het reizen met een hond wordt ook niet bevorderd.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal ervoor zorgen dat de website van de MIVB hierover wordt aangepast en dat de informatie duidelijk is.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "de slijtage van de wegen wegens te zwaar geladen vrachtwagens".

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

M. Mustapha El Karouni.- Je souhaiterais revenir avec vous sur une problématique des camions et poids lourds que j'ai déjà abordée, en cette même commission, en date du 12 décembre 2007. En effet, leur circulation entraîne de nombreux désagréments dans notre capitale.

Un article de presse datant du 18 mars dernier a particulièrement retenu mon attention. Cet article portait sur l'usure des revêtements routiers causée par les surcharges des poids lourds. Les passages répétés des camions dans notre agglomération causent énormément de dégâts à nos routes. D'après le VAB (Vlaamse Automobilistenbond), l'usure anormale du revêtement provoquée par le surpoids des camions coûte à la Flandre 15,5 millions d'euros par an. Il n'existe aucun calcul de ce genre pour la Wallonie.

Ce montant inclut les travaux nécessaires à la réfection des routes, mais aussi les frais qu'engendrent les embouteillages liés à ces mêmes travaux. Le VAB pointe les camions qui roulent en surcharge sur nos routes. D'après l'organisme, "un seul camion lourdement chargé (lorsque la charge autorisée est dépassée de 20%) provoque une usure équivalente à celle de 245.000 voitures de tourisme".

Le VAB pointe du doigt le manque de contrôle. En effet, on ne sait, en Belgique, que pratiquer des contrôles statiques. Pour cela, les camions sont arrêtés et passés sur une balance sur une aire d'autoroute. Ce système n'est toutefois pas très efficace puisqu'il prend beaucoup de temps. Aussi le VAB plaide-t-il pour l'introduction et l'utilisation en Belgique du système de pesage WIM (Weight in Motion) afin de mesurer le poids des camions pendant qu'il circulent sur l'autoroute. Cela permet de cibler les camions en infraction avant de les arrêter et de les soumettre à un contrôle plus approfondi. Ce système permettrait de tripler le taux de prise en infraction, qui n'est pour le moment que de 19% en Belgique.

Pourriez-vous me dire si vous possédez des chiffres relatifs aux surcoûts causés par ces dégâts aux routes dans notre Région ?

Le 17 mars dernier, 170 chauffeurs ont été

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans)*.- *Op 18 maart 2008 verscheen in de pers een artikel over dit onderwerp. Volgens de VAB kost de abnormale slijtage van de wegen door te zwaar beladen vrachtwagens Vlaanderen 15,5 miljoen euro per jaar. Voor Wallonië bestaat er geen berekening.*

Dit bedrag omvat de herstellingswerken, maar ook de files die deze veroorzaken. Volgens de VAB veroorzaakt een vrachtwagen die meer dan 20% te zwaar beladen is, evenveel slijtage als 245.000 personenwagens.

De organisatie klaagt dat er te weinig controle is. In België zijn er alleen statische controles, waarbij de vrachtwagens worden tegengehouden en gewogen. Dit is erg tijdrovend. De VAB pleit dan ook voor de invoering van het WIM-systeem (Weigh-in-Motion) om het gewicht van vrachtwagens te meten, terwijl ze rijden. Alleen de te zware vrachtwagens moeten dan worden tegengehouden en nader gecontroleerd. Daardoor zouden drie keer meer overtreeders betrapt kunnen worden (nu 19%).

Hoeveel extra kosten veroorzaken overbelaste vrachtwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Op 17 maart 2008 werden 170 chauffeurs gecontroleerd in een FIPA-operatie (Full Integrated Police Action). Worden daarbij ook vrachtwagens gewogen?

Welke maatregelen zult u nemen om de controle te verbeteren?

Overweegt u om een WIM-systeem in te voeren?

contrôlés dans le cadre d'une 34ème opération FIPA (Full Integrated Police Action). Est-ce que le contrôle du poids des camions est également effectué lors de ces opérations ?

Des mesures sont-elles envisagées pour renforcer les contrôles du poids des camions ?

Si oui, lesquelles ?

Pourrait-t-on imaginer l'acquisition du système de pesage WIM et son utilisation dans notre agglomération ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Région ne possède aujourd'hui pas de chiffres relatifs aux surcoûts des dégâts sur les routes occasionnés par les poids lourds en surcharge.

Lors des opérations FIPA concernant les poids lourds, il n'y a pas de contrôle systématique du poids des camions, mais la possibilité existe en cas de doute. Le pesage des véhicules peut se faire dans les stations de contrôle technique si la zone de police ne dispose pas d'un pont de pesée.

Il n'y a pas, à ce jour, de mesure supplémentaire envisagée pour renforcer le contrôle du poids des camions. Quant à l'introduction du système WIM que le VAB souhaite pour la Belgique, celui-ci doit tout d'abord être homologué par les instances compétentes.

Enfin, je tiens à préciser que le problème est bien sûr moins présent en Région bruxelloise, étant donné qu'un nombre beaucoup moins élevé de poids lourds y circulent. Pour prendre l'exemple de la Flandre à laquelle vous vous référez, les poids lourds circulent surtout sur la E19, la E40 et la E17. Dans notre Région, il y a nettement moins de circulation de poids lourds, mais cela ne signifie pas qu'il n'y ait pas de problèmes.

Cependant, les voiries accueillant le plus grand nombre de poids lourds - par exemple la chaussée de Vilvorde -, ce qui est très relatif au regard du nombre de poids lourds présents sur les trois autoroutes que je viens de mentionner, bénéficient aujourd'hui d'un revêtement en béton qui résiste beaucoup mieux aux charges lourdes. C'est la

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb geen cijfers over de kosten als gevolg van schade aan Brusselse wegen door overladen vrachtwagens.*

Tijdens FIPA-controles van vrachtwagens wordt het gewicht niet steeds gecontroleerd, maar in geval van twijfel is het wel mogelijk. Als de politiezone in kwestie geen weegbrug heeft, kan een vrachtwagen in een centrum voor technische keuring worden gewogen.

Er zijn geen extra maatregelen gepland om de controle van het gewicht van vrachtwagens op te voeren. Een Weigh-in-Motion-systeem (WIM) moet eerst worden gehomologeerd voor het kan worden ingevoerd in België.

In Brussel rijden er minder vrachtwagens, zodat het probleem zich hier ook minder stelt.

Toch zijn er Brusselse wegen waar relatief veel vrachtwagens rijden, zoals de Vilvoordsesteenweg. Die heeft een wegbedekking van beton, want dat verslijt minder snel.

raison pour laquelle l'avenue du Port sera aussi en béton.

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

M. Mustapha El Karouni.- Vous n'avez pas d'avis quant aux politiques menées par les autres Régions à ce niveau ?

M. Pascal Smet, ministre.- Si elles effectuent un contrôle, la nécessité de contrôler à Bruxelles sera moins grande. Les camions qui arrivent à Bruxelles passent presque toujours par la Flandre ou la Wallonie.

M. Mustapha El Karouni.- Vous pensez que la Flandre et la Wallonie vont effectuer ces contrôles ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est leur souhait, mais je ne sais pas si elles y arriveront.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "la collaboration entre les asbl du secteur et la SNCB pour l'aide aux sans-abri et son éventuelle extension aux stations de métro de la STIB".

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

M. Mustapha El Karouni.- On a récemment appris que la SNCB cherchait des solutions adéquates afin de répondre au problème de la

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

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Wat vindt u van het beleid van de andere gewesten?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Als vrachtwagens in Vlaanderen en Wallonië worden gecontroleerd, is het niet echt nodig om er nog veel in Brussel te controleren.*

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Denkt u dat Vlaanderen en Wallonië nog controles zullen uitvoeren?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat zijn ze van plan, maar ik weet niet of het zal lukken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "de samenwerking tussen de verenigingen van de sector en de NMBS voor de hulp aan de daklozen en de eventuele uitbreiding ervan naar de metrostations van de MIVB".

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

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *De NMBS zoekt oplossingen voor daklozen die in stations rondhangen. De NMBS wil samenwerken*

présence des sans-abri dans les gares bruxelloises. Ce phénomène n'est positif pour personne, ni pour les voyageurs, ni pour les SDF. La SNCB travaille donc à la rédaction d'une convention qui l'associerait à certaines asbl qui effectuent déjà un travail social dans les gares bruxelloises.

L'objectif de cette convention est de permettre à la SNCB de faire appel à ces asbl pour prendre en charge une personne fragilisée en difficulté ou encore lui donner les premiers soins en cas de blessure. Ce projet est toujours à l'état de discussion. En effet, les modalités exactes de ces interventions et la manière dont les associations seraient sollicitées ne font pas encore l'objet d'un accord.

Toutefois, les chemins de fer indiquent déjà que ce serait le personnel de sécurité ainsi que celui qui se charge de gérer la maintenance des gares au quotidien qui seraient habilités à faire appel à ce nouveau service. En outre, et il s'agit là d'une première, la SNCB se propose de rémunérer les prestations des asbl liées par la future convention, qui serait strictement limitée aux gares de la capitale du pays.

M. le ministre, vous avez été invité à ces discussions. En effet, l'idée serait d'étendre ce système aux stations de métro de la STIB. Cependant, vous attendez la version finale de la convention.

Je voudrais connaître votre position sur ce dossier. Quelle a été votre implication dans ces discussions ? Quelles idées avez-vous défendues ? Quels ont été vos contacts avec les asbl du secteur ? Quand le texte final de cette convention est-il attendu ? Dans quelle mesure la STIB sera-t-elle impliquée dans cette convention ? Ce système sera-t-il étendu à l'ensemble des stations de la STIB ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dans le cadre de sa politique à l'égard des sans-abri, la STIB a lancé depuis septembre 2007 un partenariat avec l'asbl "Chez Nous/Bij Ons", qui offre un accueil de jour et effectue des rondes sur le terrain. Les objectifs sont les suivants :

- Prévenir les problèmes entre les habitants de la

met vzw's die reeds sociaal werk verrichten in de Brusselse stations.

Het is de bedoeling dat daklozen worden begeleid of eerste hulp krijgen als ze gewond zijn. De plannen worden nog besproken.

De NMBS wil dat het veiligheids- en onderhoudspersoneel een beroep kan doen op de nieuwe dienst. Bovendien is de NMBS ook bereid om de prestaties van de vzw's te vergoeden.

U was aanwezig bij de besprekingen. Het systeem kan misschien worden uitgebreid naar de metrostations. U wacht echter nog op de definitieve versie van de overeenkomst.

Wat is uw standpunt? Hoe werd u bij de besprekingen betrokken? Hebt u contacten gelegd met de vzw's? Wanneer zal de tekst van de overeenkomst klaar zijn? Wordt de MIVB erbij betrokken? Wordt het systeem uitgebreid naar de metrostations?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In september 2007 heeft de MIVB een overeenkomst met de vzw Chez Nous/Bij Ons gesloten om problemen tussen daklozen en MIVB-personeel en klanten te voorkomen, de daklozen naar de bevoegde instanties te kunnen doorverwijzen, regelmatige controlerondes in de metro- en premetrostations te organiseren en het MIVB-*

rue et/ou le personnel de la STIB ou la clientèle ;

- Réorienter les SDF vers les autres acteurs compétents ;

- Réaliser des rondes dans différentes stations de métro et de prémétro ;

- Participer aux processus de formations destinés au personnel de la STIB confrontés aux habitants de la rue.

En outre, dans le cadre de sa collaboration avec la brigade Métro de la police fédérale, la STIB fait également appel à la Cellule Herscham, spécialisée en la matière.

A l'initiative de Mme la gouverneur, le groupe de travail "SDF dans les gares" s'est déjà réuni deux fois, la dernière fois étant le 13 février dernier. Mon cabinet était invité à cette réunion dans le cadre de ma fonction de membre du Collège réuni de la Commission communautaire commune, compétent pour l'Aide aux Personnes.

Lors de la réunion du 13 février, aucune décision n'a été prise concernant la convention. Il a été décidé que le centre d'appui au secteur bruxellois d'aide aux sans-abri examinera davantage le volet "aide" de la convention et que je serais invité à la prochaine réunion - dont la date n'a pas été fixée - en ma qualité de ministre de la Mobilité.

La STIB n'exclut pas une implication dans le dispositif mis en oeuvre par la SNCB, mais celle-ci doit encore être évaluée quant à sa pertinence et à son coût, notamment eu égard au partenariat déjà en cours.

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

M. Mustapha El Karouni.- Avez-vous une idée de la date de parution du texte final de la convention ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il est en cours d'examen par cette commission et sera disponible dans un délai de plus ou moins deux mois.

- *L'incident est clos.*

personeel te leren hoe zij met daklozen moeten omgaan.

In het kader van haar samenwerking met de metrobrigade van de politie doet de MIVB ook een beroep op de gespecialiseerde dienst, Herscham.

Op initiatief van de gouverneur is de werkgroep "daklozen in de stations" al tweemaal bijeengekomen. Mijn kabinet heeft aan die vergaderingen deelgenomen, omdat ik lid ben van het Verenigd College bevoegd voor Bijstand aan Personen.

Tijdens de jongste vergadering van 13 februari 2008 is er geen beslissing genomen betreffende de overeenkomst. Er is beslist dat eerst het hoofdstuk "steun" in die overeenkomst nader moet worden onderzocht en dat ik op de volgende vergadering zal worden uitgenodigd als minister van Mobiliteit.

De MIVB sluit geen participatie in het initiatief van de NMBS uit, maar ze wacht eerst op de evaluatie van het project.

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

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Wanneer zal de eindtekst van de overeenkomst beschikbaar zijn?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Normaal gezien binnen een tweetal maanden.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME MARIE-PAULE QUIX

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

concernant "le nouveau centre logistique BILC".

M. le président.- A la demande de l'auteure, excusée, la question orale est transformée en question écrite.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX

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

betreffende "BILC, het nieuwe logistieke centrum".

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