PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

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

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 21 MAI 2008

VERGADERING VAN

WOENSDAG 21 MEI 2008

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

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

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES 10

- de Mme Adelheid Byttebier 10

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

concernant "la politique vélo à l'égard de groupes cibles particuliers".

- de Mme Adelheid Byttebier 13

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

concernant "les points vélos".

INTERPELLATION 16

- de Mme Viviane Teitelbaum 16

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

concernant "le Plan Iris II".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, M. Jacques De Coster, Mme Viviane Teitelbaum, M. Pascal Smet,** ministre. 18

INHOUD

MONDELINGE VRAGEN 10

- van mevrouw Adelheid Byttebier 10

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

betreffende "het fietsbeleid ten aanzien van bijzondere doelgroepen".

- van mevrouw Adelheid Byttebier 13

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

betreffende "de fietspunten".

INTERPELLATIE 16

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 16

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

betreffende "het Iris II-plan".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, de heer Jacques De Coster, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Pascal Smet,** minister. 18

QUESTIONS ORALES 22

- de Mme Viviane Teitelbaum 22

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

concernant "le développement de parkings souterrains à Bruxelles".

- de Mme Viviane Teitelbaum 26

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

concernant "les motos en site propre".

INTERPELLATION 28

- de M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp 28

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

concernant "les aménagements avenue du Port".

Discussion – Orateurs : **Mme Viviane Teitelbaum, M. Jacques De Coster, M. Denis Grimberghs, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet,** ministre, **M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.** 29

MONDELINGE VRAGEN 22

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 22

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

betreffende "de bouw van ondergrondse parkeersgarages".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 26

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

betreffende "de moto's op de eigen bedding".

INTERPELLATIE 28

- van de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp 28

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

betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Jacques De Coster, de heer Denis Grimberghs, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.** 29

QUESTIONS ORALES 34

- de M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp 34

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

concernant "les sièges enfants pour vélos".

- de M. Hamza Fassi-Fihri 35

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

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

- de M. Hamza Fassi-Fihri 38

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

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

- de M. Didier Gosuin 40

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

concernant "les désagréments pour les riverains confrontés à des convois exceptionnels".

MONDELINGE VRAGEN 34

- van de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp 34

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

betreffende "de kinderzitjes voor de fietsen".

- van de heer Hamza Fassi-Fihri 35

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

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

- van de heer Hamza Fassi-Fihri 38

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

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

- van de heer Didier Gosuin 40

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

betreffende "de ongemakken voor de huurbewoners ten gevolge van uitzonderlijk vervoer".

Question orale jointe de M. Hervé Doyen, 41

concernant "les convois exceptionnels".

- de M. Joël Riguelle 48

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

concernant "le stationnement des autocars en Région bruxelloise".

- de M. Denis Grimberghs 50

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

concernant "la réception des programmes radios en FM dans les tunnels bruxellois".

- de Mme Els Ampe 52

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

concernant "les problèmes de circulation et de stationnement avenue Houba de Strooper à Laeken".

- de M. Mustapha El Karouni 53

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

concernant "l'usure anormale des roues des métros boas".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen, 41

betreffende "het uitzonderlijk vervoer".

- van de heer Joël Riguelle 48

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

betreffende "de parkeerplaatsen voor autocars in het Brussels Gewest".

- van de heer Denis Grimberghs 50

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

betreffende "de ontvangst van de radio-programma's op FM in de Brusselse tunnels".

- van mevrouw Els Ampe 52

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

betreffende "de slechte verkeer- en parkeer-situatie op de Houba de Strooperlaan in Laken".

- van de heer Mustapha El Karouni 53

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

betreffende "de abnormale slijtage van de wielen van de BOA-metro's".

- de M. Mustapha El Karouni 54

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

concernant "le service Lignes aériennes de la STIB".

- de M. Mustapha El Karouni 56

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

concernant "les 'conseils de discipline' internes mis en place par les centrales de taxi".

- de M. Mustapha El Karouni 60

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

concernant "la lutte contre le décrochage scolaire et la STIB".

- de Mme Marion Lemesre 63

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

concernant "le projet de réaménager le terminus du bus 47 et l'arrêt de tram Heembeek entre l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix du Feu, impliquant l'abattage de 32 arbres".

- van de heer Mustapha El Karouni 54

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

betreffende "de 'dienst voor bovengrondse leidingen' van de MIVB".

- van de heer Mustapha El Karouni 56

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

betreffende "de 'interne tuchtraden' opgericht door de taxicentrales".

- van de heer Mustapha El Karouni 60

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

betreffende "de strijd tegen het afhaken van school en de MIVB".

- van mevrouw Marion Lemesre 63

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

betreffende "het project voor de heraanleg van de terminus van bus 47 en de tramhalte Heembeek tussen de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan waarvoor 32 bomen geveld moeten worden".

- de Mme Carla Dejonghe 66

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

concernant "les compteurs de véhicules métalliques installés sur les voiries bruxelloises qui représentent un danger pour les motards".

- de Mme Céline Delforge 68

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

concernant "l'organisation de Vélo-city 2009 à Bruxelles".

- de Mme Céline Delforge 70

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

concernant "la vente de titres de transport".

- de Mme Françoise Schepmans 72

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

concernant "la télébillettique à la STIB".

- de Mme Françoise Schepmans 76

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-

- van mevrouw Carla Dejonghe 66

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

betreffende "de metalen voertuigtellers die geïnstalleerd werden op de Brusselse wegen en die een gevaar betekenen voor motorrijders".

- van mevrouw Céline Delforge 68

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

betreffende "de organisatie van Velo-city 2009 in Brussel".

- van mevrouw Céline Delforge 70

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

betreffende "de verkoop van vervoer-bewijzen".

- van mevrouw Françoise Schepmans 72

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

betreffende "de teleticketing bij de MIVB".

- van mevrouw Françoise Schepmans 76

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast

Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'appel d'offre de la STIB pour 400 écrans TFT".

met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de offerteaanvraag van de MIVB voor 400 TFT-schermen".

Question orale jointe de Mme Carla Dejonghe, 76

concernant "les finances de la STIB".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe, 76

betreffende "de financiën van de MIVB".

- de Mme Françoise Schepmans 81

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

concernant "les taxis collectifs".

- van mevrouw Françoise Schepmans 81

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

betreffende "de collectieve taxi's".

- de Mme Caroline Persoons 85

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

concernant "la prise en compte des médecins et autres aides à domicile dans l'élaboration du plan régional de stationnement".

- van mevrouw Caroline Persoons 85

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

betreffende "de aandacht voor de artsen en de thuiszorg bij het opstellen van het gewestelijk parkeerplan".

- de M. Frédéric Erens 87

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

concernant "la création d'un centre de recherche en 'technologies membranaires' au Port de Bruxelles".

- van de heer Frédéric Erens 87

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

betreffende "het oprichten van een onderzoekscentrum 'membraantechnologie' in de Haven".

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

ORDRE DES TRAVAUX

M. le président.- Du fait que, pendant plusieurs réunions, la commission de l'Infrastructure a été occupée par l'ordonnance chantiers, le nombre de questions et d'interpellations orales que nous avons à traiter aujourd'hui dépasse largement le menu habituel de nos séances ordinaires. Je vous propose donc de les regrouper par parlementaire.

Mme Byttebier m'a demandé, pour des raisons d'agenda, de faire passer ses deux questions orales au début de la réunion.

Les membres de la commission sont-ils d'accord ?

(Assentiment)

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter.- Wegens de werkzaamheden van de commissie Infrastructuur betreffende de ordonnantie over de werven, moeten we vandaag een uitzonderlijk groot aantal mondelinge vragen en interpellaties behandelen. Ik stel dan ook voor om ze te hergroeperen per spreker.

Mevrouw Byttebier heeft me gevraagd of ze haar mondelinge vragen aan het begin van de vergadering kan stellen.

Gaan de commissieleden akkoord?

(Instemming)

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ADELHEID BYTTEBIER

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

concernant "la politique vélo à l'égard de groupes cibles particuliers".

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

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

betreffende "het fietsbeleid ten aanzien van bijzondere doelgroepen".

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mme Adelheid Byttebier *(en néerlandais).- Il ressort d'une étude présentée à l'occasion du colloque "Vélo et Communes" du 6 mars 2007 que le cycliste bruxellois est principalement issu de la classe moyenne supérieure. Les allochtones et les personnes défavorisées ne circulent pas à vélo. L'étude portait cependant sur les trajets entre le domicile et l'école ou le lieu de travail, ce qui donne une image quelque peu tronquée.*

Lors du colloque "Tous en selle" organisé en juin 2007, les associations de promotion du vélo ont souligné les obstacles à la pratique du vélo par ces catégories de personnes. Le vélo a une image négative chez de nombreuses personnes, qui posent également la question de la sécurité et de son prix d'achat élevé. La promotion du vélo reste néanmoins possible. Vous avez d'ailleurs promis de soutenir les associations de promotion du vélo sur ce plan.

Dans la presse, vous avez précisé que le profil du cycliste bruxellois est celui d'un jeune trentenaire et que les allochtones ne circulent jamais à vélo. Votre souci de cibler également ce groupe particulier me réjouit.

A ce jour, avez-vous tenu vos promesses envers les associations ? Combien d'associations ont-elles déposé un dossier afin d'obtenir des subsides ? Combien de dossiers ont-ils été retenus ? Quand comptez-vous lancer votre campagne ? Quels sont les moyens prévus pour celle-ci ? Quels sont les groupes cibles visés ?

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Een jaar geleden werd er een zeer interessante studie voorgesteld op het fietscolloquium van 6 maart 2007. De heer Alain Horvath, sociaal geograaf, onderzocht het profiel van de Brusselse fietser en kwam tot de bevinding dat de fiets vooral door een hoog opgeleide middenklasse wordt gebruikt. Kansarmen en Brusselaars van allochtone origine gebruiken de fiets veel minder. Er moet wel opgemerkt worden dat het onderzoek beperkt bleef tot het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer, wat een enigszins vertekend beeld geeft.

Op het colloquium 'Iedereen op de fiets' dat ik in juni 2007 organiseerde, kwam aan het licht waar het schoentje knelt. Er zijn verschillende barrières, maar evenzeer initiatieven om die barrières te doorbreken. Verschillende organisaties die bijzondere doelgroepen (daklozen, allochtone vrouwen, kansarme jongeren, enzovoort) ondersteunen om de fiets te gebruiken, kwamen aan het woord.

Ook u was op dit colloquium aanwezig als minister van Mobiliteit. U zult zich ongetwijfeld herinneren welke drempels er voor deze groepen bestaan. Zo is fietsen geen evidentie voor wie dit niet van huis uit heeft meegekregen. Fietsen heeft bij veel mensen geen positief imago. Nieuwe fietsers maken zich ook zorgen over de veiligheid van het fietsen in de stad en tot slot ervaren veel mensen de aankoop van een nieuwe fiets als duur.

Van de andere kant hebben de getuigenissen van de organisaties bewezen dat het mogelijk is om Brusselaars uit verschillende bevolkingsgroepen toch te motiveren om de fiets te nemen. De organisaties kregen op het colloquium van u ook de toezegging dat zij een beroep konden doen op de projectmiddelen die u voorziet om het fietsen te promoten.

In De Standaard van 9 april bevestigt u dat het fietsersprofiel er één is van jonge dertigers en dat er een groep is die je nooit in Brussel ziet fietsen, namelijk de allochtonen. Ik ben verheugd dat u ook die mensen op de fiets wilt krijgen.

Hebt u uw belofte aan de sociale organisaties ingelost? Hoeveel sociale organisaties hebben een aanvraag voor een subsidie ingediend? Hoeveel aanvragen werden er goedgekeurd en ontvingen middelen voor hun fietsproject? Wanneer zal de

aangekondigde campagne van start gaan? Hoeveel middelen hebt u voor die campagne uitgetrokken? Welke doelgroepen wilt u met die campagne bereiken?

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Nous soutenons toujours la politique à l'égard des groupes cibles par le biais des associations cyclistes traditionnelles.*

Les asbl Cyclo et Ateliers de la rue Voot font de l'économie sociale au travers de projets de formation, grâce auxquels des chômeurs de longue durée entrent en contact avec le monde du vélo.

L'asbl Pro Vélo va plus loin avec son projet "A vélo Mesdames", qui s'adresse aux femmes, d'origine étrangère ou non. L'asbl reçoit pour ce projet 25.000 euros.

Le GRACQ et le Fietsersbond ont également reçu cette année à eux deux 160.000 euros pour faire la promotion du vélo dans tous les milieux.

L'attribution de la mission de communication vélo est en cours et prévoit un budget de 400.000 euros pour cinq campagnes destinées aux Bruxellois qui ne roulent pas encore à vélo.

Je n'ai pas encore reçu de demande de subside spécifique à la suite de la journée d'étude que vous évoquez.

De heer Pascal Smet, minister.- Op dit ogenblik steunen wij het doelgroepenbeleid nog altijd via de traditionele fietsverenigingen.

Via de vzw Cyclo en de vzw Ateliers de la rue Voot wordt aan sociale economie gedaan. Het gaat om opleidingsprojecten waarbij langdurig werklozen in contact komen met de wereld van de fiets. Dankzij de goedkope herstellingen die deze vzw's aanbieden, krijgen mensen met minder middelen de mogelijkheid om hun fiets te laten repareren. Het gaat hierbij veelal om fietsen die de reguliere fietswinkels niet willen herstellen. Verder verkopen die vzw's ook goedkope en veilige fietsen.

De vzw Pro Velo gaat verder met haar project "à vélo mesdames", waarbij vooral vrouwen, al dan niet van allochtone origine, worden aangesproken. Voor dit project krijgen zij 25.000 euro. Ook de Gracq en de Fietsersbond kregen dit jaar steun om promotie te voeren voor de fiets, in alle milieus. Samen kregen zij 160.000 euro.

De toewijzing van de opdracht voor fietscommunicatie is momenteel aan de gang. We hopen nog deze zomer met de eerste campagne te kunnen beginnen. Er is een budget van 400.000 euro uitgetrokken voor een vijftal campagnes die zich richten tot de Brusselaars die nog niet fietsen. Die campagnes kunnen uiteraard ook op specifieke doelgroepen worden toegespitst.

Naar aanleiding van uw studiedag heb ik nog geen specifieke subsidieaanvragen gekregen.

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

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mme Adelheid Byttebier *(en néerlandais).- Je me réjouis que ces organisations reçoivent une aide financière, mais il manque les organisations sociales qui font la promotion du vélo auprès de groupes cibles spécifiques. J'espère que vous y*

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Het verheugt mij dat die organisaties geld krijgen, maar de sociale organisaties die specifieke doelgroepen op de fiets krijgen, ontbreken nog in dat plaatje. Ik hoop dat u daar bij de campagne aandacht voor zult hebben.

songerez dans le cadre de la campagne.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ADELHEID BYTTEBIER

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

concernant "les points vélos".

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

Mme Adelheid Byttebier *(en néerlandais).- Votre Plan directeur vélo 2005-2009 fait état de quatre points vélos dans les gares bruxelloises et de quatre autres dans des lieux publics importants et des stations de transport public.*

Un point vélos s'est ouvert il y a un an gare du Nord. Vous m'aviez déclaré début 2007 que l'ouverture de quatre nouveaux points vélos était reportée dans l'attente de l'évaluation de ceux installés dans les gares, que le point vélos de la gare Centrale serait installé après l'achèvement des travaux, et que celui de la gare du Midi dépendait de la résolution du conflit de propriété avec la Poste et la SNCB.

L'an dernier, nous ne savions pas encore si le quatrième point vélos s'ouvrirait à la gare de Bruxelles-Schuman ou à la gare du Luxembourg. Les travaux de la gare Centrale devant s'achever dans quelques mois, l'ouverture d'un point vélos à cet endroit devrait être reprise dans le planning 2008. La situation à la gare du Midi ne semble pas avoir progressé. Un point vélos pourrait être envisagé sur le campus de la VUB.

Quelle est l'évaluation du fonctionnement du point vélos de la gare du Nord ? Combien de vélos ont-ils été loués ? Combien y a-t-il de parkings vélos sécurisés ? Sont-ils souvent utilisés ? Quel est le

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

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

betreffende "de fietspunten".

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik wil het hebben over de fietspunten die worden vermeld in het fietsbeleidsplan 2005-2009. Er is sprake van vier fietspunten in de Brusselse treinstations en vier fietspunten op belangrijke openbare plaatsen en in stations van het openbaar vervoer.

In Brussel Noord is er reeds een fietspunt geopend waar je fietsen kunt huren. Er zijn ook beveiligde fietsparkings en een reparatieatelier. Begin 2007 zei u me dat de opening van vier nieuwe fietspunten op de lange baan is geschoven omdat u wil wachten op de evaluatie van de fietspunten in de treinstations. U zei ook dat u met het fietspunt in Brussel Centraal zou wachten tot de verbouwing van het station is voltooid, terwijl u voor het fietspunt in Brussel Zuid wacht op een oplossing voor het eigendomsconflict met de Post en de NMBS.

Vorig jaar wisten we nog niet of het vierde fietspunt nu aan het Schumannstation of aan het Leopoldstation zou komen. Inmiddels is er dus een fietspunt opengegaan in Brussel Noord. Ik ben benieuwd naar de evaluatie, want dit fietspunt is nu al een jaar operationeel. Ik heb begrepen dat de werken in Brussel Centraal de komende maanden worden voltooid. Als u dit jaar nog een nieuw fietspunt wilt openen, zal dat al opgenomen zijn in de planning.

nombre de réparations effectuées ?

Quand l'ouverture du point vélos de la gare Centrale est-elle programmée ? Comment son exploitation est-elle réglée ? Où en est le point vélos de la gare du Midi ? Quel sera l'emplacement définitif du quatrième point vélos ? Un point vélos sera-t-il ouvert à la VUB ? Quel est le calendrier ? S'agit-il d'un neuvième point vélos, ou en remplacera-t-il un autre ?

Ik heb de indruk dat er geen vooruitgang is geboekt voor het fietspunt Brussel Zuid. Ik heb gehoord dat er eventueel een fietspunt zou komen op de VUB-campus.

Wat is uw evaluatie van de werking van het fietspunt in Brussel Noord? Hoeveel fietsen werden er verhuurd? Hoeveel beveiligde fietsparkings zijn er? Hoe vaak worden ze gebruikt? Hoeveel herstellingen worden er uitgevoerd?

Wanneer gaat het fietspunt in Brussel Centraal open? Hoe is de uitbating geregeld? Hoe zit het met het fietspunt in Brussel Zuid? Wat wordt de definitieve locatie van het vierde fietspunt? Klopt het gerucht dat er een fietspunt op de VUB-campus komt? Wat is de planning? Komt dat fietspunt er in de plaats van een ander fietspunt, of is het een negende fietspunt?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- L'évaluation du premier point vélos à la gare du Nord, après un an de mise en service, a livré des résultats encourageants, vu le contexte difficile.*

On constate un intérêt grandissant pour les râteliers à vélos et la location de vélos pliants, alors que le service de réparations répond à une demande croissante. Les recettes issues des réparations correspondent environ aux attentes de l'exploitant.

La collaboration avec la STIB n'a pas toujours été des plus aisées, mais désormais le râtelier sera accessible jour et nuit, bénéficiera d'une surveillance vidéo et sera plus visible dans la gare. Les initiatives commerciales liées à la location de vélos sont en cours de développement.

Pour l'exploitation du point vélos à la gare Centrale, nous faisons également appel à l'asbl Cyclo. L'ouverture du point vélos dépendra de l'état d'avancement des travaux de la gare, et la SNCB a enregistré beaucoup de retard. Rien ne se fera avant le printemps 2009.

En septembre 2008, un point vélos sera ouvert à proximité de la VUB. Il s'agira ici de vélos de deuxième main, loués pour des périodes plus longues aux étudiants et aux riverains. Ce sera un

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het eerste Belgische fietspunt opende zijn deuren op 17 april 2007 in het station van Brussel Noord. De evaluatie na afloop van het eerste jaar is voltooid en heeft bemoedigende resultaten opgeleverd, als we rekening houden met de moeilijke werk-omstandigheden.

De belangstelling voor de fietsenstalling wordt steeds groter. Sinds eind 2007 is die toegankelijk met een persoonlijke badge die verkrijgbaar is in het fietspunt. De 100 beschikbare plaatsen waren na vijf weken volzet. In 2007 werden 237 herstellingen uitgevoerd. Dit jaar waren het er al 151. De dienstverlening beantwoordt dus aan een stijgende vraag.

De inkomsten uit herstellingen stemmen ongeveer overeen met de verwachtingen van het business plan van de uitbater. De verhuur van vouwfietsen kende een moeizame start in 2007. Sinds dit jaar neemt de verhuur duidelijk toe. De fietsen werden 169 keer verhuurd.

De samenwerking met de NMBS verliep niet altijd even vlot, maar er is nu toch een vernieuwd engagement van die kant. De fietsenstalling wordt uitgebreid en krijgt een nooddeur, waardoor ze dag en nacht toegankelijk wordt. Er komt camera-bewaking en de weg naar het fietspunt zal beter

projet pilote, complémentaire aux points vélos traditionnels.

En outre, il y aura un point vélos à la nouvelle gare d'Etterbeek, avec l'accord de la SNCB, ainsi qu'à la gare du Luxembourg, où la Région installera elle-même l'infrastructure nécessaire, peut-être grâce au financement de Beliris.

S'agissant du point vélos de la gare du Midi, aucune solution n'a pu encore être trouvée au sujet du différend relatif à la propriété. Quelque 150 places non surveillées existent, mais nous dépendons entièrement du bon vouloir de la SNCB d'y installer ou non un système d'accès électronique. Nous subissons également les retards enregistrés sur les chantiers de la SNCB.

worden aangeduid in het station. De commerciële initiatieven inzake de verhuur van fietsen worden ontwikkeld.

Voor de uitbating van het fietspunt in Brussel Centraal doen we eveneens een beroep op de vzw Cyclo. De opening is afhankelijk van de verbouwingen in het Centraal Station. De werf van de NMBS heeft veel vertraging opgelopen. Tijdens een vergadering met de NMBS die vorige week plaatsvond, is gebleken dat de beveiligde stalling voor het einde van dit jaar haar deuren kan openen. De inrichtingswerken voor het fietspunt zullen helaas pas in december van start kunnen gaan. Voor volgend voorjaar zal er dus geen sprake zijn van fietsverhuur en -herstellingen.

In september 2008 gaat er een fietspunt open in de Triomflaan. Het zal zich niet in de VUB-campus bevinden, maar wel vlakbij. De werking zal iets anders zijn dan in de andere fietspunten. Er worden tweedehandsfietsen verhuurd voor langere tijd aan studenten en buurtbewoners. Mensen zullen er ook onder deskundige begeleiding zelf herstellingen uitvoeren. Het is een proefproject van de vzw Ateliers de la rue Voot, in samenwerking met de VUB en de ULB. Er wordt ingespeeld op lokale behoefte, waardoor het perfect complementair zal zijn bij de traditionele fietspunten.

De NMBS is ook akkoord gegaan om hoogwaardige, bewaakte fietsenstallingen te plaatsen in het nieuwe station van Etterbeek.

Het vierde fietspunt komt aan het Luxemburgstation. Aangezien de NMBS geen lokalen ter beschikking kan stellen, zal het Brussels Gewest zelf infrastructuur plaatsen op de ruimte tussen het stationsgebouw en het Europees parlement. Op dit ogenblik voeren we nog gesprekken met Beliris over de financiering. Ik hoop dat de bouw volgend jaar van start kan gaan.

Wat het fietspunt in het Zuidstation betreft, is er nog steeds geen oplossing voor het eigendomsgeschil. Inmiddels is er een onbewaakte fietsenstalling met 150 plaatsen ingericht. Ik heb de NMBS opnieuw gevraagd om een elektronisch toegangssysteem te plaatsen, zoals ook in Brussel Noord is gebeurd. We hangen echter volledig af van de goede wil van de NMBS. Ook de inrichting van het gebouw heeft vertraging opgelopen. We boeken vooruitgang, maar we ondervinden de

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

Mme Adelheid Byttebier *(en néerlandais).- Je constate une évolution. Il demeure cependant étonnant qu'on parle à Bruxelles de quelques centaines de vélos, alors qu'il s'agit de milliers à Anvers ou à Gand. Le chemin est donc encore long.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je suis d'accord avec vous.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION

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

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 "le Plan Iris II".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je reviens vers vous dans le dossier du Plan Iris II. En effet, à la suite de mon interpellation du 12 octobre 2007, vous m'aviez répondu que le Plan serait déposé sur la table du gouvernement bruxellois "dans les

gevolgen van de vertragingen in de werken die de NMBS laat uitvoeren.

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik merk dat er schot in de zaak komt. Het blijft natuurlijk wel frappant dat we het in Brussel hebben over enkele honderden fietsen, terwijl het in Antwerpen of Gent over duizenden fietsen gaat. We hebben dus nog een lange weg te gaan.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben het met u eens.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het Iris II-plan".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Na jaren van uitstel hebt u in april eindelijk een ontwerp van Iris II-plan aan de regering voorgelegd, maar de regering heeft dat ontwerp afgewezen! Volgens de pers is het plan dan ook tot*

prochaines semaines". Depuis 2004, et de report en report, vous aviez enfin un projet à présenter, puisque, selon la presse, le dossier devait être discuté au gouvernement en avril dernier. Pas de chance, après avoir été reporté tant de fois, il est maintenant recalé !

Sans revenir ici sur les divers qualificatifs dont a déjà été affublé ce Plan Iris II, ni sur les retards et reports successifs dans l'agenda de l'adoption de ce plan, nous souhaiterions faire le point sur ce projet, que la presse a déjà qualifié d'échec. En effet, dans la note servant de base aux négociations, on peut apprendre que la réalisation du Plan Iris II "permettrait d'atteindre une réduction de 10% du trafic en 2015 par rapport à 2001", alors que l'objectif initial majeur était de réduire le trafic automobile de 20% à l'horizon 2015. L'objectif est donc diminué de moitié.

Mais ce qui nous inquiète encore plus, c'est ce nouveau report du dossier Iris II, décidé cette fois par vos collègues, les autres membres du gouvernement. Si l'on en juge par les raisons invoquées par vos partenaires pour justifier ce refus, il apparaît que le dossier risque encore de traîner longtemps avant d'être adopté. Il apparaît effectivement que le gouvernement est divisé sur la question.

Selon le ministre des Finances, le budget ne serait pas déterminé de manière précise, à l'exception d'un chiffre approximatif d'un milliard et demi d'euros, soit la moitié du budget régional. D'autres partenaires avancent que le Plan serait trop flamand et favoriserait davantage les navetteurs que les Bruxellois. Ils lui reprochent notamment des parkings de dissuasion situés uniquement en Région bruxelloise et un manque d'ardeur dans la défense du nombre de stations RER dans le périmètre bruxellois.

Enfin, d'autres vous reprochent de pratiquer la rétention d'informations, ainsi qu'une lenteur excessive dans la gestion de ce dossier, puisqu'il apparaît que l'étude Stratec sur laquelle le Plan Iris II est largement fondé serait sur votre bureau depuis janvier 2007.

Il est vrai qu'à plusieurs reprises, nombre de collègues parlementaires se sont inquiétés des retards successifs que prenait le Plan Iris II. Certains l'ont comparé à l'Arlésienne, et vous-

mislukken gedoemd.

Hoe zit het precies met de uitvoering van het Iris II-plan? Volgens de onderhandelingsnota zou de initiële doelstelling om het verkeer tegen 2015 met 20% te verminderen ten opzichte van 2001 zijn gehalveerd tot 10%.

Wat ons echter nog meer verontrust, is dat het dossier opnieuw wordt uitgesteld, ditmaal door de andere regeringsleden.

Volgens de minister van Financiën zou het budget niet nauwkeurig genoeg zijn. U zou enkel een ruwe schatting van 1,5 miljard euro hebben gegeven, wat overeenstemt met de helft van de gewestbegroting. Andere collega's vinden dan weer dat het plan te Vlaams is. Zo zou er meer voorrang worden gegeven aan de pendelaars dan aan de Brusselaars, zouden de overstapparkeerterreinen enkel op het Brussels grondgebied komen en zou er niet fel genoeg zijn overhandeld over het aantal GEN-stations in Brussel.

Er wordt u ook een gebrek aan informatie en een extreme traagheid verweten, aangezien de Stratec-studie waarop het Iris II-plan is gebaseerd al sinds januari 2007 op uw bureau ligt. Er is gesproken over een spookdossier en uzelf hebt verwezen naar het monster van Loch Ness.

Steunt Iris II op de maatregelen van Iris I? Slechts drie van de zeven maatregelen van Iris I werden tot nu toe ten uitvoer gebracht, en sommige daarvan nog maar gedeeltelijk. Houdt Iris II rekening met de voorschriften van het Plan voor Internationale Ontwikkeling? Is er een nauwkeurige begroting opgesteld voor de financiering van Iris II? Waarom heeft het zolang geduurd voordat Iris II aan de regering werd voorgesteld? Hoe komt het dat de regering opnieuw pleit voor een uitstel van dit dossier? Is het mogelijk om Iris II in commissie te komen voorstellen?

même avez fait allusion au monstre du Loch Ness.

Dès lors, je souhaiterais vous poser une série de questions à ce stade. Iris Il s'appuie-t-il sur les mesures décidées dans le Plan Iris I ? En effet, seules trois mesures sur sept de ce premier Plan ont été mises en oeuvre, dont certaines partiellement. Les quatre autres sont restées en rade ou sont en train d'être mises en place. Iris II tient-il compte des prescriptions inscrites dans le PDI ? Un budget concret et précis est-il prévu pour le financement d'Iris II ? Si oui, lequel ? Pourquoi le Plan Iris II a-t-il mis tant de temps à arriver sur la table du gouvernement ? Comment expliquez-vous qu'après tant de reports successifs et les nombreuses analyses approfondies que vous affirmez avoir faites, le gouvernement argumente en faveur d'un report de ce projet tant attendu ? Enfin, serait-il possible d'obtenir une présentation de ce Plan Iris II en commission ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Je ne tiens pas à revenir sur nos attentes relatives au Plan Iris II, lequel a déjà été évoqué à de très nombreuses reprises dans cette commission.

(Colloques)

Nous souhaitons néanmoins disposer de ce Plan, afin d'en évaluer les futures applications. Quelle est la date prévue pour sa finalisation ? Pouvez-vous prévoir une présentation et un débat sur ce futur Plan Iris II ? Quel est le calendrier prévu à cet égard ?

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

M. Jacques De Coster.- Bien que nous souhaitions obtenir un calendrier relatif à la mise en oeuvre de ce Plan, une discussion à ce stade nous paraît prématurée. Il n'est pas recalé mais est en effet encore en discussion au niveau du gouvernement dont chacun des membres plaide en faveur du Plan le plus adéquat qui soit.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik zal niet terugkomen op onze verwachtingen met betrekking tot het IRIS-plan II.*

(Samenspraak)

Ik had daarentegen wel graag geweten wanneer dat plan beschikbaar zal zijn zodat wij de toekomstige toepassingen kunnen evalueren. Overweegt u een voorstelling en een debat in commissie? Wanneer?

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

De heer Jacques De Coster *(in het Frans).- Ook wij hadden graag het uitvoeringsschema van dat plan gekend, maar een debat lijkt ons in dit stadium voorbarig. De besprekingen op regeringsniveau zijn immers nog niet afgerond.*

Laten we concrete resultaten afwachten. Het is mogelijk dat er nog een definitieve versie van het

Au-delà de ce qui concerne la lenteur de la mise en oeuvre du Plan Iris II, je pense que le reste de la discussion est prématuré. Il faudra attendre d'avoir du concret. A fortiori, si le Plan est encore discuté, sa version initiale est susceptible d'être encore modifiée.

Apparemment, Mme Teitelbaum a placé des micros au sein du gouvernement, ou connaît une taupe au cabinet.

Mme Viviane Teitelbaum.- J'ai lu la presse !

M. Jacques De Coster.- Vos reproches pourraient dès lors être sans fondement. La presse se trompe parfois et donne des informations erronées. Je n'ose croire qu'un des reproches que vous avez formulés - le fait que ce plan se ferait au détriment des Bruxellois -, soit fondé. Et je tiens à dire que le groupe socialiste sera extrêmement attentif à cet aspect du Plan Iris II.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je m'étonne aussi que Mme Teitelbaum se base sur ce qu'elle lit dans le journal, d'autant plus que ce qui a été écrit a été soufflé par son propre camp.

Mme Viviane Teitelbaum.- Si vous présentiez le Plan ici, je ne devrais pas le lire dans la presse.

M. Pascal Smet, ministre.- Je me réjouis cependant de voir l'intérêt du groupe MR pour le Plan Iris II. C'est déjà en soi une bonne évolution que le MR souhaite qu'il y ait moins de voitures dans la ville, si tel est le sens de votre impatience.

Il est vrai que cela traîne un peu. Cela m'a d'ailleurs irrité aussi. Il y a eu des problèmes de simulations et des calculs ont dû être refaits. La modélisation a également pris du temps. Mais maintenant, la Région dispose de modèles qui peuvent être utilisés. Est-ce qu'un an de retard, est grave ou fait une grande différence ? Je ne crois pas, car on sait quelle politique il faut mettre en oeuvre.

De plus, le Plan Iris I est toujours là. Le gouvernement a un plan dans son accord de

plan komt.

Mevrouw Teitelbaum heeft blijkbaar apparatuur om de regering af te luisteren, of ze heeft een spion ingeschakeld.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Ik heb gewoon de krant gelezen.*

De heer Jacques De Coster *(in het Frans).- Uw verwijten zijn onterecht. Niet alles wat in de krant staat is waar. Ik geloof niet dat het Iris II-plan slecht is voor de Brusselaars. De PS zal erop toezien dat de Brusselaars er baat bij hebben.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Mevrouw Teitelbaum, ik vind het vreemd dat u uw kritiek baseert op wat u in de pers hebt vernomen. Overigens werden die artikels ingefluisterd door de MR.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Als u het plan had voorgesteld, zou ik mijn informatie niet uit de krant moeten halen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het doet me plezier dat de MR interesse heeft voor het Iris II-plan. Het is al een vooruitgang dat de MR minder auto's in de stad wil.*

Ik vind het ook vervelend dat de uitvoering te lang op zich laat wachten. Dat heeft te maken met berekeningen en simulaties die opnieuw moesten worden uitgevoerd. We hebben nu wel goede simulatiemodellen. Ik denk niet dat een jaar vertraging zoveel verschil maakt.

Overigens is het Iris I-plan nog steeds van kracht. Ik heb reeds werk gemaakt van het mobiliteitsbeleid. Het Iris II-plan is grotendeels een update van het vorige plan. De regering neemt haar tijd omdat ze zich voor deze kwestie interesseert en een

majorité. J'ai déjà défini la politique de mobilité qu'il faut mettre en oeuvre dans cette Région. Le Plan Iris II consiste, en réalité, en une actualisation des données et des chiffres, afin de définir la direction à prendre. Si le gouvernement prend son temps, c'est aussi parce qu'il s'intéresse à ces questions. La décision qui sera prise sera également soutenue par tous ses membres, ce qui n'était pas toujours le cas par le passé.

Aujourd'hui, nous avons voulu réaliser un plan faisant l'unanimité. Je préfère que l'on en débatte plus longuement, d'autant plus qu'il n'y a pas d'urgence et qu'il ne s'agit pas d'un échec. Certains le souhaiteraient peut-être, mais ce n'est pas le cas. Il n'y a pas davantage de blocage au sein du gouvernement. L'adoption en première lecture de ce Plan Iris II est imminente.

Nous le soumettrons ensuite au Conseil économique et social, à la commission de Mobilité, à Bruxelles Environnement et au parlement. Après la deuxième lecture, nous consulterons les Bruxellois. Le prochain gouvernement disposera donc d'un dossier parfaitement prêt pour négocier son futur accord de gouvernement.

Il va de soi que nous corrélons le PDI et le Plan Iris I.

Ensuite, je ne comprends pas les reproches présentant le plan comme trop flamand. La construction d'un parking de transit au bout d'une ligne de métro, qui se trouve pourtant sur le territoire bruxellois, ne justifie pas ces critiques. Le fait que quelques navetteurs utiliseront ce parking n'empêchera pas les Bruxellois de le faire également.

L'adoption du Plan est imminente. Nous ne manquerons pas de vous le présenter dès qu'il sera finalisé. Par ailleurs, il est positif que vous souhaitiez également réduire la pression automobile dans la Région, car ceci ne peut que contribuer à améliorer la convivialité et la qualité de la vie en ville.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Vos remarques formulées à l'égard du MR me paraissent déplacées.

gezamenlijke beslissing wil nemen.

De regering wil een plan waarover eensgezindheid bestaat. Er kan langer over gediscussieerd worden, het is niet dringend en het gaat niet om een mislukking. Er is ook geen tegenwerking in de regering. Het Iris-plan II zal binnenkort in eerste lezing worden goedgekeurd.

Vervolgens legt de regering het voor aan de Economische en Sociale Raad, de commissie Mobiliteit, Brussel Leefmilieu en het parlement. Na de tweede lezing zal de regering de bevolking raadplegen. De volgende regering krijgt dus een volledig afgewerkt dossier voor de besprekingen van het nieuwe regeerakkoord.

Uiteraard zal de regering het IOP en het Iris-plan I met elkaar verbinden.

Ik begrijp de kritiek niet dat het plan te Vlaams zou zijn. Een overstapparking op Brussels grondgebied op het einde van een metrolijn, is daarvoor geen argument. Zowel Brusselaars als pendelaars kunnen die parking gebruiken.

Binnenkort zal de regering het plan aannemen, waarna ik het aan de commissieleden zal voorstellen. Het is positief dat de MR ook minder auto's in de stad wil, want dat is goed voor de leefbaarheid en de levenskwaliteit.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Ik vind uw opmerkingen over de MR misplaatst. Het*

On peut rappeler que le Plan Iris I a été réalisé à l'initiative du MR, et de M. Hasquin en particulier. Il ne vous est dès lors pas loisible de railler cette formation politique. Le MR s'implique d'ailleurs dans ce dossier depuis longtemps.

Par ailleurs, il est inconvenant de votre part de sous-estimer le retard pris par le Plan. Vous avez systématiquement déclaré dans vos réponses, notamment à M. Pesztat et à M. Grimberghs, que sa finalisation était imminente. En octobre 2005, vous aviez précisé la nécessité de mener des études préalables. Si la finalisation d'un plan est prévue pour une certaine date, il convient de se conformer à ce délai ! Invoquer la nécessité de réaliser des études et minimiser la gravité des retards comme vous le faites dénote du manque de sérieux de votre politique. Le retard cache peut-être aussi d'autres problèmes. Dans ce cas, je réitère ma demande pour que le gouvernement organise une présentation du Plan Iris II en commission, afin d'en débattre de manière approfondie.

Iris I-plan was een initiatief van de MR, die zich al lang over dit dossier bekommert.

U minimaliseert onterecht de vertraging die het Iris II-plan heeft opgelopen. Reeds meerdere keren zei u dat het bijna klaar is. Als u een bepaalde deadline vooropstelt, moet u ervoor zorgen dat u die haalt. Uw houding getuigt van een gebrek aan politieke ernst. De vertraging wijst er misschien op dat er nog andere problemen zijn. Ik dring erop aan dat de regering het Iris II-plan voorstelt aan de commissie.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dès que le Plan aura été adopté, le gouvernement en organisera une présentation, conformément aux règles démocratiques. Une Région n'est pas gouvernée uniquement par son parlement. Il convient donc que chacun fasse son travail.

Par ailleurs, mes remarques sur le MR portaient principalement sur le caractère positif de sa volonté apparente de réduire la pression automobile en Région bruxelloise. Enfin, il est certain que la finalisation du Plan est souhaitable avant le délai prévu. Il concerne cependant une politique dont les contours sont clairement définis, même si l'adaptation de nos objectifs sera éventuellement nécessaire. A ce stade, le dossier est en cours et je souhaite simplement qu'il aboutisse dans les délais prévus.

Nous allons bien préparer l'ensemble du dossier. Le prochain gouvernement va dès lors, en pleine connaissance de cause, prendre ses responsabilités, comme ce gouvernement-ci l'a fait. Il devra cependant les prendre encore davantage et se montrer plus audacieux.

Les discussions autour du Plan ne sont pas

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Zodra de regering het plan heeft aangenomen, zal ik het voorstellen aan het parlement.*

Overigens heb ik er vooral op gewezen dat de MR blijkbaar minder auto's in de stad wil. Uiteraard is het wenselijk om het Iris II-plan binnen het geplande tijdsbestek uit te voeren. De krachtlijnen staan al vast, al zal er misschien nog wat moeten worden bijgestuurd.

Wij zullen het volledige dossier goed voorbereiden, zodat de volgende regering met kennis van zaken haar verantwoordelijkheid kan nemen.

De discussie wijst niet op een probleem binnen de regering. Het ontbreken van enige discussie zou u pas zorgen moeten baren, want dat zou betekenen dat het plan inhoud miste.

révélatrices d'un problème au sein du gouvernement. Il faut au contraire se méfier de l'absence de discussions lors de l'adoption d'un Plan, qui indique le manque de contenu de celui-ci. Dès le moment où il y a un contenu réel, cela prend plus de temps. C'est le cas ici.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTIONS ORALES

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

MONDELINGE VRAGEN

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

QUESTION ORALE DE MME 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 développement de parkings souterrains à Bruxelles".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous avez récemment annoncé par voie de presse votre volonté de pousser à la construction de parkings souterrains sous des places publiques de notre Région, et affirmé votre détermination de diminuer le nombre de voitures en surface, afin de les mettre désormais en sous-sol.

Votre objectif est d'améliorer la convivialité des artères et des places publiques. A cet égard, vous citez d'ores et déjà les exemples de chantiers potentiels : le Pentagone, mais aussi les places Van Meenen à Saint-Gilles, du Châtelain à Ixelles, du Conseil et de la Résistance à Anderlecht, ou encore

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de bouw van ondergrondse parkeersgarages".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- U hebt onlangs in de media aangekondigd dat u de bouw van ondergrondse parkeergarages wilt aanmoedigen om het aantal voertuigen bovengronds te verminderen en zo de openbare wegen en pleinen gezelliger te maken. U denkt daarbij aan de Vijfhoek, maar ook aan het Van Meenenplein in Sint-Gillis, het Kasteleinsplein en de Sint-Bonifaaswijk in Elsene, het Raadsplein en het Verzetsplein in Anderlecht.*

De bouw van die ondergrondse parkeergarages zou volgens u ook kunnen worden aangegrepen om een aantal straten of wijken autovrij te maken. Zo zou

le quartier Saint-Boniface à Ixelles.

Vous avez ajouté qu'une fois les voitures au sous-sol, il sera alors plus judicieux de rendre certains de ces quartiers piétonniers, en tout ou en partie. "Imaginez le quartier Saint-Boniface en piétonnier, ce serait le Quartier latin ! Les Français croiront que c'est le centre-ville de Bruxelles", avez-vous encore ajouté.

Face à ces déclarations, je souhaite vous poser plusieurs questions. Tout d'abord, si je souscris bien évidemment à l'idée de la construction de parkings pour désengorger la ville et permettre un meilleur stationnement et une meilleure mobilité, je m'interroge sur le côté réalisable de votre proposition. En effet, en tant qu'Ixelloise, je suis bien placée pour savoir que la question du parking est une nécessité pour le développement du quartier. Flagey en est un bel exemple. Cependant, la construction d'un parking souterrain n'est pas sans entraîner un certain nombre de contraintes matérielles et techniques, dont de lourds travaux d'aménagements et leur financement.

Je m'interroge sur la pertinence et l'opportunité des exemples précités. A cet égard, avez-vous déjà fait procéder à une enquête ou expertise préalable ? Avez-vous mesuré l'ampleur des travaux et leurs répercussions économiques et sociales sur les quartiers ?

Par ailleurs, vous évoquez l'idée de parkings privés et signalez qu'ils ne vous choquent pas, pour autant qu'ils soient moins chers que les parkings de surface. Dans ce cadre, avez-vous déjà eu des contacts avec des entrepreneurs ou des sociétés qui seraient intéressés par un tel marché ? Des conditions seraient-elles fixées avec des partenaires, notamment en termes de détermination de prix ?

Ensuite, même s'il l'on peut adhérer à l'idée de la construction de parkings supplémentaires - souterrains le cas échéant - votre déduction sur la transformation de quartiers en piétonniers m'inquiète quelque peu. Pourriez-vous me fournir davantage d'informations à cet égard ? Avez-vous déjà pris contact avec les communes concernées ? Je souhaite enfin vous demander, en guise de boutade, pourquoi vous voulez déplacer le centre de Bruxelles de la Grand Place vers la place Saint-Boniface à Ixelles.

de Sint-Bonifaaswijk de Brusselse 'Quartier latin' kunnen worden.

Ik kan de bouw van ondergrondse parkeergarages om het parkeer- en mobiliteitsprobleem aan te pakken alleen maar toejuichen, maar hoe haalbaar is uw voorstel? Parkeergelegenheid is enorm belangrijk voor de ontwikkeling van een wijk. Het dossier Flagey heeft evenwel bewezen dat de bouw van een ondergrondse parkeergarage een aantal materiële en technische verplichtingen met zich mee brengt, zoals zware infrastructuurwerken en de financiering ervan.

Hoe zit het met de voorbeelden die u citeert? Hebt u een voorafgaand onderzoek uitgevoerd? Wat zal de omvang van de werken zijn en welke economische en sociale gevolgen zullen die werken hebben voor de betrokken wijk?

U hebt geen bezwaar tegen privéparkings, op voorwaarde dat zij goedkoper zijn dan bovengrondse parkings. Heb u al contacten gehad met geïnteresseerde aannemers of maatschappijen? Zullen er aan die partners voorwaarden worden opgelegd, met name wat de prijsbepalingen betreft?

Wat het autovrijmaken van bepaalde straten of wijken betreft, hebt u al contact opgenomen met de betrokken gemeenten?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je veux bien répondre sous forme de boutade à Mme Teitelbaum, puisqu'elle pense que la place Saint-Boniface est trop petite pour être le centre de Bruxelles. Je pense que Bruxelles peut évidemment avoir plusieurs centres, et doit même avoir plusieurs centres ! Je vous renvoie au site Tripadvisor.com, où les visiteurs de Bruxelles la décrivent comme une ville très ennuyante.

En aménageant des places, comme beaucoup d'autres villes le font, Bruxelles sera peut-être un peu moins ennuyante, et deviendra plus intéressante, non seulement pour les touristes, mais aussi pour les Bruxellois. Il suffit de voir la place Flagey à Ixelles, qui va devenir un lieu de rencontre. Elle l'est d'ailleurs déjà maintenant et on peut voir sur le parvis de l'église comment cette fonction se réalise.

La tradition des places n'existait pas à Bruxelles par le passé. C'est la raison pour laquelle j'ai inscrit dans le plan pluriannuel des travaux publics l'aménagement de celles-ci. Flagey est la première à en bénéficier. Dans son cas, les soucis de construction du parking souterrain sont aussi expliqués par le comportement de la commune d'Ixelles. La situation y est également très particulière, en raison du bassin d'orage.

La place Rogier est la prochaine place à faire l'objet d'un aménagement, avec un grand parking souterrain. Dans le cadre des travaux du tram 9, la place du Miroir à Jette sera aussi réaménagée avec un parking souterrain. Nous avons évalué le coût des travaux avec le bourgmestre : six millions d'euros, dont la Région payera un tiers. Le reste sera payé par le privé. Cela se passe ainsi partout en Europe, à Lyon, Barcelone, Paris, ... Ce sont des partenariats entre le public et le privé, dont le secteur public finance un tiers et le privé deux tiers.

J'ajouterais encore la place Schweitzer à Berchem-Sainte-Agathe. Dans le cadre du réaménagement de cette place, nous prévoyons de construire un parking dans les alentours. C'est exactement la même chose qu'il faut faire place Saint-Boniface. Elle peut devenir l'équivalent de la Rive gauche à Bruxelles. C'est possible avec moins de voitures et des piétonniers contrôlés, qui ne sont pas envahis par les terrasses. A Nimègue, des policiers à vélo

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Volgens mevrouw Teitelbaum is het Sint-Bonifaasplein te klein om het centrum van Brussel te zijn. Brussel heeft echter nood aan meerdere centrums. Op de site Tripadvisor.com wordt Brussel immers beschreven als een vervelende stad.*

De aanleg van pleinen maakt Brussel misschien interessanter voor toeristen en bewoners. Zo is het Flageyplein in Elsene een goed voorbeeld van een nieuwe ontmoetingsplaats.

Brussel had omzeggens geen traditie met pleinen. Daarom heeft de regering de heraanleg ervan opgenomen in het meerjarenplan voor openbare werken. Het Flageyplein is het eerste in een reeks. De problemen met de bouw van de parking zijn daar mede te wijten aan de gemeente Elsene. De situatie is ook uitzonderlijk omwille van het stormbekken.

De volgende heraanleg met een grote ondergrondse parking is die van het Rogierplein. Ook het Spiegelplein in Jette krijgt een ondergrondse parking in het kader van de werken voor tram 9. De kosten bedragen 6 miljoen euro, waarvan een derde voor het gewest. De privésector betaalt de rest. Dergelijke partnerships zijn gebruikelijk in alle Europese grote steden.

Ook in de omgeving van het Schweitzerplein in Sint-Agatha-Berchem komt een parking. Dat moet ook gebeuren aan de Sint-Bonifaasstraat. Die kan een Brusselse 'Rive gauche' worden met minder verkeer en beschermde voetgangersgebieden die niet vol terrassen staan. De politie kan dan, net als in Nijmegen, patrouilleren op de fiets.

Ook de Waversesteenweg, de Elsensesteenweg en het Fernand Cocqplein worden heraangelegd.

Het Fernand Cocqplein lijkt nergens op. Het moet volledig opnieuw worden ingericht. Daartoe is nood aan ondergrondse parkings voor buurt-bewoners en bezoekers.

Ik weet niet of dat nog tijdens deze legislatuur zal gebeuren. Er moet veel meer ruimte voor voetgangers komen in Brussel. In alle Europese steden hebben ze inmiddels begrepen dat er meer verkeersvrije ruimten nodig zijn, maar in Brussel

circulent dans ces zones piétonnes, et cela fonctionne très bien en termes de convivialité. Nous devons faire exactement la même chose.

La chaussée de Wavre et la chaussée d'Ixelles seront aussi réaménagées, ainsi que la place Fernand Cocq. Actuellement, cette dernière n'est pas une place, mais un faux-semblant !

A cet endroit, c'est un peu comme si on avait oublié d'asphalter le milieu de la place ! C'est dans la bonne tradition bruxelloise ! Il faut la réaménager complètement et, pour ce faire, il faut construire des parkings souterrains. D'abord pour les riverains, mais aussi pour les visiteurs.

Le réaménagement sera-t-il réalisé sous cette législature ? Je n'ai jamais dit cela, mais le réaménagement est nécessaire. Il faut une piétonisation de cette ville. Toutes les villes européennes l'ont compris. Il m'arrive de dire, en guise de boutade : "Même à Lisbonne et Porto, on l'a compris !" Je veux dire par là que même les Portugais et les Italiens, qui sont très réputés comme de plus grands adeptes de la voiture que nous, ont admis qu'il fallait piétoniser. Nous sommes sans doute la dernière ville au monde à le comprendre. Et il a encore fallu quatre ans pour convaincre tout le monde, ou presque.

Dans ce cadre, je trouve qu'au Sablon, l'échevin compétent, en accord avec le Collège, fait preuve de lucidité et de vision. Par contre, certaines personnes, rétrogrades, mues par un réflexe égoïste, réagissent d'une manière très conservatrice et condamnent la place à long terme. Ce n'est pas la bonne réaction. Il ne faut pas avoir peur, mais travailler en ce sens. C'est ce que nous allons faire à Bruxelles.

M. le président.- Je voudrais rappeler que nous sommes dans le cadre d'une question orale et je demande à tous les députés et ministres de s'en tenir à la stricte réponse.

M. Pascal Smet, ministre.- Je pensais que c'était une interpellation. Dans ce cas, je termine ici. Je pense avoir répondu à toutes les questions.

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

lopen we weer achter.

Ik vind bijvoorbeeld de plannen voor de herinrichting van de Zavel van visie en gezond verstand getuigen, maar er zijn natuurlijk reactionaire egoïsten die moeilijk doen.

De voorzitter.- Mijnheer Smet, kunt u antwoorden op de mondelinge vraag?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik dacht dat dit een interpellatie was.*

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mme Viviane Teitelbaum.- Tout le monde a envie d'être dans un lieu comme le Quartier latin, avec une histoire, une culture, ... Je ne dis pas que l'idée est mauvaise. Cela s'inscrit dans quelque chose que l'on peut essayer de créer. Au-delà des concertations et des contacts aux niveaux locaux, il faut cependant réaliser cela de manière structurée et cohérente, sur la base d'études.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous l'avons fait avec deux communes - leurs bourgmestres peuvent en témoigner - ainsi qu'avec Ixelles. Mais je ne vous cache pas qu'avec Ixelles, il n'est pas toujours facile de communiquer.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "les motos en site propre".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Fin 2006, après que vous eûtes annoncé votre intention de permettre aux cyclistes d'emprunter les sites propres des bus, notre regretté Jacques Simonet avait proposé d'étendre cette disposition aux deux-roues motorisés. Vous aviez répondu à l'époque que, selon la législation fédérale en vigueur, seuls les usagers dits faibles étaient autorisés à circuler sur ces bandes bus. Vous aviez également précisé que les motards ne pouvaient être assimilés à des usagers faibles. Personnellement, je ne serais pas aussi catégorique.

M. Simonet vous avait invité à prendre contact avec M. Landuyt pour envisager la possibilité d'accorder aux deux-roues motorisés le même type de facilité

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Iedereen wil graag in een plek zoals de Parijse 'Quartier latin' wonen. Je kunt proberen om zo'n omgeving te creëren, maar dat moet op een gestructureerde en coherente manier gebeuren, op basis van studies en in overleg met de gemeente.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- We hebben dat al in een paar gemeenten gedaan, maar de communicatie met de gemeente Elsene verloopt stroef.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de moto's op de eigen bedding".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Toen u eind 2006 aankondigde dat u de busstroken zou openstellen voor de fietsers, stelde Jacques Simonet voor om die toestemming uit te breiden tot de gemotoriseerde tweewielers. U antwoordde toen dat volgens de federale wetgeving enkel de zwakke weggebruikers de busstroken mogen gebruiken en dat motorrijders niet met zwakke weggebruikers kunnen worden gelijkgesteld.*

De Waalse minister van Vervoer, de heer Antoine, heeft onlangs ongekondigd dat hij de busstroken wil openstellen voor de motorrijders om de mobiliteit te verbeteren. Dat betekent dat de federale wetgeving de motorrijders niet verbiedt om de busstroken te gebruiken. Wat is uw

que pour les cyclistes. D'où ma première question, avez-vous correspondu en ce sens avec M. Landuyt, comme vous vous y étiez engagé ?

Par ailleurs, j'ai pu lire dans la presse tout récemment que le ministre wallon des Transports, M. Antoine, voulait établir un co-usage des sites propres entre les bus et les motos, afin d'améliorer la mobilité. Dès lors que la législation fédérale n'interdirait donc pas aux motos d'emprunter les sites propres des bus, ce que semble confirmer l'initiative de M. Antoine, je souhaiterais connaître votre position aujourd'hui. Afin d'éviter que les motards, comme les cyclistes, n'aient à se faufiler dans la circulation, envisagez-vous de permettre aux motos d'emprunter les sites propres des bus, du moins là où c'est possible ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai appris que vos collègues fédéraux ont introduit un projet de loi visant à permettre aux motocyclistes d'utiliser les bandes bus. Ce sujet a été discuté en commission Infrastructure du parlement fédéral, mais aucune position n'a été arrêtée jusqu'à présent. En revanche, le gouvernement flamand a déjà émis un avis négatif en la matière, ainsi que l'IBSR, lors de la concertation menée dans le cadre des Etats généraux de la sécurité routière et au sein de la Commission régionale bruxelloise Vélo.

Les bandes bus étaient réservées aux transports en commun. Elles ont ensuite été ouvertes aux taxis et aux cyclistes. S'il faut encore ajouter les motos, après ce seront les ambulances, et finalement, tout le monde roulera sur les sites propres. Cela n'aura plus aucun sens.

Je ne suis pas très favorable à cette proposition, même si je pense qu'il faut tout faire pour aider les motos à se déplacer en toute sécurité dans la ville. Rendre les bandes bus en milieu urbain accessibles n'augmente cependant pas toujours la sécurité des usagers faibles. Pour les motos, il ne serait d'ailleurs pas évident de circuler parmi les bus, taxis et autres cyclistes. Peut-être serait-il intéressant d'examiner les bandes bus une par une à cet effet.

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

standpunt hierover?

De heer Simonet had u destijds ook voorgesteld om contact te nemen met de heer Landuyt. Hebt u dat gedaan?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De federale regering heeft een wetsontwerp ingediend om de motorrijders de busstroken te laten gebruiken. Dat ontwerp werd in de commissie Infrastructuur van het federaal parlement besproken, maar tot op heden heeft die nog geen standpunt ingenomen. De Vlaamse regering en het BIVV hebben wel al een negatief advies hebben uitgebracht, in het kader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en de Brusselse gewestelijke fietscommissie.*

De busstroken waren eerst voorbehouden voor het openbaar vervoer, maar werden nadien ook opengesteld voor de taxi's en de fietsers. Als wij die busstroken nu ook nog openstellen voor de motorrijders, waar zal het dan eindigen? Het is totaal onzinnig dat iedereen op de busstrook zou mogen rijden.

Ik ben dus niet erg te vinden voor dit voorstel, ook al moeten wij alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat de motorrijders zich veilig in de stad kunnen verplaatsen. De busstroken beschikbaar stellen verhoogt niet noodzakelijk de veiligheid van de zwakke weggebruikers.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mme Viviane Teitelbaum.- La proposition qui a été déposée au fédéral a été adoptée par la commission Infrastructure. Les motards sont aussi des usagers faibles, même s'ils ne sont pas considérés comme tels. En effet, les accidents de moto sont très graves. Connaissez-vous les statistiques les concernant ? Est-ce que vous réfléchissez à une autre solution pour eux ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas dit que j'y suis opposé ; j'ai dit que je suis réticent. Il y a une nuance entre les deux. La décision dépend de la situation de la voirie : s'il y a suffisamment de place, en général, le problème ne se pose pas. Une telle solution demande aussi de la discipline : au contraire d'un vélo, une moto peut rouler à grande vitesse sur un site propre, et beaucoup d'usagers de la moto ont tendance à le faire.

- L'incident est clos.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De federale commissie Infrastructuur heeft het wetsontwerp ondertussen aangenomen. Ook de motorrijders zijn zwakke weggebruikers, ook al worden ze niet als dusdanig beschouwd. Motorongevallen zijn zeer ernstige ongevallen. Welke oplossingen overweegt u dan?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zeg niet dat ik tegen uw plan ben, maar ik ben nogal sceptisch. Of een eigen rijstrook voor motoren aangewezen is, hangt ook af van weg tot weg. Soms is er genoeg plaats en stelt het probleem zich niet. Ik wijs erop dat motorrijders vaak snel rijden, in tegenstelling tot bijvoorbeeld fietsers. Dat kan voor gevaarlijke situaties zorgen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

INTERPELLATION 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 "les aménagements avenue du Port".

INTERPELLATIE VAN DE HEER YVES DE JONGHE D'ARDOYE D'ERP

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

betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".

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

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- On se réjouit de constater qu'après les places Flagey et

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

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp *(in het Frans).- Het is positief dat u werk wilt maken van*

Rogier, vous vous préoccupez de l'avenue du Port, et plus généralement du quartier du Canal, trop longtemps abandonné malgré un énorme potentiel, et où j'espère, un jour, pouvoir faire un plongeon dans votre future piscine en plein air.

Pour l'avenue du Port, en lisant attentivement votre projet, j'ai noté que vous envisagiez de supprimer les pavés pour les remplacer par du béton. Je sais que vous êtes bruxellois d'adoption et que les pavés n'évoquent peut-être pas grand chose pour vous, sinon un parfum suranné de nostalgie... Je n'ignore pas non plus que vous êtes un adepte du vélo et que vous préférez sans doute les pavés du Mur de Grammont à ceux de la ville...

Tout de même, M. le ministre, ces pavés à cet endroit de notre Région font partie du patrimoine et sont chers au coeur des habitants. Ils sont de surcroît le procédé le plus naturel pour permettre une évacuation des eaux de pluie, naturelle et, surtout, respectueuse de l'environnement.

Pourriez-vous nous expliquer les motivations de ce choix qui me semble plus que discutable ?

Discussion

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je voulais appuyer ce que dit mon collègue. L'avenue du Port est la seule artère industrielle de cette dimension dans notre capitale qui a conservé la grande majorité de ses caractéristiques initiales. Elle constitue donc le dernier témoin de l'importance de l'histoire des infrastructures industrielles et du développement du quartier maritime.

Plus que le réaménagement des lieux, ce sont des modifications d'importance que vous proposez : le remplacement des pavés centenaires par des revêtements de béton, l'abattage de rangées de platanes anciens remplacés par un nouvel alignement d'arbres, d'essences et de tailles différentes. Je regrette, comme ma collègue Mme Marion Lemesre, que l'alignement monumental de platanes colonnaires datant de 1927 soit remplacé par des noisetiers de Byzance, des frênes

de heraanleg van de Havenlaan. Hoewel die laan een enorm potentieel heeft, is ze al te lang verwaarloosd.

Ik heb vernomen dat u de kasseien wilt vervangen door een betonnen wegdek. Dat komt misschien omdat u als nieuwe Brusselaar niet emotioneel gehecht bent aan kasseien. Bovendien zult u als fietsliefhebber allicht ook niet van kasseien houden.

De kasseien van de Havenlaan behoren tot ons erfgoed. Bovendien kan regenwater gemakkelijker doordringen in een wegdek van kasseien, dat milieuvriendelijk is.

Waarom kiest u voor een betonnen wegdek?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De Havenlaan is de enige grote Brusselse verkeersader die er nog bijligt zoals vroeger. Het is een reliek van het industriële tijdperk.*

U wilt de kasseien vervangen door een betonnen wegdek, de oude platanen laten omhakken en door andere bomen en struiken vervangen. Ik vind dat een spijtige zaak.

Er zijn renovatiewerken nodig, want het wegdek is versleten, maar ik ga niet akkoord met de manier waarop u dat wilt doen. Kasseien moeten om de twintig jaar worden vervangen, maar het huidige wegdek ligt er al meer dan dertig jaar. Ik pleit voor een herstelling van het wegdek in plaats van beton. Als kasseien goed worden onderhouden, gaan ze zeer lang mee. Ze zijn ook goed voor het milieu.

d'Amérique et des érables.

S'il est évident que des travaux doivent être entrepris parce que les pavés sont déchaussés, je me demandais si nous ne pouvions pas avoir une réflexion sur la nature des travaux à mener. En effet, ce revêtement en pavés, connaissant une très forte fréquentation et un charroi particulièrement lourd, devait être restauré tous les vingt ans ; or, cela fait plus de trente ans qu'il ne l'a pas été. Je me demande dès lors s'il ne serait pas plus utile de faire des travaux de restauration et de réparation plutôt que d'envisager de couler du béton. Comme l'a dit M. de Jonghe, il y a effectivement des avantages écologiques. C'est un matériau naturel extrêmement résistant, et un entretien régulier et aisé permet sa récupération quasi infinie.

Sa mise en oeuvre garantit une élasticité absorbant les chocs et les vibrations.

Est-il raisonnable de faire fi de toutes ces qualités et de ces avantages dès lors que la Région déclare s'inscrire dans une exigence de développement durable ? Le béton coulé, de grosse épaisseur, supprime le bénéfice de la géothermie par forte chaleur en empêchant le refroidissement de l'atmosphère.

Quelle est la motivation de votre décision ? Avez-vous tenu compte des études que vous avez commanditées et des réactions de la CRMS ? Quels sont les chantiers que vous vous êtes fixés ? Quel est votre programme ? Comment répondez-vous à toutes les remarques qui vous sont adressées, en tenant compte du fait qu'il s'agit d'un lieu exceptionnel du point de vue patrimonial, en pleine zone ZIR ?

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

M. Jacques De Coster.- Le MR semble vouloir créer la ligue protectrice des pavés du Port, qui ne constituent selon moi qu'un aspect anecdotique de la discussion. L'important est d'examiner l'esprit dans lequel l'ensemble des travaux sont entrepris. Mon groupe se réjouit du fait que ces travaux amélioreront la sécurité de l'ensemble des usagers de la zone, par la création de sites propres pour les bus, de pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs et la remise à neuf de l'éclairage.

Kasseien vangen schokken en trillingen op. Een betonnen wegdek verhindert dat de atmosfeer afkoelt.

Waarom kiest u voor beton? Houdt u rekening met de studieresultaten en met de mening van de KCML? Wat is de planning van de werken?

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

De heer Jacques De Coster *(in het Frans).- De MR werpt zich op als pleitbezorger voor kasseien, terwijl dat slechts een deel van de discussie is. Ik vind dat we het totaalplaatje van de werken moeten bekijken. De PS vindt dat de werken bijdragen aan de veiligheid van de omgeving. Er komen eigen beddingen voor bussen, fietspaden, de voetpaden worden breder en er komt nieuwe verlichting.*

Pour le reste, chacun peut avoir son opinion sur l'attractivité des pavés, mais celle-ci ne constitue qu'un aspect mineur du problème.

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

M. Denis Grimberghs.- Mon intervention sera proche de celle de M. De Coster. Aujourd'hui, l'avenue du Port - voie de circulation qui n'est pas réservée aux poids lourds mais qui est aussi empruntée par ceux qui habitent et veulent circuler dans cette ville - est un bon lieu pour tester la solidité de son véhicule. Il est dès lors légitime que l'on y entreprenne des travaux.

Le MR prône une réfection plutôt qu'une transformation. Il n'empêche que l'utilisation des pavés n'est pas une bonne solution pour circuler dans la ville, notamment pour les deux-roues.

La réfection de l'avenue du Port ne doit pas déboucher sur une voie plus rapide. La mauvaise qualité du revêtement actuel concourt à modérer le trafic. Le danger d'un bon revêtement, sur une voie d'un tel gabarit, est une augmentation de la vitesse. J'espère que les aménagements permettront de transformer cet avenue en boulevard urbain, en maintenant le respect des limitations de vitesse. L'infrastructure peut en effet largement contribuer à faire observer la réglementation en la matière.

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

Mme Céline Delforge.- La question du pavé est loin d'être anecdotique pour de nombreux usagers, utilisant notamment des vélos, des poussettes d'enfants ou des chaises roulantes. Les pavés posent aussi la question de la pollution sonore. Quoi qu'il en soit, à tout le moins pour les trajets cyclistes, l'installation de bandes de confort est un minimum, si ce n'est sur certains sites historiques comme la Grand Place.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je propose de transmettre aux membres de la commission une présentation PowerPoint de l'ensemble du réaménagement.

L'avenue du Port comporte trois zones de

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Ik sluit me aan bij de heer De Coster. De Havenlaan is tegenwoordig een goede plek om de stevigheid van je auto te testen. Het wegdek is aan vervanging toe.*

De MR pleit ervoor om de kasseien niet te vervangen door beton. Kasseien zijn nochtans een nachtmerrie voor tweewielers.

De heraanleg van de Havenlaan mag er niet toe leiden dat er sneller wordt gereden. De huidige kasseien hebben wel het voordeel dat ze het verkeer nog wat afremmen. Ik hoop dat de Havenlaan een stadsboulevard wordt waar de snelheids-beperkingen worden nageleefd. Daartoe moet in de nodige infrastructuur worden voorzien.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De kasseien zijn wel degelijk een probleem voor fietsen, kinderwagens en rolstoelen. Ze brengen ook veel geluidsoverlast mee. Er moet in ieder geval een comfortstrook voor fietsers komen, behalve op historische plaatsen zoals de Grote Markt.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal de commissieleden een PowerPoint-presentatie bezorgen met de volledige heraanleg.*

De Havenlaan wordt in drie fases heraangelegd. De eerste fase omvat het gedeelte tussen het

réaménagement : une première zone entre la place Sainctelette et la rue Picard ; une deuxième entre la rue Picard et le pont des Armateurs ; une troisième entre le pont des Armateurs et Laeken. Ces trois zones ont un statut différent. La première zone est un boulevard urbain, où on a limité l'espace automobile. Le deuxième tronçon présente deux fois une bande pour les voitures et un site propre pour les bus. Plus tard, lorsque Tour et Taxis sera complètement développé, on pourra le transformer en deux fois deux bandes pour les voitures. Il y aura alors un tram et le site propre ne sera plus nécessaire. Quant à la troisième zone, elle est constituée de deux fois une bande et demi entre le pont des Armateurs et le square de Trooz à Laeken.

N'oublions pas que, conformément au souhait unanime de ce parlement, le BILC s'installera à cet endroit et que l'avenue du Port accueillera encore plus de poids lourds. Par conséquent, il faut aménager les voiries en conséquence.

Les pistes cyclables seront complètement séparées de la voirie. Par ailleurs, je confirme qu'il faut abattre des arbres, qui ont mal poussé à cet endroit. Nous ne les abattons pas pour le plaisir !

Cette décision est regrettable, mais les arbres seront abattus sur l'avenue du Port, afin de permettre l'aménagement de la voirie à long terme. Leurs racines développées en surface constituent en effet un obstacle à la réalisation du chantier. Ils seront remplacés par diverses espèces, au moyen de sujets légèrement plus nombreux, d'une taille d'environ dix mètres : le noisetier de Byzance, le frêne rouge d'Amérique et l'érable, quelques tilleuls, rue Claessens.

Par ailleurs, bien que l'utilisation du pavé soit de manière générale préconisée par la Commission royale des monuments et sites (CRMS), parce qu'il est vraisemblablement jugé, pour des raisons sentimentales, plus conforme au caractère historique du centre-ville, ce matériau n'est ni écologique, ni durable, ni perméable, ni hygiénique, ni esthétique, et il est bruyant. Préserver la perméabilité du revêtement nécessite en effet l'utilisation de la terre pour le placement des pavés, ce qui n'est pas compatible avec le passage de poids lourds. La Ville de Bruxelles a été contrainte de recommencer le réaménagement de la place du Nouveau marché aux grains, alliant pavés et terre, car celle-ci a été défoncée par le trafic, et

Saincteletteplein en de Picardstraat, de tweede het gedeelte tussen de Picardstraat en de Redersbrug, en in een derde fase wordt het gedeelte tussen de Redersbrug en Laken heraangelegd. Het eerste gedeelte wordt een stadsboulevard met beperkt autoverkeer. Het tweede gedeelte krijgt tweemaal één rijstrook voor auto's en een eigen bedding voor de bus. Na de volledige heraanleg van Thurn en Taxis komen daar tweemaal twee rijstroken voor auto's en een tramlijn. Het derde gedeelte krijgt tweemaal anderhalve rijstrook tussen de Redersbrug en De Trooz.

Het parlement heeft met eenparigheid beslist dat het BILC zich daar zal vestigen. Er komt dus nog meer vrachtverkeer langs de Havenlaan. De heraanleg van de wegen moet daarmee rekening houden.

De fietspaden worden volledig gescheiden van het wegverkeer. Er moet wel een aantal bomen weg, maar die groeien daar toch niet goed.

Het is jammer dat de bomen moeten worden gekapt, maar hun wortels belemmeren de werken. Ze zullen worden vervangen door Byzantijnse hazelaars, rode eiken, esdoorns en lindebomen.

Hoewel de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen het gebruik aanbeveelt van kasseien, die meer bij het historisch karakter van het stadscentrum zouden passen, is dit materiaal niet duurzaam, milieuvriendelijk, doorlaatbaar, hygiënisch, esthetisch of geluidsvriendelijk.

Om de doorlaatbaarheid van de bodem te waarborgen, zou er zand tussen de kasseien moeten worden gebruikt, maar dan is het wegdek niet bestand tegen zwaar vrachtvervoer. Als alternatief wordt er nu beton tussen de kasseien gegoten, waardoor het wegdek totaal waterondoorlaatbaar wordt.

Kasseien zorgen bovendien voor heel wat geluidshinder.

Een ander argument zou zijn dat kasseien de temperatuur in de stad regelen en voor een microklimaat zorgen. Door enkele kasseien weg te nemen, zou ik dus het Brussels klimaat verstoren. Dat is totaal absurd!

notamment par le passage des camions. L'alternative consiste à couler du béton entre les pavés, ce qui supprime la perméabilité.

Le dernier argument contre les pavés est celui du bruit. Les pavés en font énormément !

Un argument, évoqué en dernier recours par les défenseurs des pavés, est que ceux-ci règleraient la température dans la ville et permettraient de maintenir un micro-climat à Bruxelles. En voulant ôter quelques pavés, je perturberais donc le climat bruxellois ! C'est grotesque !

L'argument esthétique en faveur des pavés est compréhensible et n'a rien de ridicule, à l'inverse des faux arguments écologiques et climatiques. M'étant rendu à la communauté portuaire et ayant visité la zone, je constate que ceux qui plaident pour les pavés sont très souvent ceux qui n'habitent pas dans le voisinage de ceux-ci. Ceux qui ont des désirs romantiques de pavés devraient aller vivre dans une rue pavée, ce qu'ils ne supporteraient probablement pas très longtemps.

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

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- En ce qui concerne les deux-roues, je passe quasiment tous les jours devant le Palais Royal où le pavement a été réparé il y a quelques années et où cela se passe extrêmement bien.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est inexact, puisque des trous sont réapparus quelques mois après la réparation du pavement.

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Le roi Albert et la reine Paola ne se sont jamais plaints des pavés devant chez eux !

M. Pascal Smet, ministre.- Ils n'habitent pas là. De plus, ils empruntent la route située à l'arrière du Palais.

- L'incident est clos.

Ik begrijp het esthetisch argument, maar zij die een romantisch beeld van kasseiwegen hebben, wonen vaak niet in de onmiddellijke omgeving ervan.

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

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp *(in het Frans).- Ik kom elke dag langs het Koninklijk Paleis, waar het wegdek een aantal jaren geleden is hersteld en er geen problemen zijn.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is niet waar. Na enkele maanden waren er al opnieuw gaten in het wegdek.*

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp *(in het Frans).- Koning Albert en koningin Paola hebben nog nooit geklaagd over de kasseien voor hun deur!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Zij wonen daar niet en bovendien gebruiken zij de weg aan de achterkant van het Paleis.*

- Het incident is gesloten.

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 "les sièges enfants pour vélos".

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

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Une récente étude avec crash test, de Touring, en partenariat avec son pendant allemand, révèle qu'un enfant, placé dans un siège enfant installé sur le porte bagage d'un vélo encourt, un risque accru d'être blessé lors d'un crash latéral à 25 km/h., par rapport à un enfant se trouvant dans un chariot attaché à l'arrière du vélo. Ce risque accru de blessure s'explique par le fait que l'enfant placé dans le siège est en contact direct avec le véhicule et qu'il tombe de plus haut en cas de collision.

J'aurai dès lors voulu vous demander si les associations assurant la promotion du vélo, que vous subventionnez, ont pris en compte cette problématique. Plus concrètement, de quelle proportion de chariots pour enfants disposent-elles par rapport aux sièges enfants ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La problématique que vous soulevez n'a, jusqu'ici, pas fait l'objet de mesures particulières au sein des associations de promotion du vélo que nous subventionnons. Il est cependant à signaler que l'activité de location n'est pas directement subventionnée par la Région et qu'il conviendrait donc de se renseigner

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 kinderzitjes voor de fietsen".

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

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp *(in het Frans).- Uit recent onderzoek blijkt dat kinderfietszitjes erg gevaarlijk kunnen zijn bij ongevallen. Een kind wordt in dat geval vaak rechtstreeks geraakt door een voertuig en valt van hoog naar beneden.*

Houdt u daar rekening mee in uw beleid om fietsen te promoten? Beschikt u ook over cijfers inzake het aantal aanhangwagentjes en fietskinderzitjes?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb nog geen specifieke maatregelen terzake genomen. Ik wijs erop dat het Brussels Gewest geen rechtstreekse subsidies toewijst voor fietsverhuur. U kunt zich beter rechtstreeks bij de fietsverenigingen informeren over dit onderwerp.*

directement auprès de ces associations en vue d'obtenir davantage d'informations à ce sujet.

Nous pouvons cependant vous dire qu'une asbl comme Pro Velo Bruxelles met autant de sièges pour enfant que de chariots à disposition de ses clients. Cette asbl réalise par ailleurs des comptages destinés à évaluer l'ampleur des déplacements cyclistes au travers de son Observatoire du vélo. Pour ce qui concerne les observations 1998-2006, que l'on peut retrouver sur le site de l'asbl, une thématique de comptages était relative au port du casque et au siège bébé. Ces comptages particuliers assimilent le chariot au siège enfant, ce qui ne nous permet pas d'établir la proportion de l'un par rapport à l'autre.

Quoiqu'il en soit, il revient à tout citoyen de choisir, en fonction de l'usage qu'il fait de son vélo, le moyen le plus adapté, lorsqu'il est accompagné d'un enfant. L'étude menée par Touring est limitée à un type d'accident, et ne peut donc à elle seule remettre en question le siège pour enfant. Les deux systèmes offrent des avantages et des inconvénients qu'il convient de soupeser. On peut ainsi relever que le chariot est peu adapté à un usage exclusif en ville, dans la mesure où l'enfant est alors situé à hauteur des gaz d'échappement, et qu'il est, vu sa position basse, peu visible pour un automobiliste ou un conducteur de poids lourd.

- L'incident est clos.

Een vereniging als Pro Velo stelt bijvoorbeeld zowel kinderzitjes als aanhangwagentjes ter beschikking. De vzw houdt wel statistieken bij inzake fietsen, maar beschikt niet over de specifieke cijfers die u vraagt.

Wie een kind per fiets wil vervoeren, kiest uiteindelijk zelf hoe hij of zij dat wil doen. De studie waar u naar verwees ging enkel over één soort ongevallen. We kunnen er niet uit besluiten dat kinderfietszitjes af te raden zijn. Zowel kinderfietszitjes als aanhangwagens bieden voor- en nadelen. Zo ademt een kind in een aanhangwagen ook meer uitlaatgassen in.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. HAMZA FASSI-FIHRI

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

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

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI

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

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

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

M. Hamza Fassi-Fihri.- Nous venons d'évoquer les parkings souterrains. J'y reviens sous l'angle du pouvoir d'achat pour les citoyens. Le thème que je souhaite aborder ici est celui de la transparence de la facturation, c'est-à-dire le fait de ne payer que ce que l'on a effectivement consommé. Si l'on applique ce principe aux parkings publics, le citoyen devrait payer uniquement les minutes durant lesquelles il a effectivement stationné sa voiture.

Il convient au préalable de s'entendre sur les termes utilisés, et notamment sur celui de parking public. Il recouvre l'ensemble des parkings hors voiries qui sont accessibles au public, que leur propriétaire ou gestionnaire soit public - Région, commune - ou privé.

Aussi, dans le texte de l'avant-projet d'ordonnance de septembre dernier, vous précisez vous-même les termes. Votre définition du parking public était "tout parking accessible au public et répondant aux conditions visées par la présente ordonnance, en ce compris ceux appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public".

La Région de Bruxelles Capitale compte, selon une source de 2005, 45 parkings publics, c'est-à-dire 25.000 places. Les propriétaires de ceux-ci sont, selon les cas, soit privés, soit publics. Souvent, la gestion est assurée par trois grandes sociétés gestionnaires de parkings - Interparking, Q-Park et CityParking. La Région est elle-même propriétaire, seule ou conjointement, de 4 de ces 45 parkings. Il s'agit des parkings des 2 Portes, de la Porte de Hal, Loi et Simonis.

A ce jour, le tarif en vigueur dans ces parkings s'applique selon le principe de l'heure entamée. Il est particulièrement injuste de compter trois heures de stationnement à l'utilisateur qui n'a en réalité stationné sa voiture que durant deux heures et deux minutes. C'est économiquement injustifié, en particulier lorsque l'on établit des comparaisons tarifaires avec le parking en surface.

La Région compte-t-elle mettre un terme à cette pratique, comme on l'a déjà fait dans le cadre de la téléphonie mobile, pour laquelle l'utilisateur ne paie plus aujourd'hui que les secondes réellement utilisées ?

La réflexion en cours sur l'Agence de

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).- Wie zijn wagen in een openbare parking zet, zou enkel moeten betalen voor de tijd dat zijn voertuig er effectief blijft staan.*

Met openbare parkings bedoel ik alle parkings die zich niet op de openbare weg bevinden en toegankelijk zijn voor het publiek, of ze nu eigendom zijn van het Brussels Gewest of van een andere overheids- of privé-instantie.

Het Brussels Gewest telt 45 openbare parkings met in totaal 25.000 plaatsen. Ze worden meestal uitgebaat door Interparking, Q-Park of CityParking. Het Brussels Gewest is eigenaar of mede-eigenaar van vier parkings.

Momenteel hanteren die parkeergarages een tarifering op basis van het begonnen uur. Voor een parkeertijd van twee uur en twee minuten betaalt men dus drie uur, wat economisch gezien niet gerechtvaardigd is, zeker in vergelijking met de tarieven voor het parkeren op de openbare weg.

Zal het gewest een einde aan die praktijk maken, zodat enkel de reële parkeertijd in rekening wordt gebracht?

Moet het toekomstige gewestelijk parkeer-agentschap dit dossier niet in handen nemen, niet alleen om het systeem in de verschillende gemeenten te coördineren, maar ook in het kader van een algemene bezinning over de parkeer-tarieven?

Het gewest heeft overeenkomsten gesloten met de gemeenten en de exploitanten van de openbare parkeergarages met het oog op de ontwikkeling van een telebewegwijzeringssysteem voor de parkings. Het gewest zou in ruil voor die dienst een aanpassing van de tarieven kunnen eisen zodat die in verhouding staan tot de reële parkeertijd.

Het gewest beschikt overigens nog over een andere troef in zijn onderhandelingen met de beheerders van de openbare parkings. Het gewest kan immers het gebruik van die parkings aanmoedigen door een harmonisering van het parkeerbeleid en een beperking van het parkeren op de weg.

Moet in dat verband ook geen eenvormig tarief worden uitgewerkt voor het parkeren op en buiten de openbare weg?

stationnement régionale est propice pour engager ce débat, car cette problématique concerne tant les communes que la Région, et tant les opérateurs publics que privés. Dans ce cadre, quelles modalités pratiques prévoyez-vous afin de mettre sur pied ce système ?

L' Agence régionale de stationnement ne devrait-t-elle pas prendre en charge ce dossier, afin de coordonner ce système entre les communes, mais aussi dans le cadre d'une réflexion globale sur la tarification du parking ?

A l'instar des conventions tripartites établies par la Région avec les communes et les exploitants de parkings publics, visant à soutenir le développement du système de téléjalonnement dans les parkings, la Région pourrait fournir ce service et imposer ses conditions en retour, avec une adaptation des tarifs, proportionnelle au temps écoulé.

La Région dispose par ailleurs d'un autre atout dans ses négociations avec les gestionnaires de parkings publics. En effet, par la création de l'Agence régionale de stationnement, par l'harmonisation de la politique de stationnement, et plus généralement par une politique de réduction du stationnement en voirie, elle favorise l'utilisation des parkings publics.

Enfin, ne serait-il pas pertinent, dans ce cadre, d'établir une synergie tarifaire pour le stationnement sur voirie ou dans les parkings publics, et d'instaurer une politique tarifaire régionale ?

M. le président.- Compte tenu du fait que votre interpellation a été disqualifiée en question orale sur décision du Bureau élargi et que vous n'avez pas fait parvenir une nouvelle version raccourcie de cette question orale, vous avez dépassé le délai prévu et transgressé les normes relatives aux questions orales, qui impliquent la lecture stricte du texte. Je souhaite que ceci ne se représente pas à l'avenir.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis tout à fait conscient de la problématique de la tarification du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale et

De voorzitter.- Het Bureau heeft uw interpellatie in een mondelinge vraag omgezet, maar u hebt uw tekst niet aangepast en uw spreektijd overschreden. Ik zal dit in de toekomst niet langer aanvaarden.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben mij ervan bewust dat wij de parkeertarieven soepeler moeten maken als wij het gebruik van*

de l'utilité - si nous voulons encourager l'utilisation des parkings hors voirie - , de nous tourner vers des solutions plus souples. L'évolution des technologies les rend en effet possibles.

En voirie, plusieurs villes appliquent ce paiement en temps réel, par le biais du paiement virtuel par sms.

Nous devons aborder plusieurs questions avec les opérateurs de parkings publics, dont celle-là. Une solution peut être trouvée à condition que tous les pouvoirs publics communaux qui gèrent la tarification en voirie harmonisent les systèmes.

Ce problème doit être tranché dans le cadre de l'Agence régionale de stationnement et de la discussion du plan régional de stationnement. Nous entamerons alors les négociations avec les opérateurs.

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

M. Hamza Fassi-Fihri.- Je me réjouis du fait que la question sera approfondie. Toutefois, ce n'est pas parce qu'une seule ville a su mettre ce système en place qu'il faut l'écarter d'emblée. Nous attendrons l'évolution de l'Agence pour observer les résultats.

- L'incident est clos.

parkings buiten de openbare weg willen aanmoedigen. Daar bestaan bovendien de nodige technische oplossingen voor.

Voor wat het parkeren op de openbare weg betreft, kan je in vele steden met een sms betalen.

We moeten vele zaken bespreken met de uitbaters van openbare parkings, waaronder de betaling in real time. Er kan een oplossing komen op voorwaarde dat de gemeentebesturen hun tariefsystemen met elkaar harmoniseren.

Deze kwestie moet worden aangekaart in de discussie over het gewestelijke parkeeragentschap.

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

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).- Het is goed dat u deze kwestie uitdiept. Het is niet omdat slechts één stad het voornoemde systeem hanteert, dat u het idee moet verwerpen. Ik wacht op de oprichting van het parkeeragentschap.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. HAMZA FASSI-FIHRI

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

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je tiens tout d'abord à dire que j'ai déjà répondu à cette question à trois reprises au cours de l'année écoulée. Je répéterai donc ma réponse d'il y a trois mois.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI

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

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb deze vraag al meermaals beantwoord. Mijn antwoord blijft identiek.*

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

M. Hamza Fassi-Fihri.- J'ai eu récemment l'occasion de parcourir un document officiel de la STIB, distribué dans le cadre des élections sociales. Ce document reprend la liste de l'ensemble du personnel cadre de la STIB. A sa lecture, j'ai été étonné de constater que, contrairement à l'image de diversité prônée et développée par l'entreprise, la diversité bruxelloise ne semble guère représentée parmi le personnel cadre. La STIB emploie plusieurs milliers de personnes, de toutes origines, représentant même bien au-delà des proportions la réalité de la diversité de la population régionale.

Les offres d'emploi pour le personnel cadre sont-elles moins sollicitées par les candidats d'origine étrangère ? Ceux-ci réussiraient-ils moins bien les examens prévus pour le recrutement du personnel d'encadrement que ceux prévus pour celui du personnel employé ou ouvrier ? La diffusion des offres est-elle identique selon le poste, le grade ou la fonction à occuper ? La STIB mène-t-elle actuellement une politique de promotion de la diversité en son sein touchant cette catégorie de personnel ?

La STIB se voit imposer dans le cadre du contrat de gestion un plan de diversité en matière d'emploi d'ici 2011. Comment compte-t-elle s'y prendre pour s'assurer que la diversité concernera l'ensemble des emplois ?

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

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).- Onlangs kreeg ik een officieel document van de MIVB onder ogen met een organogram van het leidend personeel. Tot mijn verbazing beantwoordde de samenstelling van de directie niet aan de diversiteit van de Brusselse bevolking. Bij de MIVB werken nochtans duizenden mensen van zeer diverse origine.*

Solliciteren er misschien weinig allochtone kandidaten voor leidinggevende functies? Slagen ze minder gemakkelijk voor de examens voor directieleden dan voor de examens voor bedienden of arbeiders? Worden alle vacatures op dezelfde manier verspreid? Streeft de MIVB ook naar diversiteit bij het leidende personeel?

In het kader van het beheerscontract moet de MIVB ook tegen 2011 een diversiteitsplan invoeren. Hoe zal de maatschappij ervoor zorgen dat er voldoende diversiteit is bij alle functies?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La compétence est le seul critère pertinent que la STIB impose pour occuper un poste et assumer des responsabilités. Le cas échéant, l'expérience est prise en considération pour certaines fonctions. En 2007, la STIB a reçu 720 candidatures pour des postes de cadres, parmi lesquelles 220 provenaient de candidats issus de l'immigration. Le cheminement de ces candidatures s'est heurté à différents obstacles, parmi lesquels le manque d'expérience, la méconnaissance linguistique d'une des deux langues nationales, le problème d'équivalence de diplômes ou de compétences.

La diffusion des offres d'emploi est évidemment semblable, bien que les canaux de communication soient parfois différents, selon la difficulté à

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het enige criterium dat de MIVB bij aanwervingen hanteert, is de geschiktheid van de kandidaat om zijn job uit te oefenen. In 2007 ontving de MIVB 720 sollicitaties voor directiefuncties, waarvan er 220 van allochtone kandidaten afkomstig. Veel sollicitaties werden geweigerd wegens een gebrek aan ervaring, talenkennis, diploma's of vaardigheden. De vacatures worden op een gelijkaardige manier verspreid, al worden er voor bepaalde functies soms andere kanalen gebruikt. De MIVB houdt overigens enkel rekening met vaardigheidsprofielen.*

De MIVB heeft een werkgroep opgericht en werkt aan een actieplan om de diversiteit te bevorderen. Het nieuwe beheerscontract voorziet in een

trouver des candidats (annonces dans la presse, recherche directe par des consultants). Par ailleurs, je tiens à préciser que la STIB ne travaille pas sur la base de grades, mais exclusivement sur celle de profils de compétences .

Dans le cadre de sa politique active en matière de diversité, je rappelle que la STIB a mis en place un groupe de travail et a élaboré un plan d'action. Le nouveau contrat de gestion prévoit un plan stratégique d'emploi, de formation et d'embauche à l'horizon 2011. Ce plan, que la STIB est sur le point de finaliser, aborde notamment la gestion de la diversité socio-culturelle et l'équilibre hommes-femmes. Il importe que la STIB développe une communication plus orientée vers les groupes-cibles. Des efforts doivent encore être faits sur le plan de la diversité au sein du personnel d'encadrement. Par ailleurs, je tiens à signaler que les exigences de diplômes sont moindres pour les postes de conducteurs de trams que pour le personnel d'encadrement.

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

M. Hamza Fassi-Fihri.- Pourriez-vous me fournir des détails concernant les candidatures des personnes issues de l'immigration ? Dans quelle proportion ces candidats ont-ils réussi ?

M. Pascal Smet, ministre..- Je ne dispose pas de ces chiffres. Je vais m'informer.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "les désagréments pour les riverains confrontés à des convois exceptionnels".

strategisch werkgelegenheids-, opleidings- en aanwervingsprogramma tegen 2011. Het plan is bijna klaar en betreft onder meer sociaal-culturele diversiteit en de gelijkheid van mannen en vrouwen. De MIVB moet zich in haar communicatie meer richten op bepaalde doelgroepen. Er zijn nog inspanningen nodig om de diversiteit bij het directiepersoneel te verbeteren. Het spreekt echter voor zich dat de diploma-vereisten voor trambestuurders minder streng zijn dan voor kaderleden.

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

De heer Hamza Fassi-Fihri *(in het Frans).- Hoeveel van de allochtone kandidaten slagen voor de examens?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik beschik niet over specifieke cijfers, maar ik zal me informeren.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de ongemakken voor de huurbewoners ten gevolge van uitzonderlijk vervoer".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "les convois exceptionnels".

M. le président.- En l'absence de M. Didier Gosuin, excusé, et avec l'accord du ministre, sa question orale est lue par Mme Françoise Schepmans.

La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Depuis de nombreuses années maintenant, le boulevard de Smet de Naeyer à Jette est très régulièrement utilisé comme voie de passage de convois exceptionnels. Ainsi, entre 2005 et 2006, les riverains étaient confrontés à ces convois de manière limitée et n'ont subi alors que 16 convois. En 2007, le nombre de convois est passé à 64. Au mois d'avril 2008, on en était déjà à 38, soit en moyenne un convoi tous les 3 à 4 jours.

Les nuisances sont évidentes. Elles concernent tant les riverains du boulevard que ceux des rues avoisinantes. En voici quelques exemples.

Lors des passages de convois, les riverains du boulevard ne peuvent s'y garer (souvent de 20h00 au lendemain matin), ce qui cause un report de nuisances sur les rues avoisinantes, qui doivent supporter un surplus de voitures à stationner. Lorsqu'une voiture est encore stationnée sur le boulevard alors que l'interdiction prend cours, des annonces de la police au mégaphone se font, parfois à des heures tardives, pour faire déplacer ces voitures.

Par ailleurs, les annonces sur panneaux se font également dans des délais rapprochés. Ainsi, les automobilistes qui n'utilisent pas leur voiture tous les jours ne sont pas informés du passage des convois et se font dépanner leur véhicule bien malgré eux. Des nuisances sonores sont également subies lors du passage même de ces convois. Enfin, il a pu être constaté une dégradation de l'asphalte sur certaines zones du boulevard, due au passage de ces poids lourds. Certaines parties sont aujourd'hui fissurées.

Un passage, une interdiction de stationnement, des annonces policières au mégaphone, une fois par

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "het uitzonderlijk vervoer".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Didier Gosuin, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt zijn mondelinge vraag door mevrouw Françoise Schepmans voorgelezen.

Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De De Smet de Naeyerlaan in Jette wordt regelmatig voor uitzonderlijk vervoer gebruikt. Terwijl het in 2005 en 2006 nog om 16 doortochten per jaar ging, is dat aantal in 2007 toegenomen tot 64. Sinds begin 2008 zijn er al 38 doortochten geweest, dat is dus één om de drie tot vier dagen.*

Dit uitzonderlijk vervoer veroorzaakt niet alleen hinder voor de inwoners van de laan zelf, maar ook voor de inwoners van de omliggende straten.

Zo kunnen de buurtbewoners wanneer er een uitzonderlijk vervoer is, niet meer op de laan parkeren, wat voor extra parkeerdruk in de omliggende straten zorgt. De politie doet ook regelmatig oproepen per megafoon om de nog geparkeerde wagens te verplaatsen. Bovendien worden de borden vaak laattijdig geplaatst, zodat iemand die zijn wagen niet elke dag gebruikt, niet op de hoogte is en zijn wagen weggesleept ziet.

De doortocht van dat uitzonderlijk vervoer zorgt bovendien voor geluidshinder en beschadigt het wegdek.

Eén uitzonderlijk vervoer per maand is aanvaardbaar, maar twee of drie maal per week is van het goede te veel!

De breedte en de rechtlijnigheid van die gewestweg zijn misschien praktisch voor de doortocht van dat uitzonderlijk vervoer, maar er bestaan nog andere reiswegen.

Naar verluidt zou een deel van dat uitzonderlijk vervoer van Antwerpen komen en via Brussel naar Zeebrugge trekken! Dat is totaal absurd. Waarom moet dat vervoer door de stad gebeuren?

mois, on peut considérer cela acceptable. Or, depuis quelques mois, cela se passe deux à trois fois par semaine !

La largeur et le caractère rectiligne de cette voirie régionale sont peut-être tout à fait appropriés au passage de ces convois exceptionnels. Et encore, car on constate que certains poteaux ont dû être déterrés ou sectionnés pour permettre leur passage ; on se demande dès lors si le choix de cette voirie est réellement pertinent. Il n'en demeure pas moins que d'autres voies de passage existent et qu'il y a lieu de tenir compte des désagréments rencontrés par les riverains du boulevard visé par ma question.

Selon des informations recueillies sur le terrain, il paraîtrait que certains de ces convois exceptionnels venant d'Anvers passent par Bruxelles pour se rendre à Zeebruges ! Cela nous semble un non-sens. Est-ce avéré ? Dans l'affirmative, pour quelles raisons ces convois entrent-ils dans la ville ?

Le passage de ces convois a également un coût pour la commune et pour la zone de police. Sans doute, M. Doyen pourra-t-il le confirmer ?

M. Hervé Doyen.- Cette interpellation est développée à partir d'un rapport que j'ai présenté.

Mme Françoise Schepmans.- Sachant que trois personnes sont employées pour placer la signalisation d'interdiction temporaire, que deux agents de police veillent à faire respecter l'interdiction de stationner et accompagnent le convoi sur la zone, que 38 convois sont passés depuis le début de l'année et que chaque passage coûte en moyenne 630 euros à la commune, on peut évaluer les dépenses communales à près de 25.000 euros depuis le début de l'année 2008.

En outre, la police de la zone mobilise des hommes pour préparer et accompagner lesdits passages au lieu d'être sur le terrain pour assurer d'autres missions.

Aujourd'hui, les riverains sont pris en otage par cette situation. Il importe de veiller à trouver une solution pour ce quartier et de réduire les nuisances au maximum.

Quelles sont les raisons du passage systématique de convois exceptionnels sur cet axe du nord-ouest de

Dat uitzonderlijk vervoer heeft ook een kostprijs voor de gemeente en de politiezone. De heer Doyen kan dit bevestigen.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Deze interpellatie is gebaseerd op een verslag dat ik heb voorgesteld.*

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Er worden drie arbeiders ingezet om tijdelijke verkeersborden te plaatsen en twee politieagenten controleren of het parkeerverbod wordt nageleefd en begeleiden het transport. Sinds begin dit jaar zijn er 38 transporten voorbijgekomen. Dat kost de gemeente telkens ongeveer 630 euro. De totale kostprijs loopt dus al op tot 25.000 euro.*

De politiezone moet ook agenten mobiliseren voor de begeleiding. Zij kunnen zich dan niet bezighouden met andere taken.

De buurtbewoners worden gegijzeld door de transporten. Er moet een oplossing komen voor de buurt. De overlast moet worden beperkt.

Waarom gebruikt het uitzonderlijk vervoer steeds dezelfde weg? Waarom stijgt het aantal transporten?

De federale overheid is weliswaar bevoegd voor uitzonderlijk vervoer, maar de gewestwegen vallen

Bruxelles ? Quelles sont les raisons de cette augmentation importante du nombre de passages de convois ?

La compétence relative aux convois exceptionnels appartient au fédéral. Il n'en demeure pas moins que ce sont des voiries régionales qui sont traversées et que celles-ci relèvent de votre compétence.

Quelles mesures sont ou seront prises pour améliorer la situation et réduire les nuisances des riverains ?

natuurlijk onder de bevoegdheid van het Brussels Gewest.

Welke maatregelen neemt u om de overlast te beperken?

M. le président.- Le texte de la question orale de M. Gosuin que vous avez lu, Mme Schepmans, est plus long que celui que j'ai sous les yeux.

M. Doyen avait déposé une interpellation qui a été transformée par le Bureau élargi en question orale jointe à celle de M. Gosuin, en demandant une nouvelle version. En dérogation au règlement, je vous autorise à vous écarter de votre texte, sans redire ce que Mme Schepmans a lu au nom de M. Gosuin, sur base d'un rapport de police que vous avez établi.

La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen.- La politique est un art extraordinaire ! Ce que Mme Schepmans nous a relaté est parfaitement exact. Une réunion de quartier a été organisée avec les habitants sur le sujet. En tant que démocrate et bourgmestre participatif, j'ai remis aux habitants un rapport que la police m'a fourni, qui contient un certain nombre de renseignements qui se retrouvent aujourd'hui dans le texte de M. Gosuin ! Je sais d'où provient la "fuite" et ne vous cache pas que cela m'agace au plus au point, d'autant plus que M. Gosuin ne s'était jamais intéressé au boulevard De Smet De Naeyer auparavant.

Pour être pertinent, je vais reprendre exactement le texte. En plus, à ce comité de quartier, j'ai remis le texte de l'interpellation que j'allais poser au ministre. Je le retrouve in extenso dans l'interpellation de M. Gosuin.

(Rumeurs)

Bien que la compétence relative aux convois

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans, de tekst van de mondelinge vraag van de heer Gosuin die u hebt voorgelezen, is langer dan de tekst die ik ontving.

De heer Doyen had een interpellatie ingediend, die door het Bureau werd omgezet naar een toegevoegde mondelinge vraag. Ik geef hem de toestemming om af te wijken van zijn tekst.

De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- De beweringen van mevrouw Schepmans kloppen. Er heeft een wijkvergadering met de buurtbewoners plaatsgevonden. Als democraat heb ik hen een verslag van de politie overhandigd. Een aantal gegevens uit dat verslag duiken nu plots op in de tekst van de heer Gosuin. Ik weet wie het document heeft gelekt en vind dit behoorlijk ergerlijk, omdat de heer Gosuin zich nooit heeft bekommerd om de De Smet De Naeyerlaan.*

Ik zal de tekst letterlijk herhalen. Bovendien heb ik in dat buurtcomité de tekst van de interpellatie overhandigd. Die staat nu in extenso in de interpellatie van de heer Gosuin.

(Rumoer)

De federale overheid is bevoegd voor het uitzonderlijk vervoer. Toch wens ik de minister hierover een aantal vragen te stellen, omdat dit vervoer in grote mate de gewestwegen gebruikt waarvoor de minister verantwoordelijk is, en omdat

exceptionnels appartienne au pouvoir fédéral, il me paraît néanmoins opportun de vous entendre sur le sujet, ne fût-ce que parce qu'une part non négligeable de ce trafic emprunte des voiries régionales qui sont sous votre responsabilité et, par ailleurs, parce qu'il est susceptible d'engendrer d'importants problèmes de mobilité - notamment de parking - dans notre Région.

L'article 48 du règlement général sur la police de la circulation routière prévoit l'obligation pour le transporteur d'objets indivisibles d'obtenir une autorisation de transport exceptionnel émanant de l'administration fédérale, et c'est celle-ci qui détermine notamment l'itinéraire à suivre.

S'il ne me paraît pas contestable qu'il faille tenir compte de contraintes imposées par les gabarits et les ouvrages d'art dans la détermination de ces itinéraires, il me paraît également légitime d'exiger du pouvoir fédéral qu'il prenne en considération les désagréments que peut entraîner ce type de transport pour les riverains. Un juste équilibre doit être trouvé entre ces deux contingences, à défaut de quoi une charge spéciale et exorbitante pourrait peser sur une certaine catégorie de citoyens, rompant ainsi le principe d'égalité des citoyens garanti par notre Constitution.

Or, en tant que bourgmestre, il m'est malheureusement donné de constater, dans l'exercice de la mission de police générale que la loi - article 135 de la nouvelle loi communale - attribue au pouvoir communal, que l'augmentation exponentielle du nombre de convois exceptionnels sur le territoire de ma commune rompt indiscutablement l'équilibre que requiert le principe d'égalité prévu par la Constitution.

En effet, 16 convois exceptionnels ont traversé la commune de Jette et le boulevard de Smet de Naeyer en 2005 et 2006, 64 en 2007, et déjà 28 - cela a été dit - pour les seuls trois premiers mois de l'année 2008 ce qui représente plus de deux convois hebdomadaires depuis le début de l'année.

Essentiellement nocturne, pour des raisons évidentes, ce trafic entraîne d'importantes nuisances sonores pour les habitants. Par ailleurs, ces convois impliquent pour les riverains d'insupportables problèmes de parking dans des zones qui, structurellement, disposent déjà de peu de possibilités, obligeant les propriétaires des

dit vervoer tot mobiliteits- en parkeerproblemen kan leiden.

Artikel 48 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer bepaalt dat de vervoerder een vergunning moet aanvragen bij de federale administratie. Die bepaalt het traject dat moet worden gevolgd.

De federale overheid zou niet alleen rekening moeten houden met de mogelijke obstakels, maar ook met de overlast voor de bewoners. Er moet een juist evenwicht tussen deze twee aspecten worden gevonden. Anders wordt een bepaalde categorie van bewoners meer getroffen dan andere, en dat is in strijd met het grondwettelijke gelijkheids-principe.

Als burgemeester, in de uitoefening van de algemene politieopdracht die de wet aan de gemeenten toewijst (artikel 135 van de nieuwe gemeentewet), stel ik vast dat de exponentiële groei van het uitzonderlijk vervoer door Jette in tegenspraak is met het grondwettelijke gelijkheids-principe.

Het aantal uitzonderlijke transporten via de De Smet De Nayerlaan is van 16 in 2005 en 2006 toegenomen tot twee per week in het eerste trimester van 2008.

Die transporten gebeuren meestal 's nachts en betekenen veel geluidsoverlast en parkeer-problemen voor de omwonenden. De details hebt u reeds van mevrouw Schepmans vernomen.

Voor de doortocht van een uitzonderlijk transport zijn er gemiddeld drie gemeentearbeiders nodig om de signalisatieborden te plaatsen en twee politie-agenten om het parkeerverbod te laten naleven. Dat kost de overheid tussen 500 en 720 euro. In een aantal buurlanden draait de vervoerder op voor deze kosten.

Gaat de minister ermee akkoord dat de gemeenten en het gewest meer betrokken moeten worden bij de organisatie van de trajecten van dit uitzonderlijk vervoer?

Is het niet mogelijk om naar alternatieve trajecten te zoeken via het water of het spoor? Welke oplossing stelt de minister voor?

véhicules qui habitent l'artère concernée de les déplacer parfois fort loin de leur domicile. Je ne vais pas rentrer dans tous les détails. Mme Schepmans a déjà repris le texte de l'interpellation. En 2007, 146 véhicules ont dû être dépannés, et 60 l'ont déjà été depuis le début de 2008.

Je tiens en outre à souligner que le passage de ces convois nécessite, en moyenne, l'intervention de trois ouvriers communaux pour placer les panneaux d'interdiction de stationner et de deux agents de police afin de faire respecter cette interdiction, ce qui représente un coût oscillant entre 500 et 720 euros, entièrement à charge des pouvoirs publics, contrairement à ce qui est prévu dans certains pays voisins où ce coût est supporté par le transporteur.

Pour l'anecdote, sachez également que certains poteaux ont dus être tronçonnés. Cela a littéralement été repris.

Eu égard aux problèmes que je viens d'énoncer, ne vous paraît-il pas inacceptable que les pouvoirs régionaux et locaux ne soient pas associés de manière plus active dans la détermination des itinéraires de ces convois ?

Ne vous semble-t-il pas que d'autres itinéraires plus adéquats - voire d'autres modes de transports, par voie d'eau, par chemin de fer - devraient être sérieusement examinés ? Dans l'affirmative, pourriez-vous m'indiquer, selon votre point de vue, quelle solution pourrait être envisagée ?

C'est un dossier dont je m'occupe depuis de longs mois : j'essaye, avec la zone de police et les commissaires concernés, de trouver des solutions pragmatiques. Les demandes d'autorisation de convois exceptionnels, qui relèvent de la compétence du fédéral, viennent pour la plupart des zones portuaires - port d'Anvers, port de Zeebrugge. Ces dernières prennent contact avec le ministère compétent à la Région flamande, qui se soucie assez peu des communes et zones de police de la Région bruxelloise. La concertation est quasi inexistante.

Selon le commissaire qui s'en occupe dans ma zone de police, on prend le boulevard de Smet de Nayer, ancienne voie provinciale et militaire, par facilité, parce que cela évite de passer par le Ring. Celui-ci serait en effet susceptible d'accueillir ces convois exceptionnels, mais la Région flamande, sur le

Ik tracht al meerdere maanden samen met de politiezone een pragmatische oplossing te vinden. Het probleem is dat de vergunningsaanvragen voor uitzonderlijk vervoer een federale bevoegdheid zijn. De meeste konvooien komen bovendien uit de havens van Antwerpen en Zeebrugge en de bevoegde Vlaamse minister pleegt nagenoeg geen overleg met de Brusselse gemeenten en politie-zones.

Volgens de commissaris van mijn politiezone zou men de De Smet De Nayerlaan, een oude provinciale en militaire laan, uit gewoonte gebruiken en omdat dat traject korter zou zijn dan de ring en dus minder zou kosten. Het probleem is dus dat de ambtenaren geen zin hebben om andere oplossingen te zoeken dan die welke de voorbije vijftig jaar hebben bestaan.

territoire de laquelle se trouve le Ring, n'a pas envie de faire passer ces convois par là parce que c'est beaucoup trop cher. C'est plus court de passer par le boulevard de Smet de Nayer.

Je ne souhaite pas donner à cette interpellation un relent communautaire qui n'a pas lieu d'être. Il s'agit plutôt d'une affaire de fonctionnaires qui n'ont pas envie de chercher d'autres solutions que celle qui existe depuis cinquante ans.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je peux seulement confirmer les chiffres et les explications. Il s'agit d'une compétence fédérale, mais je rencontrerai vendredi le comité de quartier qui en a fait la demande. Après cette réunion, j'écrirai une lettre, en concertation avec M. Doyen, à l'intention de M. Schouppe, le secrétaire d'Etat fédéral compétent en cette matière, afin de demander d'étudier la possibilité d'une route alternative.

Cette détermination d'une route alternative devrait se faire en concertation avec les pouvoirs régionaux et locaux. Je lui demanderai donc de conclure un accord de coopération entre l'Etat fédéral et les trois Régions sur la politique des convois exceptionnels. A cet effet, j'organiserai dans un mois une réunion dans le but de mettre au point un schéma de travail pour essayer de résoudre le problème dans les mois à venir.

Je peux déjà vous faire part de deux informations. Premièrement, les convois exceptionnels venant d'Anvers et se rendant à Zeebrugge ne passent plus par Bruxelles. Entre-temps la N49, qui relie Anvers à Bruges, a été réaménagée. A présent, les convois exceptionnels peuvent passer par cette route. Deuxièmement, si le Ring n'est pas utilisé pour ces convois, c'est parce que le viaduc de Vilvorde ne peut supporter qu'une charge maximale de quarante tonnes.

Même si cela ne relève pas de nos compétences, je pense que le pouvoir régional et le pouvoir local peuvent, ensemble, obliger l'Etat fédéral à changer ses habitudes.

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het uitzonderlijk vervoer is een federale bevoegdheid, maar ik zal vrijdag het wijkcomité ontmoeten en nadien in overleg met de heer Doyen een brief richten aan federaal staatssecretaris Schouppe met de vraag om een alternatief traject te zoeken en een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale overheid en de drie gewesten. Ik zal volgende maand een vergadering organiseren om een werkschema op te stellen. Ik ben ervan overtuigd dat ik er samen met de gemeente in zal slagen om de federale overheid van gewoonten te doen veranderen.*

Tot slot kan ik u meedelen dat het uitzonderlijk vervoer tussen Antwerpen en Zeebrugge niet langer via Brussel gebeurt sinds de N49 Antwerpen-Brugge is heraangelegd. De Ring kan niet voor uitzonderlijk vervoer worden gebruikt omdat het viaduct van Vilvoorde slechts een maximaal gewicht van 40 ton kan dragen.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mme Françoise Schepmans.- Je remercie M. le ministre pour ses réponses. M. Doyen ne doit pas voir malice dans l'intervention, puisque la question de M. Gosuin avait été déposée avant la sienne. Les intérêts se rejoignent et cela concerne également la Région bruxelloise.

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

M. Hervé Doyen.- Je veux m'assurer que le passage des convois exceptionnels sur le territoire de Bruxelles ne soit pas une solution de facilité, choisie parce que, entre fonctionnaires, "on a toujours fait comme cela, on continue à faire comme cela et tout va bien". Ce ne sont pas eux qui s'occupent du passage. Les fonctionnaires de la Vlaamse Overheid et du Service public fédéral des transports donnent les autorisations avec un petit paraphe et les envoient par fax à la zone de police, mais sur le terrain, c'est chez nous que cela se passe !

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense que nous faisons tous deux une démarche vis-à-vis d'eux.

Mme Françoise Schepmans.- Ceci devrait peut-être faire l'objet d'un accord de coopération, M. le ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- N'avez-vous pas entendu mes propos ?

Mme Françoise Schepmans.- Si, mais je parle d'un véritable accord.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est ce que je dis.

Mme Françoise Schepmans.- Je parle de davantage qu'un échange.

M. Hervé Doyen.- Un accord de coopération en bonne et due forme.

Mme Françoise Schepmans.- Il faut faire comme pour les autres et le mettre en attente.

- Les incidents sont clos.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Mijnheer Doyen, de heer Gosuin had de tekst van zijn mondelinge vraag eerst ingediend. Er zijn nu eenmaal meerdere mensen die zich voor dit thema interesseren.*

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Ik wil er zeker van zijn dat de beslissing om de transporten door het Brussels Gewest te laten rijden geen kwestie van gemakzucht is. De ambtenaren van het Vlaams Gewest en van de federale overheid geven hun toestemming voor de route en brengen de politiezone vervolgens op de hoogte, maar het is wel de gemeente Jette die met de last wordt opgezadeld.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- We gaan beiden met de federale overheid praten over deze kwestie.*

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Er is nood aan een samenwerkingsakkoord.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Hebt u niet gehoord wat ik zei?*

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Ja, maar ik dring aan op een volwaardig akkoord.*

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

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Het mag zich niet beperken tot een gedachtenwisseling.*

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Het wordt een volwaardig samenwerkingsakkoord.*

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Het moet net zoals met de andere samenwerkings-akkoorden gebeuren.*

- De incidenten zijn gesloten.

QUESTION ORALE DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "le stationnement des autocars en Région bruxelloise".

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

M. Joël Riguelle.- Le tourisme est une des activités économiques pourvoyeuses d'emplois en Région bruxelloise et doit faire l'objet de toute notre attention, tant sur le plan de la qualité de l'accueil, de l'hébergement et des activités que sur celui de la mobilité. La question du stationnement des autocars ainsi que de l'embarquement et du débarquement des visiteurs doit trouver réponse pour faciliter l'accès des véhicules et la sécurité des touristes.

Une étude à ce sujet avait été menée en 2001 pour l'ensemble de la Région bruxelloise par le bureau Iris Consulting, qui n'avait pu intégrer, à l'époque, l'avis de la Ville de Bruxelles. Ensuite, un avenant à cette étude a été ajouté afin d'actualiser celle-ci et d'intégrer de nouveaux éléments dans le cadre d'un plan d'action régional. Cet avenant, qui a dû être signé en 2005 ou en 2006, doit avoir produit ses effets. Je souhaiterais connaître les grandes lignes de force qui s'en dégagent pour ce qui concerne la création de zones d'embarquement et de débarquement proches des sites touristiques, les zones de parking payant ou non, ou encore les dispositifs éventuels de surveillance, par exemple.

L'autocar étant, par définition, un mode de transport en commun, il nous semble opportun d'en favoriser l'usage en clarifiant les conditions d'accès, de stationnement et de sécurité, afin d'encourager le tourisme de groupe, générateur de richesses pour notre Région et ses habitants.

Pourriez-vous me dire si la Ville de Bruxelles a déposé ses conclusions à joindre à l'étude ? D'autres communes ayant un potentiel touristique ont-elles été consultées ? Enfin, quelles sont les conclusions de l'étude ? Le gouvernement a-t-il déjà déterminé

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de parkeerplaatsen voor autocars in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Toerisme zorgt voor veel tewerkstelling in het Brussels Gewest en verdient onze bijzondere aandacht. Er is nood aan een oplossing voor autocars, die moeten kunnen parkeren en passagiers afzetten en oppikken.*

In 2001 werd er een studie uitgevoerd over het onderwerp waarin nog geen rekening werd gehouden met het advies van Brussel-Stad. Vervolgens werd er een aanhangsel toegevoegd aan de studie, dat werd ondertekend in 2005 en 2006 en inmiddels resultaten zou moeten opleveren. Wat zijn de krachtlijnen van de huidige regeling?

Een autocar is een middel van openbaar vervoer. Het is dan ook aangewezen om het gebruik ervan te bevorderen en een duidelijke regeling in te voeren. Toerisme is immers belangrijk voor deze stad en zijn bewoners.

Heeft Brussel-Stad bepaalde opmerkingen toegevoegd aan de studie? Werden ook andere toeristische gemeenten geraadpleegd? Wat zijn de resultaten van de studie? Heeft de regering reeds maatregelen gepland?

un plan d'action, des moyens et un calendrier ?

M. le président.- Je remercie M. Riguelle pour la concision de ses propos.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Effectivement, à ma demande - et après celle de mon prédécesseur -, mon administration a fait réaliser en 2001 par Iris Consulting une étude sur le stationnement des autocars. Trois propositions de plan d'action ont été imaginées et soumises à l'avis de la Ville de Bruxelles, ainsi qu'à celui de la FBAA (Fédération belge des autocaristes). La Ville a remis une contre-proposition en juin 2006, sur base de laquelle le bureau d'études a établi un quatrième et dernier scénario, avant de clôturer définitivement sa mission à la fin 2006.

En juillet dernier, j'ai rencontré les échevins bruxellois Christian Ceux (Urbanisme et Mobilité) et Philippe Close (Tourisme) pour faire le point sur ce dossier.

Depuis le mois d'août 2007, mon administration s'est réunie plusieurs fois avec la Ville de Bruxelles et la zone de police Bruxelles-Capitale Ixelles afin de concrétiser la mise en place des emplacements de stationnement autocars sur le territoire de la Ville, voiries régionales et communales confondues.

A la suite de ces différents échanges, un peu plus de 130 emplacements de courte et de moyenne durée, ainsi que 31 de longue durée, ont été retenus. Ces emplacements potentiels seront présentés à la FBAA pour arriver à un consensus de toutes les parties. Ils seront ensuite matérialisés par la signalisation adéquate.

Je compte également travailler en collaboration avec le BITC (Bruxelles International - Tourisme & Congrès) et la Ville de Bruxelles afin de réaliser un dépliant reprenant les emplacements et différents renseignements pratiques à l'attention des autocaristes belges et étrangers.

Ce dossier a pris beaucoup de temps, mais nous sommes sur la bonne voie et tout devrait être mis en oeuvre dans le courant de cette année. Nous espérons avoir un accord définitif sur les

De voorzitter.- Mijnheer Riguelle, ik dank u voor uw beknoptheid.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In 2001 heeft Iris Consulting een studie over de standplaatsen voor autocars uitgevoerd en drie scenario's aan de Stad Brussel en de Federatie van de Belgische Autobusondernemers (BFAA) voorgelegd. In juni 2006 heeft de Stad Brussel een tegenvoorstel gedaan, op basis waarvan het studiebureau een vierde scenario heeft uitgewerkt.*

In juli 2007 heb ik de Brusselse schepenen Christian Ceux (Stedenbouw en Mobiliteit) en Philippe Close (Toerisme) onmoet om een stand van zaken op te maken.

Sinds augustus 2007 heeft mijn administratie meermaals de Stad Brussel en de politiezone Brussel-Hoofdstad/Elsene ontmoet. Zij hebben samen iets meer dan 130 standplaatsen voor kortparkeren en 31 standplaatsen voor langparkeren geselecteerd. Die zullen nu aan de FBAA worden voorgelegd om tot een consensus tussen alle partijen te komen.

Nadien moet er ook een aangepaste bewegwijzering komen en ik zal samen met het BITC en de Stad Brussel een brochure met de locatie van de verschillende standplaatsen opstellen.

Dit dossier heeft de nodige tijd gevergd, maar wij zitten op de goede weg. Wij hopen nog voor de zomer een definitief akkoord over de standplaatsen te bereiken en de brochure te kunnen opstellen. De werken kunnen dan direct na de zomer van start gaan.

emplacements et la rédaction du dépliant avant l'été. Quant aux aménagements nécessaires, ils devraient être réalisés pendant ou après l'été 2008.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS

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

concernant "la réception des programmes radios en FM dans les tunnels bruxellois".

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

M. Denis Grimberghs.- Il y a un an environ, vous annonciez la modernisation de l'équipement de transmission radio dans les tunnels bruxellois, afin d'y permettre la réception des programmes radio en FM. Il s'agissait de renouveler par phases successives les dispositifs en place dans les 14 longs tunnels de notre Région, l'ensemble des travaux devant être achevé pour février 2008.

Or, à ce jour, il apparaît que le confort d'écoute dans les tunnels bruxellois laisse toujours largement à désirer.

En outre, des conventions avaient été conclues avec 24 radios concernant la transmission de leurs programmes dans les tunnels, moyennant le versement d'une redevance mensuelle. Il apparaît pourtant que certaines d'entre elles ne peuvent toujours pas y être captées convenablement.

Je souhaite donc vous interroger sur l'état d'avancement du programme de rénovation desdits équipements, dont la date de début d'exécution avait été fixée, à l'époque, au 16 février 2007, et le délai total pour la réalisation des travaux établi à 280 jours ouvrables.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

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

betreffende "de ontvangst van de radioprogramma's op FM in de Brusselse tunnels".

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Een jaar geleden kondigde u aan dat de transmissie-apparatuur in de Brusselse tunnels zou worden verbeterd om er de radioprogramma's op FM te kunnen ontvangen. De werken zouden in fases verlopen en in februari 2008 voltooid zijn. Er zou een overeenkomst met 24 radio's zijn gesloten, maar tot op heden laat de ontvangst in de Brusselse tunnels nog altijd zeer te wensen over.*

Hoever staat de uitvoering van de werken precies?

De Franse Gemeenschap past vanaf eind juni een nieuw radiofrequentieplan toe. Zult u contact nemen met eventuele nieuwe radio's die een frequentie in het Brussels Gewest kregen toegewezen?

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau plan de fréquences en Communauté française, dont les effets se feront sentir dès la fin du mois de juin, je voudrais savoir si vous avez prévu de prendre contact avec d'éventuels nouveaux opérateurs pour lesquels une fréquence aurait été attribuée en Région bruxelloise.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La modernisation des stations de retransmission radio FM, dans les 14 tunnels bruxellois concernés par le projet, a débuté en décembre 2007 et vient de se terminer avec les mises en service des équipements des ouvrages Léopold II , le 11 avril et Trône, les 14 et 15 mai.

Les 24 fréquences retenues dans le projet peuvent dès lors déjà être écoutées aujourd'hui dans ces ouvrages.

Il reste à finaliser la mise en service de six amplificateurs de ligne, en renforcement, dans le tunnel Léopold II où ils ont constaté qu'il y avait encore un problème après l'installation. Cette opération est prévue à la fin du mois de mai et achèvera la livraison et l'installation des nouveaux équipements.

Une campagne d'analyse du champ radioélectrique produit doit être incessamment réalisée pour déterminer les mesures de maintenance correctives à prendre pour optimaliser la qualité du service. Les résultats permettront également de discerner si une éventuelle défectuosité de retransmission n'est pas attribuable à des facteurs externes au projet, tels que les circonstances atmosphériques, un brouillage d'émetteur, etc.

Il est essentiel que les organismes de radiodiffusion qui auraient des observations à émettre sur la qualité du service les expriment directement, de manière précise et concrète, auprès des services administratifs compétents afin de pouvoir efficacement effectuer les améliorations ou réparations requises. Cette procédure est d'ailleurs imposée dans la convention que vous citez.

Mes services sont au fait de l'actuelle mise en oeuvre du nouveau plan de fréquences en Communauté française. Suite à l'adaptation de ce plan, il y a lieu de penser que votre spectre de 24

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De modernisering van de uitrusting ter verbetering van de radio-ontvangst in de Brusselse tunnels ging van start in december 2007 en is sinds 15 mei voltooid. Voortaan kunnen er 24 geselecteerde frequenties worden beluisterd in de tunnels.*

In de Leopold II-tunnel is er nog wat werk aan de installatie. Tegen eind mei zou ook daar de ontvangst goed moeten zijn.

Er is nood aan een onderzoek om na te gaan welke maatregelen nog mogelijk zijn om de kwaliteit te verbeteren. Uit de studie zal blijken of bepaalde storingen te wijten zijn aan externe factoren zoals weersomstandigheden.

Radiozenders die bepaalde opmerkingen hebben over de kwaliteit, kunnen die best rechtstreeks melden bij de bevoegde administratie, opdat de nodige maatregelen kunnen worden getroffen.

Mijn diensten zijn ervan op de hoogte dat de Franse Gemeenschap een nieuw plan invoert voor de verdeling van de radiofrequenties. De nieuwe installaties in de tunnels kunnen echter zonder probleem nog tien extra frequenties voor hun rekening nemen.

fréquences pourrait en effet subir l'un ou l'autre changement. D'autre part, les nouvelles installations ont été conçues de manière à ce que ce spectre puisse être étendu de 24 à 34 canaux, c'est-à-dire à pouvoir retransmettre 10 nouvelles émissions. La conclusion d'une convention de retransmission avec autant de nouveaux opérateurs sera donc possible sur base du contexte définitif des fréquences attribuées.

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

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

M. Denis Grimberghs.- Je remercie le ministre pour ces réponses qui me satisfont, eu égard à la possibilité qui est offerte d'élargir le spectre à dix opérateurs supplémentaires. Je l'invite néanmoins à prendre le tunnel Montgomery, le tunnel Reyers et le tunnel Louise - nous n'avons pas beaucoup de longs tunnels, mais ceux-là le sont - et à constater qu'il semble que, jusqu'à très récemment, le niveau d'écoute était encore très insatisfaisant, y compris pour des radios dont on pourrait s'attendre à ce qu'elles soient considérées comme des radios de service public, ou qui donnent le radio guidage. Pouvoir capter au moins celles-là en toutes circonstances me semblerait utile, pour des raisons de sécurité et de mobilité.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Ik ben tevreden met uw antwoord. Het is goed dat er nog voldoende capaciteit is om extra frequenties uit te zenden in de tunnels. Toch zou ik u aanraden om eens door de Reyerstunnel of de Louizatunnel te rijden. U zult vaststellen dat de ontvangst er nog niet goed is. Het is nochtans bevorderlijk voor de veiligheid en de mobiliteit dat automobilisten in de tunnels naar de radio kunnen luisteren.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord. L'installation est terminée. Maintenant ils doivent faire leurs tests. Je suis passé dans les tunnels et j'ai fait les mêmes constats.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb gemerkt dat de kwaliteit nog beter kan. Er moeten dan ook nog tests worden uitgevoerd.*

- L'incident est clos.

- 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 "les problèmes de circulation et de stationnement avenue Houba de Strooper à Laeken".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de slechte verkeer- en parkeersituatie op de Houba de Strooperlaan in Laken".

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

De voorzitter.- Op verzoek van de indienster, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

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 anormale des roues des métros boas".

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 abnormale slijtage van de wielen van de BOA-metro's".

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

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

M. Mustapha El Karouni.- En mars dernier, le site internet de la commune de Woluwe-Saint-Lambert relayait les craintes d'une série de riverains de la ligne l B du métro. Il semblerait que ce phénomène a également été constaté par des riverains anderlechtois. Certaines vibrations désagréables avaient été déplorées, poussant la commune de Woluwe-Saint-Lambert à prendre contact avec la STIB pour obtenir des explications.

La société de transports intercommunaux de Bruxelles a en effet remarqué une usure anormale des roues dans quatre des six nouvelles rames "boa" qui circulent sur le réseau depuis quelques mois. Selon elle, cette usure entraîne des "vibrations supplémentaires perceptibles par les riverains". D'après la STIB, des mesures du bruit et des vibrations sont effectuées tous les 10.000 km afin de vérifier le comportement des nouveaux trains, mais c'est seulement après 50.000 km parcourus que les services techniques disposent de mesures fiables.

Heureusement toujours couvertes par la garantie, ces rames ont fait l'objet d'une inspection poussée de la part des techniciens du constructeur et de ceux de la STIB. Je voudrais donc savoir quelle était l'origine du problème. Une solution a-t-elle été trouvée afin de mettre un terme à ces vibrations

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Een aantal inwoners van Sint-Lambrechts-Woluwe en Anderlecht maakt zich zorgen om de storende trillingen die veroorzaakt worden door metrostellen op lijn I B.*

Volgens de MIVB is dat te wijten aan abnormale slijtage van de wielen bij vier van de zes nieuwe BOA-metrostellen. Die slijtage veroorzaakt trillingen die door de omwonenden worden gevoeld. Volgens de MIVB worden elke 10.000 km het lawaai en de trillingen van de nieuwe stellen opgemeten, maar kunnen de technische diensten slechts na 50.000 km betrouwbare maatregelen nemen.

Omdat de nieuwe stellen nog onder garantie zijn, hebben ook technici van de constructeur, samen met technici van de MIVB, deze metrostellen gecontroleerd.

Kan de minister me de oorzaak van het probleem meedelen? Is er een oplossing gevonden voor die trillingen? Hebben ook andere gemeenten hiermee problemen? Welke maatregelen zijn er genomen met het oog op de ingebruikneming van de nieuwe metrostellen. Bestaan er of komen er gerichte controles?

constatées par les riverains ? D'autres communes sur lesquelles circulent ces nouvelles rames ont-elles connu ce problème de vibrations ? Si oui, lesquelles ?

Quelles mesures ont-elles été prises afin d'éviter que les nouvelles rames qui entreront prochainement en service présentent cette anomalie ? Des contrôles spécifiques ont-ils été mis en place ou le seront-ils ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les vibrations dont se plaignent les riverains sont dues à une usure anormale d'un des deux types de bandages des roues dont sont équipés les boas. Ceux-ci présentent plus rapidement une ovalisation. La STIB met tout en oeuvre pour résoudre cette maladie de jeunesse. Elle a décidé de procéder au remplacement des bandages incriminés. Compte tenu des délais de fabrication et de la période des vacances, les premiers remplacements ne pourront cependant pas être effectués avant le mois de septembre. En attendant, afin de réduire au maximum les inconvénients pour les riverains, une solution provisoire est mise en place. Elle consiste à tourner plus souvent - plus ou moins après 15.000 à 20.000 km au lieu des 30.000 prévus - les roues des trains boas qui présentent cette ovalisation prématurée.

Le tournage de roues est un terme technique. Il s'agit du reprofilage d'une roue pour lui rendre sa forme initiale. Le service des relations "clientèle" de la STIB n'a enregistré que deux plaintes, toutes deux de riverains de Woluwe-Saint-Lambert.

- 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,

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De trillingen worden veroorzaakt door abnormale slijtage en vervorming van één van de twee soorten ijzeren wielbanden van de BOA-metrostellen. De MIVB stelt alles in het werk om deze jeugdziekte te verhelpen en zal deze wielbanden vervangen. Omwille van de productietijd en de vakantie kan dat pas vanaf september. De MIVB heeft een voorlopige oplossing gevonden door de wielen die slijtage vertonen om de 15 à 20.000 km een nieuw profiel te geven. Tot hiertoe heeft de MIVB slechts twee klachten gekregen van inwoners uit Sint-Lambrechts-Woluwe.*

- 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,

concernant "le service Lignes aériennes de la STIB".

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

M. Mustapha El Karouni.- Je souhaiterais vous interpeller sur le service Lignes aériennes de la STIB. En effet, sans ce service, aucun tram ne pourrait rouler à Bruxelles. Véritable toile d'araignée à certains carrefours denses de la capitale, la forêt de câbles suspendus et oubliés des Bruxellois véhicule l'électricité nécessaire aux motrices.

Le service Lignes aériennes de la STIB est composé d'une trentaine d'hommes et est responsable jour et nuit, sept jours sur sept, des lignes et câbles peuplant les rues de notre agglomération. Ce qui représente tout de même 4.500 poteaux ancrés et plus de 9.000 fixations en façade.

Ses missions sont bien planifiées. Le service est chargé d'entretenir, de repérer les anomalies, d'éviter les usures anormales, de réparer les avaries et de construire. Les ouvriers travaillent le plus souvent dans des conditions difficiles puisque, lors des missions d'inspection ou de réparation, ils se retrouvent à six mètres du sol, juchés sur le balcon de leur camion échelle. En outre, ils travaillent également essentiellement de nuit, afin de ne pas gêner la circulation des trams et des automobilistes.

Que ce soit tant en construction qu'en maintenance, ce métier reste un métier à risque. Je voudrais dès lors savoir de quel équipement disposent ces ouvriers lors de leurs missions, et quelles formations ceux-ci reçoivent afin d'éviter au maximum les risques. Des accidents ont-ils déjà été constatés ? Si oui, quelles mesures ont été mises en place pour éviter leur répétition ? Des formations adéquates sont-elles données à l'ensemble du personnel de la STIB si celui-ci constate des problèmes avec les câbles suspendus ? D'autre part, à quel rythme s'effectuent les missions de contrôle des câblages existants ? La STIB a-t-elle déjà constaté des vols de câblages, à l'instar de ceux que la SNCB a connus récemment ? Si oui, dans quelle mesure ?

betreffende "de 'dienst voor bovengrondse leidingen' van de MIVB".

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Zonder bovengrondse leidingen zouden er geen trams kunnen rijden in Brussel. Er hangen enorm veel elektriciteitskabels in de lucht.*

De dienst voor bovengrondse leidingen van de MIVB telt een dertigtal personeelsleden die de kabels dag en nacht in het oog houden. Om de kabels in de lucht te houden, staan er 4.500 palen in de straten en zijn ze op meer dan 9.000 plaatsen aan gevels bevestigd.

De dienst voor bovengrondse leidingen voert alle herstellingswerken uit. De arbeiders werken vaak in moeilijke omstandigheden, op vrij grote hoogten. Bovendien moeten ze vaak 's nachts uitrukken om het verkeer niet te hinderen.

Ze hebben met andere woorden een risicoberoep. Over welke uitrusting beschikken de arbeiders om zich te beschermen tegen ongelukken? Welke opleidingen krijgen ze? Gebeurden er reeds ongelukken? Zo ja, hebt u maatregelen genomen om ongevallen in de toekomst te vermijden? Krijgen alle personeelsleden van de MIVB opleidingen om op een goede manier te reageren op problemen met kabels? Hoe vaak worden de leidingen gecontroleerd? Heeft de MIVB reeds vastgesteld dat er kabels worden gestolen?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les ouvriers du service des Voies et Lignes aériennes disposent de tous les équipements de travail, y compris les équipements de protection collective et individuelle, nécessaires à l'exercice de leurs missions. Citons, notamment, la double isolation des véhicules ainsi que les garde-corps, la mise en place d'une double isolation dans le réseau de câbles et la mise à disposition de gants isolants. Les travailleurs reçoivent en outre une formation préalable à leurs tâches, concernant les risques, les mesures de prévention et de protection ainsi que les procédures et instructions de travail à suivre.

Les accidents graves dans ce service sont extrêmement rares. Malheureusement, la STIB a dû déplorer un accident grave durant l'année 2007. Un ouvrier a été électrocuté alors qu'il travaillait au niveau du réseau des câbles de suspension. A la suite de cet accident, un plan d'action a été mis en place par la STIB, axé avant tout sur l'intensification de la mise en place de câbles en matière isolante, dans la mesure où cette solution est techniquement possible, ainsi que sur la révision des instructions de travail et de la formation des travailleurs.

Pour l'ensemble du personnel, y compris l'ensemble des conducteurs tramways, les consignes données en cas de constatation d'un problème avec des câbles suspendus sont les suivantes : ne pas toucher les câbles, prévenir le dispatching et, en cas d'urgence, prévenir les services de secours. Le réseau de câbles existant est en outre contrôlé visuellement tous les trois mois par le personnel compétent du service des Lignes aériennes.

Actuellement, la STIB n'enregistre pas de vols de câbles suspendus. Un vol mineur de déchets de câbles fin 2007 a toutefois été constaté par ce service.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De arbeiders van de dienst voor bovengrondse leidingen beschikken over de nodige uitrusting om veilig te kunnen werken en krijgen een goede opleiding.*

Ernstige ongevallen zijn zeer zeldzaam. Jammer genoeg was er wel een incident in 2007, toen een arbeider werd geëlectrocuteerd. Na het ongeval werd een actieplan ingevoerd om meer kabels met isolatiemateriaal te gebruiken.

De overige personeelsleden krijgen duidelijke richtlijnen over de manier waarop ze moeten reageren als ze problemen met bovengrondse leidingen vaststellen. Alle kabels worden om de drie maanden gecontroleerd.

De MIVB heeft nog geen diefstallen van bovengrondse kabels vastgesteld. In 2007 zijn er enkel wat resten ontvreemd.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "les 'conseils de discipline' internes mis en place par les centrales de taxi".

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

M. Mustapha El Karouni.- La presse a rapporté l'existence de conseils de discipline internes, mis en place par les centrales de taxi dans le but de punir les chauffeurs « fautifs », ou considérés comme tels. Ces « tribunaux » jouissent d'une réputation particulière dans le secteur, puisqu'on les surnomme « le bar », car on y paie l'addition, ou bien encore « le steak », car on y est mis sur le grill.

Ce système de régulation interne existe depuis une dizaine d'années. Si toutefois une moralisation s'avère nécessaire en cas de dérapages qui n'appellent pas de réponse judiciaire mais tout de même des sanctions professionnelles - en cas de comportement répréhensible, manque de tenue, impolitesse ou manquement grave à la ponctualité -, il n'en demeure pas moins que ces conseils de discipline ne brillent ni par leur indépendance, ni par leur transparence.

En effet, l'article rapporte que trois membres du personnel siègent au sein de ce tribunal. Les taximen n'ont donc aucune garantie d'indépendance quant à ces juges. Il dénonce également l'opacité du système, puisque ces conseils distribuent les mauvais points sans avoir aucunement à se justifier. Enfin, ayant perdu son « capital points », un chauffeur peut se voir privé de tout contact radio avec la centrale, avec un risque évident de ne plus pouvoir correctement exercer son métier, voire plus du tout.

Afin de contrer ces tribunaux parallèles, la Région a mis sur pied une instance disciplinaire appelée à trancher ces questions sur une base transparente et légale. Or, depuis la mise en place, l'an dernier, du conseil de discipline régional, aucune avancée n'a été marquée. Si la situation a été retardée du fait que la matière reste partiellement fédérale, une liste

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

betreffende "de 'interne tuchtraden' opgericht door de taxicentrales".

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Volgens de pers zou het systeem van die interne tuchtraden al een tiental jaar bestaan. Sommige fouten (onbeleefd gedrag, ernstig gebrek aan stiptheid) maken een beroepssanctie noodzakelijk, maar de tuchtraden blinken niet uit in onafhankelijkheid en transparantie.*

Zo zouden de tuchtraden zijn samengesteld uit drie personeelsleden, wat de taxichauffeur geen enkele waarborg op een onpartijdig oordeel biedt. De tuchtraden zouden bovendien slechte punten kunnen uitdelen zonder dat ze deze moeten verantwoorden. Als een taxichauffeur zijn volledige puntenkapitaal verliest, verbreekt de centrale elk radiocontact met hem, zodat het voor hem moeilijk of zelfs onmogelijk wordt om zijn beroep uit te oefenen.

Om dergelijke parallelle rechtbanken te voorkomen, heeft het gewest vorig jaar een officieel tuchtorgaan opgericht. Tot nu toe is er evenwel nog niet veel vooruitgang geboekt, ook al heeft de federale overheid u een lijst van kandidaten voorgesteld.

La Capitale had die twijfelachtige praktijken al drie jaar geleden aan het licht gebracht. Waarom is er niet sneller een officiële instantie in het leven geroepen?

de candidats vous a été proposée. Tout devrait donc être mis en place pour son instauration et mettre fin à l'existence douteuse de ces tribunaux parallèles où règne le régime de l'arbitraire.

Le quotidien La Capitale avait dénoncé ces agissements il y a trois ans déjà. Je souhaiterais avoir quelques éclaircissements sur cette affaire. Quelles mesures avaient-elles été prises à l'époque ? N'y avait-il pas moyen de mettre un place un organe de régulation officiel plus rapidement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dès mon entrée en fonction, les représentants du secteur m'ont informé de ces pratiques au sein des centrales téléphoniques de taxis. Je m'oppose encore aujourd'hui à l'existence de tels organes qui prennent des mesures pouvant compromettre la bonne gestion du service des centrales.

Au cours des réunions avec les représentants des différentes centrales, j'ai insisté sur l'importance d'une meilleure collaboration avec l'administration régionale. Il revient en effet à l'autorité délivrant l'autorisation de prendre les sanctions adéquates en cas de problèmes et d'infractions. Le Plan taxi, approuvé par le gouvernement en 2005, a d'ailleurs revu entièrement la politique de sanctions dans ce secteur. Il prévoit notamment des amendes administratives et l'instauration d'un conseil de discipline régional pour les chauffeurs de taxi. Les amendes administratives seront appliquées en cas de manquement à des obligations techniques et administratives, lesquelles sont détaillées dans un arrêté approuvé par le gouvernement le 8 mai dernier.

La composition et le fonctionnement du conseil de discipline régional concernant les chauffeurs de taxi ont déjà été approuvés par le gouvernement en mars de l'année dernière. Pour diverses raisons, notamment la formation tardive du gouvernement fédéral, ce n'est qu'en février dernier que le Service public fédéral de la justice a pu transmettre les noms des magistrats qui pourraient assurer la fonction de président et de président suppléant au sein de cet organe.

Néanmoins, ce problème est aujourd'hui résolu

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De vertegenwoordigers van de taxisector hebben mij van bij het begin van mijn ambtstermijn op het bestaan van die tuchtraden gewezen.*

Tijdens de vergaderingen met de sector heb ik aangedrongen op het belang van een betere samenwerking met de gewestadministratie. Het is de taak van de vergunningverlenende overheid om de nodige sancties te nemen in geval van problemen of overtredingen. In 2005 heeft de regering in het kader van het taxiplan het hele sanctiebeleid in die sector hervormd. Zo heeft de regering niet alleen een gewestelijke tuchtraad voor taxichauffeurs opgericht, maar ook administratieve boetes ingevoerd voor de overtreding van bepaalde technische en administratieve verplichtingen, die in het regeringsbesluit van 8 mei jongstleden zijn vastgelegd.

De regering had de samenstelling en de werking van de gewestelijke tuchtraad reeds in maart van vorig jaar goedgekeurd, maar om diverse redenen, met name de moeizame vorming van de federale regering, heeft de FOD Justitie pas in februari jongstleden de lijst doorgegeven van de magistraten die in aanmerking komen voor de functie van voorzitter en plaatsvervangend voorzitter van die tuchtraad.

De regering heeft de leden van de gewestelijke tuchtraad bij besluit van 8 mei benoemd. Die tuchtraad zal dus zeer binnenkort operationeel zijn.

Om het probleem van de telefooncentrales op te lossen, moet er ook een samenwerkingsakkoord

puisque l'arrêté de nomination des membres du conseil de discipline régional relatif aux chauffeurs de taxi a été approuvé par le gouvernement le 8 mai dernier et sera par conséquent opérationnel à bref délai.

Afin de régler le problème des centrales téléphoniques, il importe d'instaurer un accord de coopération avec les deux autres Régions. Celles-ci n'ont à ce jour pas encore réagi à la proposition de la Région bruxelloise.

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

M. Mustapha El Karouni.- Le 8 mai, un pan du problème a apparemment été résolu. Vous attendez un accord de coopération avec les autres Régions. J'espère que vous pourrez le signer le plus vite possible. Y a-t-il un blocage de leur part ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, parfois. Nous avons convenu de régler le problème, mais il faut un accord de coopération préalable entre les trois Régions. A ce jour, nous n'arrivons pas à l'obtenir.

M. Mustapha El Karouni.- Et vous ne savez pas pour quelle raison ?

M. le président.- Il faut savoir qu'à Bruxelles, la compétence des taxis est exercée par la Région dans le cadre des missions de l'ancienne agglomération. Dans les deux autres Régions, les choses sont très différentes. La législation peut être de compétence régionale, mais les services de taxis sont placés sous la tutelle des autorités locales et non de la Région. La configuration est donc très différente, ce qui pourrait expliquer le manque d'intérêt des autres Régions en l'espèce. Vous êtes d'accord, M. le ministre ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, je suis d'accord avec vous.

- L'incident est clos.

komen met de andere twee gewesten. Die hebben echter nog niet gereageerd op het voorstel van het Brussels Gewest.

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Op 8 mei werd het probleem blijkbaar reeds gedeeltelijk opgelost. U wacht nog op een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten. Ik hoop dat u het zo gauw mogelijk ondertekent. Houden de andere gewesten de zaken tegen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat gebeurt soms. Er is nog geen samenwerkingsakkoord.*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Waarom blokkeren de andere gewesten de zaak?*

De voorzitter *(in het Frans).- In Brussel is alles wat met taxi's te maken heeft, eigenlijk een agglomeratiebevoegdheid. In de andere gewesten liggen de zaken anders. Het is er weliswaar een gewestbevoegdheid, maar de taxibedrijven staan er onder het toezicht van de plaatselijke besturen. Dat verklaart misschien het gebrek aan interesse van de andere gewesten. Mijnheer Smet, gaat u akkoord met mijn analyse?*

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

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "la lutte contre le décrochage scolaire et la STIB".

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

M. Mustapha El Karouni.- Nous avons récemment appris que quelque 6 000 des 140 000 enfants en âge scolaire que compte Bruxelles ne seraient inscrits dans aucune école. Ces chiffres proviennent d'un croisement des listes des Communautés française et flamande.

Selon le ministre flamand de l'Enseignement, Frank Vandenbroucke, il est probable que ce chiffre de 6.000 enfants non inscrits soit exagéré et que les listes n'ont pu être croisées parfaitement. Cependant, il y a peut-être quand même plusieurs centaines ou plusieurs milliers d'enfants qui ne sont inscrits dans aucune école.

Au-delà de ces chiffres inquiétants, de nombreux élèves effectivement inscrits dans les écoles de notre Région tombent progressivement dans le décrochage scolaire. Celui-ci revêt des réalités de terrain diverses et éminemment subjectives. Il s'agit d'un phénomène complexe pouvant avoir de graves conséquences, aussi bien pour les jeunes élèves en décrochage que pour la société dans son ensemble.

Ce problème existe, mais il est préventivement et curativement peu traité en Région de Bruxelles-Capitale. Police, associations commerçantes et associations d'aide aux familles traitent les conséquences du décrochage scolaire, mais rien de construit n'est envisagé pour pallier les causes ou prévenir les dérapages.

Régulièrement, la STIB est mobilisée dans le cadre des opérations dites FIPA (Full Integrated Police Action). Durant ces opérations, la STIB procède au contrôle des voyageurs. Quant à la police, elle effectue également des contrôles. Ceux-ci ont

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 strijd tegen het afhaken van school en de MIVB".

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Onlangs vernam ik dat 6.000 van de 140.000 leerplichtige Brusselse kinderen in geen enkele school zijn ingeschreven. Dat bleek toen de leerlingenlijsten van de Vlaamse en de Franse Gemeenschap met elkaar werden vergeleken.*

Volgens de Vlaamse minister van Onderwijs Frank Vandenbroucke is het cijfer overdreven omdat er iets is misgegaan bij de vergelijking van de lijsten. Toch staat het vast dat honderden of duizenden Brusselse kinderen niet naar school gaan.

Bovendien blijkt dat veel kinderen die wel zijn ingeschreven in een school, steeds meer spijbelen. Dit kan ernstige gevolgen hebben voor de jongeren en voor de maatschappij.

Er wordt weinig gedaan aan het spijbelprobleem. De politie, handelaarsverenigingen en verenigingen voor gezinshulp besteden er weliswaar aandacht aan, maar in de praktijk worden er weinig maatregelen genomen.

De MIVB wordt vaak betrokken bij politieoperaties. Tijdens een gezamenlijke controle in maart werden veertien spijbelende jongeren betrapt.

Spijbelende jongeren verplaatsen zich vaak met het openbaar vervoer. Hoe treedt de MIVB op tegen spijbelgedrag? Krijgt het personeel specifieke aanwijzingen?

Licht het personeel steeds de school of de politie in als er spijbelende jongeren worden betrapt? Ik vind dat de MIVB moet meehelpen om het probleem te bestrijden.

permis, lors de la dernière opération organisée en mars, de surprendre quatorze jeunes en dehors de l'école pendant les heures du cours.

M. le ministre, les jeunes qui tombent dans le décrochage scolaire se déplacent à pied, voire en vélo, et surtout par le biais des transports en commun. Je voudrais donc connaître la politique de la STIB relative à la lutte contre le décrochage scolaire.

Une politique spécifique existe-t-elle, ou sera-t-elle mise en place ? Actuellement des consignes sont-elles données au personnel de la STIB pour les situations où ceux-ci rencontrent des jeunes qui ne devraient pas se trouver sur le réseau des transports en commun durant les heures de cours ? Si oui, quelles sont-elles ? Si non, pourquoi ?

Le cas échéant, le personnel informe-t-il systématiquement les instances concernées, que ce soit l'école ou bien même les services de police ? M. le ministre, je pense sincèrement que la STIB a un rôle à jouer dans la lutte contre ce fléau qui touche de plus en plus nos jeunes.

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

M. Pascal Smet, ministre.- En tant que ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics, je n'exerce pas de compétence en lien direct avec la lutte contre le décrochage scolaire. Tout comme vous, je reste cependant préoccupé par cette problématique complexe.

En l'état actuel des choses, il ne me semble cependant pas approprié de charger les agents de la STIB de missions spécifiques dans le cadre de la lutte contre le décrochage scolaire, compte tenu des autres nombreuses tâches qui leur incombent déjà et du fait qu'ils n'ont pas été formés dans ce domaine, puisqu'il ne s'agit pas d'une mission de la STIB.

Cette dernière est confrontée au problème mais elle est plutôt victime du phénomène et des comportements inadéquats qui peuvent éventuellement y être liés. L'Aide à la jeunesse relevant de compétences spécifiques, la STIB ne peut être qu'un acteur parmi d'autres, mais certainement pas l'acteur principal.

Elle est ainsi partenaire d'un projet du Rotary, via la

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben niet bevoegd om op te treden tegen spijbelaars, maar ik maak me wel zorgen over het fenomeen.*

Het lijkt me niet aangewezen om het personeel van de MIVB op te dragen om spijbelgedrag te bestrijden. Ze hebben al veel andere taken. Bovendien zijn ze er niet voor opgeleid.

De MIVB ondervindt trouwens last van spijbelende jongeren, die zich vaak schuldig maken aan storend gedrag, maar kan moeilijk een hoofdrol spelen in de bestrijding van het fenomeen.

De MIVB verleent haar steun aan een publicatie van Rotary over spijbelen. Het boekje verschijnt omstreeks september. De MIVB zal een promotie-affiche laten drukken en meewerken aan een aantal mediaevenementen over het thema spijbelen.

De preventiedienst neemt een aantal maatregelen ten aanzien van de schoolgaande jeugd, voor wie openbaar vervoer bijdraagt aan hun autonomie en burgerschap. De maatregelen zijn niet specifiek gericht op spijbelen, maar kunnen er wel mee te

mise en page et l'impression d'un livret des bonnes pratiques et bonnes adresses en matière de décrochage scolaire. Ce livret devrait sortir vers septembre-octobre prochain. Cinq mille exemplaires seront envoyés à tous les acteurs concernés. La STIB imprimera aussi une affiche qui accompagnera la campagne de promotion du livret et apportera son soutien pour la médiatisation de divers événements.

En outre, le service de prévention développe une série d'actions à l'attention du public scolaire, dont l'objectif premier est promouvoir auprès des jeunes le transport public en tant que moyen d'accéder à leur autonomie et d'exercer leur citoyenneté. Le but n'est donc pas la lutte contre le décrochage scolaire, mais ces actions peuvent cependant y contribuer.

Enfin, dans le cadre des actions FIPA, organisées par la police fédérale en collaboration avec la STIB, il faut aussi signaler la présence des délégués Jeunesse du Parquet, qui assurent le lien avec les écoles et peuvent intervenir directement auprès des familles.

Je terminerai en rappelant ce qu'a dit le ministre-président vendredi passé en séance plénière, en réponse à une question d'actualité : "Pour ce qui concerne les compétences régionales axées essentiellement sur la prévention, le Plan de sécurité bruxellois a permis d'engager quatre-vingts agents dans les communes - dont le coût s'élève à deux millions d'euros par an - pour sécuriser le chemin de l'école, renforcer la présence préventive en soirée, et renforcer ou créer des cellules de veille contre le décrochage scolaire dans l'ensemble des communes."

Une importante réunion aura lieu au parlement bruxellois ce jeudi, rassemblant l'ensemble des acteurs agissant sur le territoire bruxellois en matière de lutte contre le décrochage scolaire : zones de police, communes, parquet, gouverneur, gouvernement fédéral, Communautés, Région bruxelloise.

Un rapport final faisant le bilan de la politique bruxelloise en matière de prévention et de sécurité et établissant des recommandations pour la création d'un Observatoire bruxellois de la sécurité sera remis au mois de juillet au ministre-président. Un colloque sera ensuite organisé en octobre au parlement.

maken hebben.

Wanneer er controleacties worden uitgevoerd in samenwerking met de federale politie, zijn er ook vertegenwoordigers van het jeugdparket aanwezig.

Ik verwees ook naar het antwoord van minister-president Picqué op een dringende vraag vorige vrijdag. Hij verwees naar de indienstneming van 80 personeelsleden in de gemeenten, die onder meer 's avonds preventief aanwezig zijn op straat en ook optreden tegen spijbelgedrag.

Donderdag vindt er in het Brussels Parlement een belangrijke vergadering plaats met alle partijen die bij de bestrijding van het schoolverzuim betrokken zijn (politie, gemeenten, parket, gouverneur, federale regering, gemeenschappen, Hoofdstedelijk Gewest).

In juli wordt aan de minister-president een eindverslag bezorgd over het gewestelijk beleid inzake veiligheid en preventie. Daarin zijn ook aanbevelingen opgenomen voor de oprichting van een Brussels observatorium voor de veiligheid. In oktober vindt daarover in het parlement een colloquium plaats.

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

M. Mustapha El Karouni.- Je me réjouis d'apprendre qu'un colloque et une réunion seront organisés sur ce thème. La STIB n'est pas l'acteur principal dans la lutte contre le décrochage scolaire, mais elle a un rôle important à jouer.

Bruxelles est la seule Région où le réseau des transports en commun couvre l'ensemble du territoire. Les parents ne sont pas toujours informés de la situation de décrochage scolaire de leurs enfants. Ceux-ci circulant en transports en commun, il devrait être possible d'accroître les efforts menés par la STIB dans le cadre de cette problématique, en collaboration avec d'autres instances.

M. Pascal Smet, ministre.- Le personnel que nous mettons à disposition des communes doit circuler sur le réseau de la STIB. Mais nous n'allons pas confier à la STIB une mission de lutte contre le décrochage scolaire.

M. Mustapha El Karouni.- Là n'est pas mon propos. Je suis conscient de ce que ce rôle ne relève pas de la STIB. Toutefois, la mise en place d'une synergie entre les différents services serait certainement bénéfique aux jeunes en décrochage scolaire.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Karouni heeft het woord.

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- De MIVB is niet de eerstaangewezene om deze problematiek aan te pakken, maar kan niettemin een belangrijke rol spelen. Ouders zijn niet altijd op de hoogte van het schoolverzuim van hun kinderen. Die hangen dan vaak rond op het openbaar vervoer. Misschien kan de MIVB in samenwerking met andere instanties wel meer inspanningen doen op dat vlak.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het personeel dat het gewest ter beschikking stelt, verplaatst zich via het netwerk van de MIVB. De bestrijding van het schoolverzuim is echter geen taak van de MIVB.*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Dat is inderdaad niet de rol van de MIVB. Een betere samenwerking tussen de verschillende diensten kan echter wel ten goede komen van de voortijdige schoolverlaters.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "le projet de réaménager le terminus du bus 47 et l'arrêt de tram Heembeek entre l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix du Feu, impliquant l'abattage de 32 arbres".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "het project voor de heraanleg van de terminus van bus 47 en de tramhalte Heembeek tussen de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan waarvoor 32 bomen geveld moeten worden".

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

Mme Marion Lemesre.- Concernant le projet de réaménagement du terminus du bus 47 et l'arrêt de tram Heembeek entre l'avenue Van Praet et l'avenue des Croix du Feu, impliquant l'abattage de 32 arbres, le ministre peut-il m'expliquer l'utilité de ce que j'ai appelé un massacre à la tronçonneuse ? Un de plus.

Une solution moins destructrice de l'environnement et de la qualité de vie des riverains ne pourrait-elle être envisagée ?

L'avenue des Croix du Feu est déjà une voie de circulation rapide générant un bruit de circulation important. Un tel projet qui supprimerait l'écran de verdure devant l'autre voie de circulation à trois bandes qu'est l'avenue Van Praet, offrirait aux très nombreux habitants de l'avenue des Croix du Feu un véritable décor d'autoroute, agrémenté d'un parking de bus, . Imaginez la vue depuis les fenêtres des immeubles longeant l'avenue des Croix du Feu. Vous êtes-vous rendu compte de cet impact, M. le ministre ?

Quel est l'avis de l'IBGE sur la destruction de cet espace vert ? Même s'il est prévu d'y replanter 34 arbres de la même sorte, quel écran visuel et auditif comptez-vous installer pendant les 15 années nécessaires aux nouvelles plantations pour reconstituer le décor verdoyant actuel ?

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Voor de heraanleg van de terminus van bus 47 en de tramhalte Heembeek tussen de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan moeten 32 bomen worden geveld.*

Is er geen milieuvriendelijkere oplossing mogelijk, die de levenskwaliteit van de buurtbewoners niet aantast?

De Vuurkruisenlaan is een drukke baan die heel wat geluidshinder veroorzaakt. Als het groenscherm voor de Van Praetlaan verdwijnt, zullen de inwoners van de Vuurkruisenlaan uitzicht hebben op een stadssnelweg en een parking voor bussen. De impact van die maatregel is dus enorm.

Welk advies heeft Leefmilieu Brussel over de verdwijning van het groenscherm uitgebracht? Zelfs als er 34 bomen van dezelfde soort worden herplant, zal het vijftien jaar duren tot het groenscherm volledig is hersteld. Welk auditief en visueel scherm zult u ondertussen plaatsen?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dans le cadre de la recherche du meilleur emplacement pour réaliser le terminus de la ligne 47 à hauteur de l'arrêt Heembeek, conformément au plan tram-bus approuvé en juillet, différentes hypothèses d'implantation ont bien évidemment été étudiées, et ce de manière approfondie.

Les différentes hypothèses ont été comparées en mettant en balance l'ensemble des critères que sont le confort d'exploitation, le confort des clients de la STIB pour la correspondance, les qualités urbanistiques et paysagères, et le coût de l'investissement.

Certes, certaines des hypothèses examinées

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In het kader van het tram-busplan zijn er verschillende scenario's voor de eindhalte van lijn 47 onderzocht. Daarbij werd rekening gehouden met verschillende factoren, zoals het exploitatie-comfort, het reizigerscomfort, de stedenbouw-kundige en landschappelijke aspecten en de investeringskosten.*

In sommige scenario's zouden er minder bomen moeten worden geveld, maar dan zou de exploitatie moeilijker worden, de reizigers minder comfort hebben of de investeringskosten te hoog oplopen. Daarom is het project met de beste algemene score gekozen.

nécessitaient l'abattage de moins d'arbres, mais entraînaient des conséquences plus dommageables sur le plan paysager, rendaient l'exploitation par la STIB plus difficile, n'offraient pas aux clients de la STIB un bon confort d'attente ou de correspondance, ou présentaient un coût d'investissement démesuré. C'est donc le projet qui présentait le meilleur score global qui a été choisi en connaissance de cause.

Sur le plan de l'impact paysager, je ne partage pas le point de vue des personnes qui ont ces craintes. S'il est vrai que des arbres existants, dont relativement peu de grande taille, devront être abattus, comme vous l'indiquez vous-même, un nombre supérieur de nouveaux sujets sera replanté. On en abat 32, mais on en replante 34. Il est vrai que l'impact visuel se fera ressentir les deux ou trois années suivant la réalisation, mais l'objectif est d'obtenir de manière durable un aménagement de qualité très bien intégré dans son environnement.

L'avis du représentant de l'IBGE en commission de concertation est certes défavorable, mais je dois attirer votre attention sur le fait que l'avis de la commission est majoritairement favorable, et que les deux avis de la Ville et du représentant de l'AATL sont favorables au projet présenté.

Nous voulons réaliser ce projet en respectant pleinement la zone verte. J'ai demandé de faire une simulation afin que les gens puissent le voir, puisque certains ont des craintes non fondées.

Ik schat de landschappelijke gevolgen anders in. Er zullen nieuwe bomen worden geplant. De visuele impact zal gedurende twee of drie jaar merkbaar zijn, maar het doel is de eindhalte op een duurzame wijze in de omgeving te integreren.

Leefmilieu Brussel heeft in de overlegcommissie een negatief advies uitgebracht, maar de adviezen van de Stad Brussel en de vertegenwoordiger van het BROH waren wel positief.

Wij willen dit project verwezenlijken met respect voor de groenzone. Ik heb een simulatie gevraagd, zodat de mensen kunnen zien dat hun vrees ongegrond is.

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

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mme Marion Lemesre.- On peut comprendre l'inquiétude des gens qui voient détruire leur environnement, et notamment cet écran, qui est aussi un écran sonore entre deux voies rapides. Vous parlez de deux ou trois années. Cela impliquerait d'implanter des essences qui seront déjà d'une certaine taille et d'un certain âge.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Het is begrijpelijk dat de mensen zich zorgen maken over de verdwijning van een groen geluidsscherm tussen twee drukke banen. U hebt het over twee of drie jaar. Betekent dat dat u bomen van een bepaalde omvang en leeftijd zult herplanten?*

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons replanter des grands arbres de dix mètres. Je serais d'accord si on replantait des petites pousses, mais nous replanterons des arbres de dix mètres et nous allons réaliser des aménagements qui respectent la zone verte. Ce sera même mieux qu'avant. En effet, actuellement, cela ne donne pas l'impression d'être

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Wij zullen 10 meter hoge bomen planten en de groene zone volledig heraanleggen. De situatie zal er dus op verbeteren, aangezien die zone vandaag niet goed onderhouden is.*

bien entretenu.

Mme Marion Lemesre.- Vous vous engagez donc à reconstituer l'écran de verdure après le chantier.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous ne toucherons pas à la vue. Ce sera restauré après les premières années.

- L'incident est clos.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- U zult dus na de werken opnieuw een groenscherm aanbrengen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het uitzicht zal na een paar jaar volledig hersteld zijn.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les compteurs de véhicules métalliques installés sur les voiries bruxelloises qui représentent un danger pour les motards".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Il est certes important de collecter des données relatives aux flux de mobilité à Bruxelles, mais toute irrégularité du revêtement est très dangereuse pour les motards, surtout en cas de précipitations, ce qui suscite leur émoi actuel.*

Lors de l'installation des compteurs métalliques, il n'a pas été tenu compte des motards, alors que diverses initiatives avaient été prises par différents groupes au cours des dernières années pour signaler les dangers potentiels.

Bruxelles Mobilité est à peine au courant des modalités exactes de placement des compteurs.

Il existe sans aucun doute d'autres manières de compter les véhicules circulant sur le réseau routier bruxellois, sans pour autant mettre en

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de metalen voertuigtellers die geïnstalleerd werden op de Brusselse wegen en die een gevaar betekenen voor motorrijders".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Onder de motorrijders bestaat er enige ophef over de metalen plaatjes die op verschillende Brusselse wegen werden geïnstalleerd om het aantal voertuigen te tellen.

Het is belangrijk om gegevens in te winnen over de mobiliteitsstromen in Brussel, maar elke oneffenheid in het wegdek brengt een groot gevaar met zich mee voor motorrijders. Dat is ook hier het geval, zeker bij regenweer of een nat wegdek.

De voertuigtellers zijn pal in het midden van de rijbaan aangebracht. Er werd bij de installatie van de plaatjes dus geen rekening gehouden met de motorrijders, ook al hebben verschillende actiegroepen de afgelopen jaren initiatieven genomen om te wijzen op de gevaren van oneffenheden op het wegdek. Ik denk bijvoorbeeld aan de actie bij

danger le nombre croissant de motards.

Combien de compteurs y a-t-il sur les voiries régionales ? Pourquoi sont-ils métalliques ? Quel est l'objectif exact de ce comptage ?

L'administration de l'Equipement et des Transports est-elle consciente du danger encouru ? Y a-t-il eu concertation avec des représentants d'associations de motards ? Des plaintes ont-elles été déposées ? Allez-vous opter pour un autre mode de comptage ?

de afbakening van de busbaan op de Vorstlaan.

Bij Mobiel Brussel is men nauwelijks op de hoogte van de plaatsing van de tellers. Ze konden ons niet vertellen waarom de plaatjes werden geïnstalleerd, noch wie daartoe de opdracht had gegeven.

Er bestaan ongetwijfeld andere manieren om het aantal voertuigen op het Brusselse wegennet te tellen, zonder dat deze gevaar inhouden voor het alsmaar toenemende aantal motorrijders.

Hoeveel voertuigtellers werden er op de Brusselse gewestwegen aangebracht? Waarom werd er geopteerd voor metalen plaatjes? Welk exact doel beoogt men met deze telling?

Is het bestuur Uitrusting en Vervoer zich bewust van de gevaren die de installatie van deze metalen plaatjes in het midden van de baan met zich meebrengt voor motorrijders? Werd er overleg gepleegd met vertegenwoordigers van motorverenigingen? Zijn er al klachten binnengekomen? Zal er geopteerd worden voor een andere manier om het aantal voertuigen op de Brusselse wegen te tellen?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Les comptages effectués par Bruxelles Mobilité ont pour buts de suivre l'évolution du trafic, d'adapter au mieux la politique en matière de mobilité, d'améliorer la sécurité routière et de planifier les travaux d'entretien du réseau routier.*

La moitié des mesures se fait via des câbles, le reste via des plaques de détection. Les plaques magnétiques présentent notamment une plus grande fiabilité, permettent un comptage par bande de circulation et résistent mieux au vandalisme. En outre, le placement de ces plaques est plus facile et rapide à réaliser, ce qui entraîne moins d'embarras de circulation.

Il n'y a eu aucune concertation avec des associations de motards, car ces plaques existent depuis 2005 et n'ont jamais suscité de plaintes à Bruxelles, ni en Europe d'ailleurs.

Enfin, les plaques ne sont utilisées que pendant une période très limitée (une dizaine de jours). Mon

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Mobiel Brussel voert verkeersmetingen uit op het wegennet van het Brussels Gewest om de ontwikkeling van het verkeer te volgen, het mobiliteitsbeleid zo goed mogelijk aan te passen, de verkeersveiligheid te verbeteren en de onderhoudsbeurten van de wegen te plannen. Er bestaan daarover samenwerkingsakkoorden, conventies en andere internationale verplichtingen.

De helft van de verkeersmetingen gebeurt via kabels en de rest met detectieplaten. In het kader van de telling die u vermeldt, waren er gelijktijdig 35 platen geplaatst, wat uitzonderlijk veel is.

De magnetische platen hebben het voordeel dat de gegevens veel betrouwbaarder zijn, dat er minder risico op vandalisme bestaat, dat de metingen per rijbaan kunnen gebeuren en dat ze beter bestand zijn tegen een aantal omstandigheden zoals druk, snel of gestremd verkeer. Bovendien is de plaatsing van detectieplaten makkelijker en verloopt deze ongeveer driemaal sneller, waardoor de wegen niet

administration a reçu deux plaintes, et les plaques ont déjà été enlevées.

zo lang buiten gebruik dienen te worden gesteld. Op die manier kan in sommige gevallen zelfs de sluiting van bepaalde tunnels worden vermeden.

Er zijn geen voorafgaande contacten geweest met vertegenwoordigers van de motorrijder-verenigingen omdat deze platen al sinds 2005 worden gebruikt en er nog nooit eerder een klacht is binnengekomen. Deze platen worden al 15 jaar overal in Europa gebruikt zonder dat de fabrikant op de hoogte is van enige problemen.

De detectieplaten worden tot slot maar gedurende een zeer beperkte tijd (een tiental dagen) gebruikt. Mijn administratie heeft twee klachten ontvangen, maar de plaatjes zijn ondertussen alweer verwijderd.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

(Mme Carla Dejonghe, vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

(Mevrouw Carla Dejonghe, ondervoorzitter, treedt op als voorzitter)

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'organisation de Vélo-city 2009 à Bruxelles".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de organisatie van Velo-city 2009 in Brussel".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, notre Région organisera Velo-City dans un an. Vous nous avez déjà expliqué l'importance de cet événement tant pour l'image de Bruxelles que pour l'effet que ce congrès pourra avoir sur le développement de ce mode de transport. Il va sans dire que la réussite d'un tel événement est

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het Brussels Gewest organiseert volgend jaar het evenement Velo-city, dat van groot belang is voor het imago voor Brussel en voor de promotie van de fiets.*

Toen ik naar de website van Velo-city surfte, vond

indispensable pour qu'il puisse déployer son impact positif.

Après une visite sur le site officiel de Velo-City 2009, je m'inquiète de n'y voir qu'un clip vidéo qui date de plusieurs mois. Pouvez-vous me dire quel est l'état d'avancement du projet au niveau de sa mise en oeuvre concrète et quels sont les moyens affectés á l'organisation de Velo-City ? Pouvez-vous également me dire combien de personnes travaillent actuellement à la mise en place de Velo-City ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je tiens à vous rassurer sur les progrès de la préparation de la conférence Velo-City 2009. Le 6 mai dernier, j'ai pu lancer l'événement lors d'une conférence de presse à Tour et Taxis. C'est là que se déroulera Velo-City 2009, en présence du président de l'association des cyclistes européens, co-organisateur.

En ce qui concerne la structure mise en place, une directrice de conférence a été nommée pour effectuer la coordination générale de cette conférence : Mme Radjiny Schiltz de Cre-action. Elle a établi un agenda, un rétro-planning et une ventilation des tâches, comparable à celle d'autres conférences de ce type. La directrice de conférence travaille bien sûr avec le manager "vélo" de la Région. Le contenu du congrès est élaboré par le directeur scientifique, M. Tim Asperges, expert en mobilité douce. Il est connu aux niveaux belge et européen. Il travaillera en étroite collaboration avec les experts européens et les associations cyclistes.

Il va de soi que les associations "vélo" sont invitées à des rencontres permettant de faire le point sur l'avancement de l'événement. Un marché sera passé avant l'été avec une société d'événements en vue de l'organisation pratique de Velo-City : hébergement, catering, etc.

De plus, les contacts avec les sponsors et les partenaires potentiels se poursuivent activement pour le moment. La STIB désire être co-organisatrice de Velo-City 2009 et une cellule interne a été mise en place pour piloter l'opération. Le site internet lancé lors de la conférence de presse, au moment où vous avez écrit votre question, sera continuellement adapté pour suivre

ik er enkel een oud videobestand dat van maanden geleden dateert. Wat is de stand van zaken van het project Velo-city? Welke middelen trekt u ervoor uit? Hoeveel personen werken eraan?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De voorbereiding van Velo-city 2009 loopt vlot. Op 6 mei heb ik een persconferentie gegeven over het evenement in Thurn&Taxis, dat ook op die plek zal plaatsvinden.*

Mevrouw Radjiny Schiltz van Cre-action werd als directrice van het evenement benoemd. Zij zorgt voor de algemene coördinatie. Ze heeft een planning en een overzicht van alle taken opgesteld en werkt samen met de fietsmanager van het Brussels Gewest. Het programma van het congres wordt opgesteld door de heer Tim Asperges, de wetenschappelijke directeur.

Uiteraard worden de fietsverenigingen uitgenodigd voor vergaderingen over het evenement. Voor de zomer komt er een openbare aanbesteding voor de praktische organisatie van het evenement.

Op dit ogenblik worden er contacten gelegd met potentiële sponsors en partners. De MIVB wil meehelpen met de organisatie. De website van het evenement zal voortdurend worden bijgewerkt. Overigens is de videoclip waar u naar verwees nog steeds actueel.

l'actualité des préparatifs du congrès. Le clip vidéo est toujours d'actualité ; il est d'ailleurs très beau.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Le clip vidéo circule sur internet depuis bien plus longtemps.

M. Pascal Smet, ministre.- Je le sais.

Mme Céline Delforge.- Je remercie M. le ministre pour sa réponse et j'espère que tout se mettra très rapidement en place afin que la tâche soit menée à bien.

- L'incident est clos.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De videoclip staat al maanden op de website.*

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik hoop dat u snel werk maakt van het evenement.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la vente de titres de transport".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de verkoop van vervoer-bewijzen".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- La STIB a fait le choix de faire payer 2 euros au lieu d'1,5 euro les titres de transport uniques lorsqu'ils sont achetés dans les véhicules, ceci pour diminuer la perte de temps liée à cet achat. Afin de moins pénaliser les usagers occasionnels, des distributeurs de titres de transport ont été installés près des arrêts STIB d'importance.

Malheureusement, il faut constater que ces automates sont déjà très régulièrement en panne. Cela signifie que l'usager ne peut plus compter sur eux pour acheter son titre de transport et que c'est en fonction de la bonne marche de ces appareils qu'il devra payer 1,5 ou 2 euros pour un trajet. De

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De MIVB heeft beslist dat reizigers die een ticket in een voertuig kopen, 2 euro in plaats van 1,5 euro moeten betalen om het tijdverlies te beperken. Om occasionele gebruikers niet te straffen, werden er automaten bij belangrijke haltes geplaatst.*

Jammer genoeg zijn die automaten zeer vaak defect. Bijgevolg zien heel wat reizigers zich verplicht om toch 2 euro te betalen voor hun rit. Bovendien zijn vervoersbewijzen voor meerdere ritten, die voordeliger zijn, niet te koop op de voertuigen van de MIVB.

plus, les cartes de plusieurs trajets, qui permettent de payer les trajets moins cher, sont disponibles aux automates mais pas dans les véhicules de la STIB. Cela signifie que la différence de prix pourra de facto être encore plus élevée en cas de panne de l'appareil.

La prévisibilité et la fiabilité sont des éléments clés en matière de transport en commun, y compris au niveau du prix.

Pouvez-vous me dire, M. le ministre, quelles dispositions sont-elles prises pour ne pas pénaliser le voyageur qui se trouve dans l'impossibilité matérielle d'effectuer le choix le plus économique à cause de la défaillance des appareils de vente de titres de transport ?

Betrouwbaarheid en duidelijke prijzen zijn nochtans van groot belang voor het openbaar vervoer.

Welke maatregelen neemt u om dit probleem op te lossen?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Je voudrais avant tout vous préciser que les automates de vente placés aux principaux arrêts de surface ne sont pas venus se substituer, mais bien se rajouter, aux 400 points de vente déjà présents en Région bruxelloise.

Ce réseau de 400 points de vente, constitué notamment de librairies, de grandes surfaces et d'automates de vente en station, a démontré son efficacité en 2007 en permettant une réduction de près de 50% du nombre de titres achetés à bord des véhicules. La liste des points de vente les plus proches est d'ailleurs mentionnée sur chaque poteau d'arrêt de la STIB, ce qui permet au client de s'organiser à sa meilleure convenance.

En ce qui concerne les automates de vente de surface, qui sont venus se rajouter au réseau de vente déjà en place, 58 sont à ce jour en service, 5 sont en cours de connexion et 7 supplémentaires seront prochainement installés. Sur les 58 automates déjà en service, le paiement par carte bancaire est en cours de déploiement et sera opérationnel dans les semaines à venir.

Les pannes rencontrées dans la phase de déploiement de ces automates sont connues et en voie de résolution. Une fois cette phase de rodage terminée, l'objectif de la STIB est de pouvoir assurer un service de maintenance offrant un délai d'intervention le plus bref possible (4 heures

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De vervoerbewijsautomaten aan de bovengrondse haltes vormen een aanvulling op de 400 verkooppunten in het gewest.*

Dankzij dat netwerk van verkooppunten (krantenwinkels, grootwarenhuizen, automaten in de stations) kon het aantal vervoersbewijzen dat op de voertuigen wordt gekocht, met de helft worden verminderd.

Van de 70 bijkomende bovengrondse vervoerbewijsautomaten zijn er al 58 in dienst. Binnen enkele weken zal het ook mogelijk zijn met een bankkaart te betalen.

De kinderziekten zijn ondertussen voorbij. De MIVB zal er overigens garant voor staan dat de interventietermijn van de onderhoudsdienst zo kort mogelijk blijft (vier werkuren).

ouvrables). Ceci afin de garantir un service maximal à la clientèle qui a droit à ce genre de services.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- J'espère que le problème de panne sera résolu. Sur les 400 points de vente, de nombreux libraires ne vendent les titres de transport de la STIB qu'à leurs clients habituels. Quant aux grandes surfaces, elles ne sont pas toujours la solution la plus aisée en termes de temps (files d'attente). Enfin, le dimanche, la plupart des points de vente sont fermés. Il est impératif que les automates fonctionnent et il conviendrait que le voyageur qui a été dans l'impossibilité d'acheter un titre de transport hors du bus ne soit pas pénalisé.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec les propos de Mme Delforge, sauf avec sa dernière phrase.

- L'incident est clos.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik hoop dat de pannes inderdaad verleden tijd zijn. Er zijn immers heel wat krantenwinkels die de vervoerbewijzen enkel verkopen aan hun trouwe klanten. In de grootwarenhuizen is er dan weer het probleem van de files aan de kassa's. Bovendien zijn de meeste verkooppunten gesloten op zondag. Het is dus van het grootste belang dat de vervoerbewijsautomaten goed werken en dat de reiziger die geen vervoerbewijs buiten het voertuig heeft kunnen kopen, niet wordt gepenaliseerd.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben het met mevrouw Delforge eens, behalve wat haar laatste uitspraak betreft.*

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "la télébillettique à la STIB".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de teleticketing bij de MIVB".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Puisque cela nous a été recommandé, ma question sera courte. C'est bien ma question, et non celle d'un autre parlementaire - pour faire allusion à la question orale que je vous ai posée tout à l'heure pour mon collègue M. Gosuin, et qui a suscité un émoi auquel je ne m'attendais pas.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Ik had niet verwacht dat de vraag die ik zonet in naam van de heer Gosuin voorlas, zo'n hevige reacties zou uitlokken.*

Mijn eigen vraag betreft het nieuwe systeem van teleticketing dat dateert van 2007 en dat in 2008 zal worden ingevoerd. Met dit initiatief zou een

La STIB a annoncé la mise en service d'un nouveau système de billettique électronique sans contact qui devait en principe - et suivant les termes du contrat de gestion - être introduit à partir de 2007 pour être généralisé en 2008.

Cette opération devait faire l'objet d'un vaste plan de marketing et de communication à l'attention de la clientèle. Jusqu' ici, rien ne se passe en ce qui concerne le plan de communication, ce qui laisse présager un certain retard.

Quand la télébilletique annoncée pour 2007 sera-t-elle introduite par la STIB ? Pour quelles raisons le programme initialement prévu par le contrat de gestion n'est-il pas respecté ?

grote marketing- en communicatiecampagne gepaard gaan. Ik heb daar nog niets concreets van gehoord.

Wanneer wordt het nieuwe systeem juist ingevoerd? Waarom leeft men het programma uit het beheerscontract niet na?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Avant de lancer la carte Mobib à grande échelle, la STIB a tenu à réaliser, dans le courant du deuxième trimestre 2007, un test auprès d'un panel de clients. Celui-ci a permis d'affiner les fonctionnalités de la carte Mobib et du valideur, de manière à les faire correspondre au mieux aux attentes de la clientèle.

Cette phase de test a été suivie en décembre 2007 par l'envoi d'un mailing à l'ensemble des clients de plus de 65 ans les invitant à effectuer les démarches afin d'obtenir leur carte Mobib par courrier. La phase de délivrance des cartes pour cette partie de la clientèle est actuellement en cours.

En juin débutera la délivrance des cartes pour les abonnés annuels et scolaires. Dans le courant du second semestre, cette phase sera suivie par la délivrance des cartes aux abonnés mensuels STIB et début 2009 aux abonnés mensuels MTB.

Dès le mois de juin, les clients seront contactés par courrier au moment du renouvellement de leur abonnement, afin de leur expliquer au travers d'un dépliant le passage au système Mobib et les inciter à se procurer leur carte à distance sans devoir se rendre dans une Bootik. Moi-même, je l'ai reçu à la maison, tout comme vous.

La campagne de marketing promouvant les avantages de la carte Mobib a bel et bien été lancée dès le 15 avril, en recourant au teasing, cette

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Alvorens de Mobibkaart in te voeren, heeft de MIVB tijdens het tweede trimester van 2007 een steekproef uitgevoerd om de werking van de kaart en de kaartlezer te optimaliseren.*

In december 2007 ontvingen alle klanten ouder dan 65 jaar een brief met de vraag de Mobibkaart schriftelijk aan te vragen. Momenteel worden die kaarten al geleverd.

In juni is het de beurt aan de jaar- en school-abonnementen, in het tweede semester de maand-abonnementen MIVB en begin 2009 de maand-abonnementen MTB.

Vanaf juni 2008 zullen de klanten een brief ontvangen op het moment dat hun abonnement aan vernieuwing toe is. Via een folder krijgen ze meer uitleg over het systeem en wordt hen aangeraden de kaart schriftelijk aan te vragen.

Op 15 april is de promotiecampagne van start gegaan, gebaseerd op het principe van de "teasing": in het begin geeft men maar een deel van de informatie vrij, de rest volgt later. De eerste fase van de campagne legt de klemtoon op de drie voordelen van de kaart: vrijheid (het opladen en de vele internetmogelijkheden), snelheid (valideren in het voertuig en in het station) en comfort (gebruik en herladen). In mei is de tweede fase van de promotiecampagne van start gegaan: de nieuwe

technique de communication basée sur l'intrigue où seule une partie de l'information est délivrée dans un premier temps, la révélation complète ne se faisant que par la suite. "Liberté, rapidité, facilité" : vous avez pu voir cela dans le métro, sur les trams et sur les bus. L'intrigue se focalise donc sur les trois avantages majeurs de la carte, à savoir la liberté de chargement et la facilité d'utilisation et de rechargement, la rapidité de validation sur véhicule et en station et, enfin, la liberté liée aux fonctionnalités par internet. La phase de révélation s'est progressivement déployée dès le début mai par le recours au même visuel, complété de la carte Mobib avec référence au nouveau pass de la STIB.

Cette campagne est en cours et sera opérationnalisée dans les semaines qui viennent.

Les moyens de communication mis en oeuvre sont les suivants :

- diffusion de la campagne de marketing - intrigue et révélation - dans les 69 stations de métros - valves - et sur véhicules - 300 flancs de 3 m² - et dans les véhicules - arrondis de plafond ;

- mise à disposition d'arrachables sur l'ensemble du réseau STIB, à concurrence de 250.000 exemplaires ;

- déploiement de la campagne au niveau de la presse écrite, principalement dans le journal METRO ;

- déclinaison de la campagne via banner et animations sur le site Internet de la STIB et via les écrans plasma dans les Bootik.

Dans le courant du mois de juin, ce dispositif sera encore renforcé par la décoration intégrale de trois T3000 et par la mise en place de valves aux entrées des stations de métro.

Cette première vague de communication sera suivie dès le mois de juin par une deuxième étape qui veillera à traduire concrètement les trois atouts de la carte en avantages concrets pour le client.

Le premier, en amont de la rentrée scolaire, mettra en évidence la possibilité de commander son

kaart wordt aan het publiek getoond.

De communicatie verloopt via:

- *affiches aan de uithangborden in 69 metrostations, op de metrostellen (300 maal 3 m²) en in de voertuigen;*

- *afscheurbare strooibriefjes op heel het MIVB-net (250.000 exemplaren);*

- *reclame in de geschreven pers, vooral in Metro;*

- *reclame op de website van de MIVB en de plasmaschermen in de Bootik.*

In juni worden bovendien drie T3000-stellen volledig versierd en komen er speciale uithang-borden bij de ingang van de metrostations.

Vanaf juni worden ook de drie troeven van de kaart omgezet in concrete voordelen voor de klanten.

Om te beginnen zullen ze abonnementen per post of via Internet kunnen bestellen. Verder kan de Mobibkaart veel sneller gevalideerd worden dan de huidige kaarten. Bovendien zul je voortaan abonnementen en tickets kunnen kopen aan de 140 verkoopsautomaten van de MIVB.

Deze voordelen zullen aangeprezen worden via dezelfde communicatiemiddelen als eerder opgesomd, met daarboven:

- *een radiocampagne;*

- *affiches aan de ingang van stations;*

- *uitzending van de radiospots in de stations;*

- *een herhaling van de MIVB-campagne over magnetische tickets;*

- *communicatie via de verkoopsautomaten, met extra aanwezigheid van MIVB-personeel;*

- *pijlen om de kaarthouders de weg te wijzen.*

abonnement par internet ou par courrier. Le deuxième soulignera la rapidité avec laquelle la carte Mobib pourra être validée par opposition à la lenteur des oblitérateurs actuels. Le troisième montrera qu'il est désormais possible d'acheter abonnements et titres à la prestation aux 140 automates de vente de la STIB, mettant fin aux files rencontrées précédemment en Bootik.

Ces trois thèmes seront abordés en alternance entre la mi-juin et la fin novembre. Ils seront présents dans les supports identiques à ceux de la première vague, qui seront par ailleurs complétés durant toute cette période par :

- une campagne radio ;
- une campagne d'affichage aux entrées de stations ;
- une rediffusion des spots radio en station ;
- un rappel de la campagne sur les tickets magnétiques de la STIB ;
- une communication au niveau des automates de vente, renforcée par la présence du personnel STIB ;
- un fléchage sur véhicule et dans les véhicules accompagnant les détenteurs de la carte Mobib dans leur parcours client.

Très prochainement, la STIB et moi-même lancerons officiellement la mise en oeuvre de la carte Mobib dans le cadre d'une conférence de presse. Entre-temps, la STIB a, dans le courant du deuxième semestre de 2007, réalisé un test auprès d'un important panel de clients afin d'identifier les maladies de jeunesse de la carte, qui devraient à présent être résolues.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- S'il est prévu de lancer la campagne par une grande conférence de presse, je n'ai pas de craintes concernant la communication.

Binnenkort lanceren de MIVB en ik de Mobibkaart officieel op een persconferentie. Tijdens de tweede helft van 2007 heeft de MIVB een test uitgevoerd met een grote groep klanten om de kinderziekten uit het systeem te halen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Het is goed dat er een grote persconferentie komt om de campagne te lanceren.*

M. Pascal Smet, ministre.- La campagne est déjà lancée mais la conférence de presse permettra de donner le feu vert pour l'utilisation des cartes. J'espère que la STIB a préparé ma carte pour l'occasion !

- L'incident est clos.

(Mme Céline Delforge, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'appel d'offre de la STIB pour 400 écrans TFT".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

concernant "les finances de la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Cette question concerne un marché important qui a été lancé par la STIB pour l'acquisition et la mise en état de fonctionnement de 400 écrans TFT, de type 'wide screen', pour l'information aux voyageurs à bord des véhicules de transport en commun.

L'appel précise qu'une première commande comportera "de l'ordre de 400 écrans". Aucune division en lots n'est prévue, mais la quantité de 400 écrans ferait l'objet d'une première commande dont la livraison s'étalerait sur une période de

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De campagne loopt al, maar na de persconferentie zullen de kaarten ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden.*

- Het incident is gesloten.

(Mevrouw Céline Delforge, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de offerteaanvraag van de MIVB voor 400 TFT-schermen".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,

betreffende "de financiën van de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De MIVB deed een oproep voor een openbare aanbesteding voor de aankoop van 400 TFT-schermen, van het type 'wide screen', voor de reizigersinformatie aan boord van de voertuigen.*

Volgens de gepubliceerde informatie zou het gaan om een kaderakkoord en kunnen er aanvullende bestellingen volgen. De levering van de 400 schermen zou gespreid worden over een periode van 72 maanden.

72 mois. L'information publiée mentionne effectivement qu'il s'agirait d'un accord-cadre, permettant ainsi de compléter le marché par d'autres commandes.

Les dossiers des candidats attestant leur situation personnelle, leur capacité économique et financière ainsi que leur capacité technique, devaient être soumis à la STIB au plus tard le 25 février 2008.

Ce marché serait conclu dans le cadre d'une procédure négociée et l'appel à remise de proposition a fait l'objet d'une publication au Journal Officiel des Communautés européennes du 1er février 2008. Il s'agit manifestement d'un marché assez important, au sujet duquel j'aimerais obtenir quelques précisions.

En effet, les nouveaux bus articulés et les bus à deux portes sont déjà équipés d'écrans permettant de suivre l'itinéraire parcouru par le véhicule et d'avoir une indication du lieu desservi. Dans les trams T 3000 et T 4000, ce type de matériel n'existe pas ; le client dispose d'une information linéaire indiquant la destination du véhicule et le numéro de la ligne empruntée.

Par ailleurs, il semblerait que les transports publics de la ville de Gand aient été équipés de ce type d'écran TFT, mais que De Lijn aurait renoncé à poursuivre l'opération. Quel est le degré d'avancement dans l'examen de ce dossier par la STIB, vu que les candidatures devaient être remises le 25 février 2008 ? Pourquoi la STIB mentionne l'acquisition de "l'ordre de 400 écrans" alors qu'il s'agirait d'un contrat-cadre ?

Quel serait en définitive le nombre total d'écrans envisagé par la STIB ? Quels seraient les véhicules sur lesquels ce matériel serait installé ? Le matériel en place sur les trams T 3000 et T 4000 ainsi que sur les bus récemment mis en service sur le réseau serait-il remplacé par ces écrans TFT ? Quelle est l'estimation budgétaire d'un tel marché ? La dépense a-t-elle été inscrite au budget 2008, ou la commande ne serait-elle pas prévue avant 2009 ?

Tegen 25 februari 2008 moesten de kandidaten hun dossiers indienen. De aanbesteding zou het gevolg zijn van een onderhandelde procedure. De oproep voor voorstellen werd gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 1 februari 2008.

De nieuwe gelede bussen en bussen met twee deuren beschikken al over schermen waarop de reiziger het afgelegde traject kan volgen. In de trams T3000 en T4000 is die informatie niet beschikbaar.

Blijkbaar is het openbaar vervoer in Gent uitgerust met TFT-schermen, maar De Lijn zou ervan afgezien hebben om dit systeem uit te breiden. Hoe ver staat de MIVB met het onderzoeken van de ingediende dossiers? Waarom spreekt de MIVB over een aankoop "in de orde van grootte van 400 schermen", terwijl het gaat om een kader-akkoord?

Hoeveel schermen wil de MIVB uiteindelijk aankopen? In welke voertuigen komt het materieel? Wordt het materieel op de trams T3000 en T4000 en op de nieuwe bussen vervangen door de TFT-schermen? Hoeveel zal deze aanbesteding naar schatting kosten? Staat deze uitgave in de begroting 2008 of komt ze in die van 2009?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Il existe une adjudication de la STIB pour l'achat de*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Volgens het bulletin van de aanbestedingen, dat men kan raadplegen op

400 écrans TFT Widescreen. Il est positif que la STIB investisse dans la qualité du service, mais j'ai appris qu'elle vient de demander des fonds à la Région pour poursuivre son service habituel pendant les prochaines années.

La STIB réclame quelque 1,6 million d'euros supplémentaires pour 2009 et 2010 pour faire rouler ses bus. A quoi cet argent est-il utilisé ? La STIB ne vit-elle pas au-dessus de ses moyens ?

Je ne comprends pas pourquoi la STIB a besoin de ces écrans, alors que les nouveaux trams sont déjà équipés d'appareils indiquant les arrêts aux voyageurs.

Pourriez-vous confirmer que la STIB a demandé des fonds supplémentaires ? A quoi sera affectée cette somme ? La Région va-t-elle payer les écrans ? A quoi serviront-ils ? Combien coûteront-ils ? Le gouvernement a-t-il participé à la décision d'achat ? La STIB compte-t-elle encore acheter des écrans après ceux-ci ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Le contrat de gestion 2007-2011 stipule en son article 21 que "dans le cadre de la commande de nouveau matériel roulant, la STIB veille à disposer de systèmes susceptibles de communiquer aisément en temps réel avec sa clientèle". C'est dans ce contexte qu'il a été décidé d'équiper les 102 nouveaux tramways et les 52 nouveaux autobus articulés d'écrans TFT.

L'expérience récoltée depuis 2006 à bord des autobus est en effet tout à fait satisfaisante. Elle permet au client de suivre de manière dynamique la progression du véhicule sur la ligne empruntée, plutôt que de devoir consulter de manière statique les schémas de ligne autocollants qui garnissent les arrondis de plafond des anciens autobus.

Par ailleurs, d'ici quelques mois, il sera possible d'actualiser le contenu de ces afficheurs lors de la

de website van de FOD Justitie, loopt er een aanbesteding van de MIVB voor de aankoop van 400 beeldschermen van het type TFT Widescreen. Het is een goede zaak dat de MIVB in de kwaliteit van de dienstverlening investeert, maar ik vernam dat de maatschappij bij het Brussels Gewest aanklopt om haar gewone dienstverlening tijdens de volgende jaren voort te zetten.

De MIVB wil voor 2009 en 2010 ongeveer 1,6 miljoen euro extra om de bussen te laten rijden. Waarvoor wordt dat geld gebruikt? Moet de tering niet naar de nering worden gezet?

Het valt moeilijk te begrijpen dat MIVB nu beeldschermen aankoopt voor de tramstellen van het type T3000 en T4000, die reeds zijn uitgerust met toestellen die vermelden aan welke halte de reizigers zich bevinden.

Klopt het dat de MIVB extra geld vraagt aan het Brussels Gewest om de dienstverlening van de bussen in 2009 en 2010 voort te zetten? Kunt u uitleggen waarvoor het geld precies dient? Hoeveel zullen de beeldschermen kosten? Waarvoor dienen ze? Hoeveel beeldschermen zal de MIVB na deze aanbesteding nog aankopen om de voertuigen uit te rusten? Zal het Brussels Gewest of de MIVB die kosten dragen? Heeft de regering over de aankoop beslist?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Volgens artikel 21 van het beheerscontract 2007-2011 moet de MIVB bij de bestelling van nieuw rollend materieel rekening houden met de mogelijkheid tot rechtstreekse communicatie met de reiziger. Daarom worden in de 102 nieuwe trams en in de 52 nieuwe autobussen TFT-schermen geplaatst.*

Sinds 2006 loopt er een experiment waarbij de busreiziger de verplaatsing van het voertuig op dynamisch wijze kan volgen. Dat experiment is gunstig onthaald.

Binnen enkele maanden wordt het mogelijk om de inhoud van deze schermen te updaten in de stelplaats. Er kan dan ook informatie worden verstrekt over mogelijke vertragingen.

rentrée au dépôt et d'en augmenter encore l'efficacité, en diffusant notamment des informations relatives aux perturbations prévisibles, par exemple liées à un chantier.

L'appel d'offres a pris la forme d'un contrat-cadre avec un seul opérateur, afin de pouvoir doter le cas échéant des mêmes écrans les autres tramways modernes à plancher bas et d'offrir ainsi un standard en matière d'information des voyageurs, dont on sait qu'elle est et reste un grand défi pour la STIB.

Le cahier spécial des charges spécifie que la première commande portera sur environ 220 écrans, qui seront destinés à équiper les nouveaux tramways actuellement en commande. A ce propos, il est précisé que, par écran, il faut entendre un ensemble de deux écrans dos à dos, soit 440 écrans en tout. Des commandes complémentaires seront éventuellement passées en fonction de l'évolution du parc de véhicules et des besoins de la STIB, par exemple dans le cadre du remplacement éventuel des écrans sur le parc existant.

Comme les offres devaient être remises à la STIB pour ce 19 mai 2008 au plus tard, vous comprendrez qu'il est actuellement prématuré de vous donner davantage de précisions.

(poursuivant en français)

Mme Dejonghe, vous vous trompez dans les chiffres. L'argent demandé par la STIB est inscrit au budget d'investissement de 2008. Les négociations n'étant pas achevées, je ne peux rien vous dire concernant les prix.

La somme de 1,6 million d'euros a trait à la restructuration du réseau de bus et de trams. Le gouvernement devra encore prendre une décision à ce sujet lorsque le budget 2009 sera établi. J'espère que le ministre des Finances trouvera suffisamment de nouvelles recettes.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- M. le ministre, il était prévu que les candidatures devaient être remises pour le 25 février. L'appel d'offre a donc été prolongé.

De offerteaanvraag gebeurt in de vorm van een raamovereenkomst met één operator, zodat alle voertuigen met dezelfde schermen worden uitgerust. Zo komt er een vaste maatstaf voor informatieverstrekking aan de reizigers. Dat was lange tijd een uitdaging voor de MIVB.

Volgens het bijzonder bestek betreft de eerste bestelling ongeveer 220 schermen bestemd voor de nieuwe trams. Een dergelijk scherm bestaat uit twee schermen die rug tegen rug worden geplaatst. Het gaat dus in totaal om 440 schermen. Naargelang de evolutie van de noden, kunnen er bijkomende bestellingen worden geplaatst.

De offertes konden bij de MIVB worden ingediend tot uiterlijk 19 mei 2008. Het is dus te vroeg voor meer details.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe, u vergist zich in de cijfers. Het geld dat de MIVB vraagt, is ingeschreven in het investeringsbudget van 2008. Aangezien de onderhandelingen nog lopen, kan ik u geen informatie geven over de prijzen. Het zou getuigen van slecht bestuur als ik dat wel deed.

De som van 1,6 miljoen euro dient voor de herstructurering van het tram- en busnet. Het is immers mogelijk dat er aanpassingen gebeuren die nog niet in het goedgekeurde tram- en busplan staan. De regering heeft akte genomen van de voornoemde som. Er moet nog een beslissing worden genomen als de begroting van 2009 wordt opgesteld. Ik hoop dat de minister van Financiën voldoende nieuwe inkomsten zal vinden om dat geld ter beschikking te stellen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Normaal gezien was 25 februari de uiterste termijn. De projectoproep is dus verlengd.*

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB m'a dit que c'était le 19 mai.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB informeerde me dat de deadline op 19 mei valt.*

Mme Françoise Schepmans.- Nous n'avons pas les mêmes dates. La date qui vous a été communiquée est le 19 mai. Qu'en est-il de l'estimation budgétaire d'un tel marché ?

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Hebt u een schatting gemaakt van het budget?*

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne vous le dirai pas, parce que cela fait partie des négociations, et que je ne veux pas que la STIB paye plus que ce qu'elle est disposée à débourser.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat bedrag geef ik liever niet prijs, omdat de MIVB nog volop aan het onderhandelen is.*

Mme Françoise Schepmans.- Il n'y avait donc pas de dépenses spécifiques prévues au budget 2008.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De begroting 2008 voorziet hiervoor dus niet in specifieke middelen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, c'est prévu dans le plan d'investissements de la STIB. Cela n'a rien à voir avec les 1,6 millions d'euros, puisque c'est dans le cadre des adaptations éventuelles du Plan tram-bus que nous devons décider.

Comme je l'ai expliqué ici en commission, il faudra trancher quand le gouvernement rédigera son budget 2009. Nous verrons alors quelle sera la marge budgétaire. Dans ce cadre, nous devrons voir ce que nous pourrons adapter en fonction des priorités, mais cela n'a rien à voir avec ce marché.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De uitgaven staan vermeld in het investeringsplan van de MIVB. Het budget moet worden bepaald in het kader van de aanpassing van het tram- en busplan. Tijdens de opmaak van de begroting 2009 zal het precieze cijfer worden vastgelegd.*

Mme la présidente.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Vous évoquez 220 écrans dans une première phase. Comment se fait-il que je dispose du nombre de 400 ?*

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik kon uw snelle antwoord in het Frans niet altijd goed volgen. U spreekt over 220 schermen in een eerste fase. Hoe komt het dan dat ik over het cijfer 400 beschik?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Vous devez multiplier le chiffre par deux : 220 x 2 = 440.*

De heer Pascal Smet, minister.- Omdat u het getal moet verdubbelen: 220 maal 2 is 440.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Vous dites que le passager pourra mieux suivre le parcours en temps réel une fois qu'il sera à bord. A mon sens, il est plus pertinent pour un voyageur de savoir quand le véhicule arrive.*

Mevrouw Carla Dejonghe.- U had het over communicatie met de reiziger "in real time": na het opstappen zal hij het parcours efficiënter kunnen volgen. Volgens mij is het voor een reiziger echter belangrijker te weten wanneer het voertuig aankomt. Zodra hij is opgestapt, is informatie minder nodig.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- En cas d'embouteillages, ces informations s'avèrent*

De heer Pascal Smet, minister.- In het geval van files kan informatie wel nuttig zijn. Reizigers

utiles. Les passagers veulent savoir s'ils auront leur correspondance afin de modifier éventuellement leur itinéraire. Ils réagissent d'ailleurs positivement à cette initiative. Il existe une demande pour de tels écrans, sinon la STIB n'investirait pas là-dedans.

Mme Françoise Schepmans.- Ces écrans vont-ils être placés sur tous les véhicules ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non, uniquement sur les nouveaux trams.

- Les incidents sont clos.

(Mme Carla Dejonghe, vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "les taxis collectifs".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- En consultant votre site j'ai pu lire que le gouvernement avait adopté les conditions particulières qui permettront aux taxis classiques de devenir des "taxis collectifs" entre 23h et 6h du matin et, ce, à partir de cet été. Je trouve cette initiative fort intéressante. Je pense qu'elle devrait trouver sa place dans le paysage de la mobilité bruxelloise.

Selon les informations mises en ligne, un budget mensuel de 45 000 euros est prévu pour la mise en oeuvre de ce service. J'ai également pu lire que la

willen weten of ze hun aansluiting nog halen of niet. Zo nodig kunnen ze hun route wijzigen. De reizigers reageren trouwens positief op het initiatief. Er bestaat wel degelijk een vraag naar dergelijke schermen. Anders zou de MIVB er niet in investeren.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Zullen alle voertuigen met de schermen worden uitgerust?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen. Alleen de nieuwe trams.*

- De incidenten zijn gesloten.

(Mevrouw Carla Dejonghe, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de collectieve taxi's".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Op uw website staat te lezen dat er vanaf deze zomer "collectieve taxi's" zouden komen tussen 23u en 6u. Dat is een interessant initiatief.*

Voor deze nieuwe dienstverlening zou het gewest maandelijks 45.000 euro uittrekken. Het bedrijf TRB, de telefooncentrale van de onderneming Taxis verts, zou als enige belast zijn met het beantwoorden van de oproepen voor de collectieve taxi's. Taxibedrijven die collectief vervoer willen aanbieden, moeten zich dus bij die telefooncentrale

société TRB, qui exploite le central téléphonique des Taxis Verts, avait obtenu la concession pour le central téléphonique unique censé gérer les courses. Les exploitants qui souhaitent effectuer des courses collectives doivent s'affilier à ce central. Pour ce faire, seront-ils tenus de s'acquitter d'une cotisation ?

Dans le budget mensuel annoncé, quel montant reviendra ainsi au concessionnaire TRB, car je n'ose imaginer que ses prestations seront gratuites, et quelle part sera alors réellement attribuée aux exploitants ? Ce solde sera-t-il suffisant pour assurer la balance entre les pertes et profits dès lors qu'il est précisé que la Région prendra à sa charge la différence entre les participations payées par chaque client transporté et le prix affiché au taximètre.

J'ai également pu prendre connaissance du fait que le gouvernement s'était entendu sur le principe d'un forfait pour chaque course. Deux forfaits sont ainsi définis, à savoir 5 euros par personne pour les courses de moins de trois kilomètres et 8 euros par personne pour les courses de plus de trois kilomètres.

En consultant les tarifs pratiqués pour les taxis classiques, j'ai pu constater qu'outre la prise en charge fixée à 2,40 euros et le supplément forfaitaire de 2 euros entre 22h et 6h du matin, le kilomètre parcouru dans les limites régionales était fixé à 1,35 euro. Je reconnais ne pas prendre en compte le mécanisme de l'heure d'attente dès lors que les embouteillages sont relativement rares dans cette tranche horaire.

On le rappelle assez souvent, un peu plus de 60% des déplacements à Bruxelles sont inférieurs à une distance de cinq kilomètres. Je me suis dès lors livrée à une petite analyse comparative entre le système de taxis classiques et collectifs quant au coût que représente une course pour trois personnes sur une distance de quatre kilomètres. Avec les taxis collectifs, trois personnes devront chacune s'acquitter de 8 euros pour la course soit 24 euros au total. Avec les taxis classiques, les trois clients devront débourser un total de 9,8 euros qu'il leur sera loisible de partager, soit 3,27 euros par personne.

En outre, pour les taxis classiques, les passagers peuvent se faire prendre en charge où ils veulent.

aansluiten. Moeten zij daarvoor een bijdrage betalen?

Welk aandeel van het maandelijkse budget gaat naar TRB? Blijft er voldoende over om het verschil te betalen tussen de prijs van de rit en de bijdragen van de klanten?

Ik vernam dat de regering het eens werd over een forfaitaire prijs per rit: 5 euro per persoon voor ritten korter dan drie kilometer, en 8 euro voor de andere ritten.

In het Brussels Gewest betaalt men voor een gewone taxi een kilometerprijs van 1,35 euro/km, plus het instapgeld van 2,40 euro en eventueel het supplement van 2 euro voor een rit tussen 22u en 6u. Meer dan 60% van de ritten in het gewest is korter dan 5 km.

Laten we de vergelijking maken tussen de klassieke taxi en de collectieve taxi, op basis van een rit van 4 km voor drie personen. Volgens het systeem van de collectieve taxi betalen de drie personen elk 8 euro, dus 24 euro in het totaal. Binnen het klassieke systeem verdelen ze het bedrag van 9,8 euro door drie, zodat ze elk slechts 3,27 euro hoeven te betalen. Bovendien ligt het comfort bij de klassieke taxi hoger. Men kan overal een klassieke taxi nemen, terwijl men de collectieve taxi's slechts op vaste plaatsen vindt en een half uur op voorhand moet reserveren.

De collectieve taxi lijkt dus duurder en minder gebruiksvriendelijk dan de reguliere taxi. Op welke manier denkt u deze nieuwe dienst aantrekkelijk te maken?

Er is bovendien geen enkele beperking wat de afstand betreft. Mogen de collectieve taxi's ook buiten het gewest rijden en zo ja, tot waar? Wie weet waar willen de mensen allemaal naartoe voor 8 euro.

Zal het systeem worden geëvalueerd en zult u het parlement daarover inlichten?

Les taxis collectifs, eux, ne seront accessibles qu'à des points fixes et avec une obligation de réserver une demi-heure à l'avance.

Donc, après ce développement, ma question est relativement simple : comment comptez-vous rendre ce service attractif, s'il se révèle plus cher et moins flexible que le service existant ?

De plus, je constate, en consultant votre site, qu'aucune limitation de distance n'est de mise. Les taxis collectifs seront-ils limités aux frontières de la Région ou pourront-ils sortir de celle-ci ? Si oui, jusqu'où ? Il est vrai que, si plusieurs usagers demandent à être reconduits à Liège ou à Gand pour 8 euros, votre budget risquera d'être très rapidement épuisé...

Enfin, tout comme pour le réseau tram-bus et le réseau Noctis, une évaluation est-elle prévue ? Si oui, dans quel délai après le démarrage de ce service ? Sera-t-elle communiquée aux parlementaires dans un délai raisonnable ?

Mme la présidente.- La parole est à est à M. Smet.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense que Mme Schepmans n'a pas tout à fait compris les objectifs de ces taxis collectifs.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Mevrouw Schepmans begrijpt de bedoeling niet van de collectieve taxi's.*

Mme Françoise Schepmans.- J'en ai compris les objectifs et, d'ailleurs, en début d'intervention, je vous ai dit que l'esprit des taxis collectifs était important et que ceux-ci devaient faire partie du réseau de mobilité en Région bruxelloise.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Toch wel en ik heb in het begin gezegd dat ik voorstander ben van collectieve taxi's.*

M. Pascal Smet, ministre.- Très bien. Cependant, je pense que vous n'avez pas bien compris, car la comparaison que vous avez faite n'est pas correcte, puisque le groupe ciblé est différent. Je vais vous expliquer pourquoi.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De vergelijking die u maakt, is nochtans niet correct, omdat het gaat om verschillende doelgroepen.*

Le 20 mars dernier, le gouvernement a effectivement donné son accord de principe à un projet d'arrêté qui élabore les modalités de fonctionnement des taxis collectifs. Il s'agit là de l'exécution d'une partie de l'accord gouvernemental prévoyant l'utilisation des taxis dans un réseau de transport public. A la suite d'une étude détaillée, un système comportant les caractéristiques suivantes a été élaboré : utilisation de la flotte de taxis existante, réservation d'un taxi collectif par un

Op 20 maart keurde de regering inderdaad een ontwerpbesluit goed over de regels voor de werking van de collectieve taxi's. Hiermee wordt een deel van het regeerakkoord uitgevoerd. Een gedetailleerde studie leidde tot een systeem met volgende kenmerken: gebruik van de bestaande taxi's, reservering via een specifiek nummer, vaste vertrekpunten, vrije keuze van bestemming binnen het gewest, een vooraf bekend forfaitair bedrag, compensatie door het gewest van eventuele verliezen voor de uitbaters.

numéro d'appel spécifique, fixation au préalable des points de départ, libre choix de la destination au sein de la Région, paiement par les clients d'un montant forfaitaire connu au préalable, compensation par la Région de la perte éventuelle pour les exploitants de taxis.

A la suite de la publication d'une procédure d'adjudication européenne, le marché en matière de traitement des appels, d'optimisation des demandes et de dispatching des courses collectives a été confié à la société bruxelloise TRB. Pour éviter que seuls les exploitants déjà affiliés à TRB n'effectuent des courses collectives, il a été prévu dans la convention que tout exploitant, y compris ceux qui ne souhaitent pas faire appel aux services des Taxis Verts, puisse accéder au système des taxis collectifs. Dans ce cas, TRB appliquera des tarifs spécifiques, inférieurs aux montants d'affiliation auprès de Taxis Verts.

Je puis vous assurer que l'intervention financière de la Région dans les courses effectuées revient entièrement aux exploitants de taxis concernés. Cette partie compensera parfaitement la différence entre les recettes des clients et le montant auquel l'exploitant a droit sur base des données issues du taximètre.

Cette différence n'est pas calculée par course, mais globalisée sur une base mensuelle. Les courses engendrant un gain compenseront les courses à perte. TRB reçoit un montant forfaitaire de 1000 euros par mois pour un certain nombre de tâches spécifiques, comme l'établissement de statistiques ou d'un bilan financier par exploitant par exemple. Votre analyse selon laquelle il est meilleur marché, sur la base des tarifs proposés, de prendre un taxi classique à trois au lieu d'un taxi collectif est correcte, à condition que ces trois personnes partent d'un même point vers une même destination. Il doit donc s'agir d'un groupe d'amis ou d'hommes d'affaires qui se rendront ensemble d'un point A vers un point B.

Ce service ne vise cependant pas les petits groupes se déplaçant d'une même origine vers une même destination, mais les personnes voyageant seules ou à deux. Il revient à la technologie de la centrale de regrouper les différentes demandes individuelles de façon à créer une course collective.

Un groupe de trois personnes voyageant ensemble a

Na een Europese toewijzingsprocedure werd het beheer van de oproepen en de dispatching toevertrouwd aan de Brusselse firma TRB. Voor alle duidelijkheid, alle uitbaters kunnen deelnemen aan het systeem van de collectieve ritten, zonder dat ze zich moeten aansluiten bij Taxis verts. In dat geval zal TRB een lager tarief hanteren.

De financiële steun van het gewest gaat integraal naar de uitbaters zelf en zal het verschil compenseren tussen wat de klant betaalt en wat de taximeter aangeeft.

Dit verschil wordt maandelijks globaal berekend. TRB krijgt maandelijks 1.000 euro voor een aantal specifieke taken, zoals het bijhouden van statistieken en een financiële balans per uitbater. Het klopt dat het goedkoper is om met zijn drieën een gewone taxi te delen, tenminste als men identiek hetzelfde traject aflegt.

Alleen is het systeem niet bedoeld voor groepen, maar voor individuele gebruikers of duo's. De centrale zal diverse aanvragen bundelen en een collectieve rit inleggen.

Drie personen die zich samen verplaatsen, nemen beter een gewone taxi. Zij worden niet geconfronteerd met de beperkingen die de minister beschrijft.

De collectieve taxi is niet bedoeld om de reguliere taxi te vervangen. De collectieve taxi staat qua flexibiliteit tussen de gewone taxi en het openbaar vervoer.

Uit studies en experimenten in andere steden is gebleken dat er vraag is naar een dergelijk systeem.

Uiteraard blijft deze dienst beperkt tot het Brussels Gewest, aangevuld met bepaalde bedrijven-terreinen net buiten de gewestgrenzen. Het gaat om de bevordering van de mobiliteit tussen de gewesten. Brusselaars die bijvoorbeeld problemen hebben om met het openbaar vervoer in Zaventem te gaan werken, kunnen een beroep doen op een collectieve taxi. Wie naar Gent of Antwerpen wil, moet een gewone taxi nemen.

Zes maanden na de invoering van het systeem volgt er een eerste evaluatie. Ik zal die toelichten in de commissie.

tout intérêt à partager un taxi classique. Elles ne seront ainsi pas confrontées aux autres contraintes que vous décrivez, telles que la réservation et les arrêts fixes.

Il est inexact que le taxi collectif soit destiné à remplacer le taxi classique. Ce n'est pas du tout le cas. Les taxis collectifs constituent un produit distinct, qui se situe entre le taxi et les transports publics. Si une personne veut la solution la plus efficace et la plus flexible, elle optera pour un taxi classique, mais le coût du voyage sera plus élevé. Un taxi collectif est moins flexible qu'un taxi classique, mais plus flexible que les transports publics.

Des études et expériences réalisées dans d'autres villes montrent qu'il y a bien un marché pour le système de taxis collectifs.

Il va de soi que ce service est limité à la Région bruxelloise et complété d'un certain nombre d'arrêts à proximité des zones d'emploi qui se trouvent juste à l'extérieur des frontières régionales. Il s'agit donc d'améliorer la mobilité entre les différentes Régions. Par exemple, les Bruxellois qui travaillent à Zaventem et ont des difficultés pour y arriver par les transports en commun pourront recourir au système de taxis collectifs. Par contre, ceux qui souhaitent se rendre à Liège ou à Gand devront faire appel à un taxi classique.

Le fonctionnement de ce système sera soumis à une première évaluation six mois après son démarrage. Comme toujours, je ne verrai aucun problème à venir commenter cette évaluation en commission.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

concernant "la prise en compte des médecins et autres aides à domicile dans l'élaboration du plan régional de stationnement".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Persoons.

Mme Caroline Persoons.- Ceux qui utilisent la voiture à Bruxelles connaissent la difficulté de s'y garer. Mais certaines professions sont plus ennuyées que d'autres par le manque de places. Je pense spécialement aux médecins et autres aides à domicile. Ces difficultés ont déjà fait l'objet de différentes mesures. Ces personnes sont en effet souvent confrontées à un choix cornélien : se mettre en infraction ou prendre le temps de trouver une place de stationnement autorisé en dépit de la nécessité de traiter le patient sans délai. Certains médecins exaspérés ont même été jusqu'à faire le siège des autorités pour faire imposer le concept du "singe" (stationnement illicite non gênant exigé).

En 2005, un accord a été trouvé avec le Procureur du Roi de Bruxelles, qui prévoyait que le stationnement illicite serait désormais toléré pour les médecins en visite au domicile d'un patient, pour autant que l'urgence l'impose et que la circulation ne s'en trouve pas entravée. Une voiture pourrait par exemple se trouver partiellement sur le trottoir pour autant que le médecin laisse un espace assez large pour permettre le passage d'un landau. Cette situation doit bien entendu rester exceptionnelle et limitée à l'exercice de l'activité de médecin ou d'aide-soignant ; et les abus doivent être sanctionnés.

Depuis le 1er février 2007, un arrêté royal autorise les communes à délivrer une carte de stationnement pour certains groupes-cibles comme les médecins ou les infirmiers à domicile. Cette carte dispensera leurs détenteurs du paiement éventuel du stationnement ou de l'utilisation d'un disque bleu. Elle autorisera également les infirmiers et médecins à utiliser des places de stationnement qui leur auraient été exclusivement réservées par l'administration communale. Dans cette logique, un médecin ou un infirmier devra faire la demande de carte de stationnement dans les différentes communes où sa patientèle habite.

Dans le cadre du futur plan régional de stationnement, il me paraît important de ne pas

betreffende "de aandacht voor de artsen en de thuiszorg bij het opstellen van het gewestelijk parkeerplan".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- Het Brusselse parkeerprobleem treft in het bijzonder de artsen en de thuisverplegers. Vaak moeten ze kiezen tussen fout parkeren of een parkeerplaats verderop zoeken (en daardoor te laat bij de patiënt aankomen). Sommige dokters hebben actie gevoerd om het concept AAP (aanvaard aangepast parkeren) te doen aanvaarden.*

In 2005 bereikten ze een akkoord met de Brusselse procureur des konings: fout parkeren wordt aanvaard in dringende gevallen en als het verkeer niet wordt gehinderd. Natuurlijk moet dit tot uitzonderingen beperkt blijven en moeten overtredingen worden bekeurd.

Sinds 1 februari 2007 mogen de gemeenten een parkeerkaart verstrekken voor specifieke doelgroepen (zoals dokters en thuisverplegers). Dankzij deze kaart moeten ze geen parkeergeld betalen of een blauwe kaart gebruiken, en kunnen ze parkeren op parkeerplaatsen die de gemeente uitsluitend voor hen heeft voorbehouden. Dit betekent wel dat ze in elke gemeente waar ze werkzaam zijn, een parkeerkaart moeten aanvragen.

Zal het toekomstige gewestelijke parkeerplan rekening houden met de specifieke situatie van de dokters en de thuisverplegers?

négliger la situation de cette catégorie de personnes qui, compte tenu de la nature et des exigences de leur métier et du nombre certain de quartiers où le stationnement est difficile, mérite de bénéficier de certaines facilités lorsqu'il s'agit de se garer pour aller soigner leurs patients. Est-il tenu compte dans l'élaboration du plan régional de stationnement des médecins et autres aides à domicile ? Le cas échéant, pouvez-vous nous expliquer de quelle manière ?

Mme la présidente.- La parole est à est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je partage votre préoccupation à cet égard. Elle constitue encore un argument pour mettre en oeuvre cette politique régionale de stationnement. C'est en ce sens que j'aime votre plaidoyer.

Dans le texte de l'avant-projet d'ordonnance portant organisation de la politique de stationnement, nous avons porté une attention toute particulière à ce problème. Le texte prévoit la délivrance de cartes de dérogation, c'est-à-dire d'autorisations individuelles délivrées à des catégories particulières d'utilisateurs de places de stationnement. Une de ces catégories concerne les prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents. Dans le cadre de cette ordonnance, il suffira de posséder une seule carte et non plus 19.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Persoons.

Mme Caroline Persoons.- Je me réjouis de ce point. Si je trouve positif de disposer d'un plan régional de stationnement, je n'en défends pas moins, encore et toujours, l'autonomie communale.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC ERENS

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik deel uw bezorgdheid. Dit is een reden te meer om een gewestelijk parkeerbeleid uit te werken.*

In het voorontwerp van ordonnantie hebben we daar ook bijzondere aandacht aan besteed. Er komen individuele toelatingen voor bepaalde categorieën van mensen, waaronder medische zorgverleners. Zij zullen dus nog maar één parkeerkaart nodig hebben en geen 19 meer.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- Dat verheugt mij. Ik ben voorstander van een gewestelijk parkeerplan, maar ik blijf ook de gemeentelijke autonomie verdedigen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-

LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT DE BRUXELLES,

concernant "la création d'un centre de recherche en 'technologies membranaires' au Port de Bruxelles".

Mme la présidente.- La parole est à M. Erens.

M. Frédéric Erens *(en néerlandais).- La firme bruxelloise Tobco a récemment effectué un test de filtrage de l'eau du canal, pour la rendre potable. Cette entreprise fait autorité en matière de technologie membranaire et développe des installations qui filtrent les eaux pour les rendre utilisables pour l'industrie ou en faire de l'eau potable. Dans un monde où l'eau potable occupera une place de plus en plus importante, ce n'est pas négligeable.*

Lors du test, l'eau du canal puisée à Anderlecht a été purifiée et testée par les laboratoires de Vivaqua. Les résultats étaient apparemment positifs.

Selon la direction de Tobco, le Port et le canal font de Bruxelles un lieu idéal pour tester ce genre de technologie. Bruxelles pourrait même en devenir une vitrine et installer un centre de développement.

Que pensez-vous de la création d'un tel centre ? Avez-vous déjà pris contact avec les acteurs de terrain à ce propos ? Comment pensez-vous pouvoir jouer un rôle dans le développement d'une zone technologique dans le Port de Bruxelles ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

WEST, BELAST MET AMBTENAREN-ZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "het oprichten van een onderzoekscentrum 'membraantechnologie' in de Haven".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frédéric Erens.- Onlangs installeerde de Brusselse firma Tobco op het terrein van Elishout-COOVI een proefopstelling. Met behulp van membraantechnologie werd kanaalwater gefilterd tot het drinkbaar was.

Tobco is een toonaangevend bedrijf in de nichemarkt van de membraantechnologie. De firma ontwikkelt installaties die regen-, kanaal- of rivierwater kunnen filteren tot het bruikbaar is voor de industrie of zelfs geschikt is als drinkwater. Met behulp van zeer fijnmazige filters worden alle onzuiverheden, virussen, bacteriën, geurtjes en smaken uit het water gefilterd. In een wereld waarin drinkbaar water steeds meer een centrale rol gaat spelen, is dat niet onbelangrijk.

Tijdens de testperiode werd Anderlechts kanaal-water gezuiverd en getest door de laboratoria van Vivaqua. Het resultaat was blijkbaar goed.

Volgens de bedrijfsleider van Tobco is Brussel een uitermate geschikt centrum om dergelijke technologieën te testen en te demonstreren. Met het kanaal en het havengebied heeft Brussel er de geschikte infrastructuur voor. Bovendien is Brussel met zijn vele buitenlandse bezoekers en bedrijven ideaal als uitstalraam en ontwikkelingscentrum.

Mevrouw Grouwels, wat is uw mening over de oprichting van een dergelijk centrum in het Brusselse havengebied? Hebt u daarover reeds contacten gelegd met de belangrijkste spelers op het terrein? Misschien zijn er goede redenen om geen initiatief te nemen. Hoe denkt u een rol te kunnen spelen in de ontwikkeling van een technologiezone in het Havengebied?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat *(en néerlandais).- Le Port de Bruxelles a mis une partie du canal à disposition de Tobco durant plusieurs mois, afin d'y effectuer une série de tests. Comme vous l'avez souligné, il s'agit de tests faisant appel à la technologie membranaire. Selon le Port, les tests ont livré des résultats positifs.*

Le développement d'activités durables étant l'une des priorités du Port, ce projet sera étudié plus en détail. J'ai invité Tobco à venir expliquer son projet à mon cabinet, afin d'évaluer les conséquences positives qu'il peut signifier pour Bruxelles, non seulement sur le plan de la technologie en question, mais également de l'emploi.

Après évaluation, je prendrai contact avec ma collègue chargée de la Politique de l'Eau, afin de voir comment concrétiser nos plans. Le Port de Bruxelles est disposé à retirer de l'eau du canal pour une utilisation industrielle, voire pour en faire de l'eau potable. Je suis cependant sceptique sur ce dernier point.

M. Frédéric Erens *(en néerlandais).- Apparemment, c'est pourtant possible.*

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat *(en néerlandais).- Il pleut souvent en Belgique et je ne pense donc pas qu'il faut craindre une pénurie d'eau potable. Cette technologie peut cependant être très utile dans certains pays du Tiers monde.*

Cette nouvelle technologie, si elle est abordable financièrement, est peut-être aussi utilisable à Bruxelles. Ainsi, la Région étudie la possibilité d'utiliser l'eau du canal afin de nettoyer les rues.

Le Port est disposé à aider toute entreprise de ce type qui souhaiterait s'installer à Bruxelles à trouver un lieu d'implantation adapté.

Si la Région opte pour une zone plus grande

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- De Haven van Brussel heeft gedurende een aantal maanden een deel van het Kanaal ter beschikking gesteld van de firma Tobco om een aantal tests met kanaalwater uit te voeren.

Zoals u aanhaalt in uw vraag, gaat het over tests die gebruik maken van de zogenaamde membraantechnologie om met behulp van membranen onzuiverheden uit het water te filteren. Deze proeven leverden volgens de Haven van Brussel positieve resultaten op.

Aangezien het ontwikkelen van duurzame activiteiten een van de prioriteiten is van de haven, zal dit project nader bestudeerd worden. Zelf heb ik vertegenwoordigers van Tobco uitgenodigd op mijn kabinet om hun project nader toe te lichten en om na te gaan welke positieve gevolgen dit project voor Brussel kan betekenen, niet alleen inzake watertechnologie maar ook op het gebied van tewerkstelling. Dat is nu nog niet duidelijk, maar ik zal het met de firma bespreken.

Na de evaluatie zal ik eventueel contact opnemen met mijn collega die bevoegd is voor het waterbeleid, om na te gaan hoe de plannen concreet kunnen worden gemaakt. De Haven van Brussel is nu al bereid om kanaalwater af te nemen dat geschikt is voor industrieel gebruik of zelfs als drinkwater. Wat dat laatste betreft, ben ik nog wat sceptisch.

De heer Frédéric Erens.- Het is blijkbaar mogelijk. Voor de toekomst is de productie van drinkbaar water zeer belangrijk.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- In België regent het vaak, dus ik geloof niet dat hier snel een tekort aan drinkwater zal ontstaan. De technologie kan wel erg nuttig zijn in derdewereldlanden. We kunnen ook nagaan of we in Brussel kunnen helpen om die technologie te ontwikkelen.

Ook hier is die technologie wellicht bruikbaar. Het gewest onderzoekt momenteel of het kanaalwater niet kan worden gebruikt om de straten te reinigen. Dat werd vroeger al getest op vraag van de stad Brussel, maar de kwaliteit van het water bleek toen onvoldoende. Misschien is dat met de nieuwe technologie, als die betaalbaar is, wel mogelijk.

réservée à la technologie, le Port devra disposer de davantage de terrains. Actuellement, la quasi totalité de la superficie du Port est affectée à des activités logistiques ou liées à la construction.

En vertu du nouveau contrat de gestion, le Port cible des concessions présentant une haute valeur ajoutée, y compris en matière d'écologie.

Le Port va se pencher plus avant sur cet intéressant projet de Tobco.

Wanneer een dergelijk bedrijf zich hier wil vestigen, is een geschikte vestigingsplaats zeer belangrijk. De Haven is bereid daar mee naar te helpen zoeken.

Indien het gewest kiest voor een grotere technologiezone, moet de haven over meer gronden kunnen beschikken. Het havendomein is slechts 70ha groot en wordt momenteel quasi volledig gebruikt voor logistieke en bouwgerelateerde activiteiten.

Zoals het nieuwe beheerscontract bepaalt, streeft de Haven naar concessies met hoge toegevoegde waarde, ook inzake ecologie. Een project zoals dat van Tobco kan daarin een plaats krijgen.

Het kanaalwater wordt ook gebruikt voor een aantal niet-scheepvaartgebonden activiteiten, zoals koelwater voor de industrie en bluswater voor de brandweer.

De Haven blijft dit interessante project wel verder onderzoeken en uittesten.

Mme la présidente.- La parole est à M. Erens.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

M. Frédéric Erens *(en néerlandais).- Vous dites que le Port ne dispose pas d'une superficie suffisante pour accueillir une zone réservée à la technologie. Or, d'ici quelques années, plusieurs entreprises vont disparaître et ainsi libérer des terrains qui pourraient être affectés à un centre technologique ou constituer une vitrine, comme le demande Tobco.*

De heer Frédéric Erens.- U verklaart dat de haven van Brussel over onvoldoende oppervlakte beschikt voor de uitbouw van een technologiezone. Er zijn momenteel in de haven bedrijven gevestigd die binnen een aantal jaar zullen verdwijnen en waarvoor geen alternatief bestaat. Misschien komt er dan wel ruimte voor een technologiecentrum of voor een vitrine zoals Tobco dat vraagt.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat *(en néerlandais).- Il existe d'autres zones industrielles dans la Région, mais je n'exclus rien. Il s'agit ici d'une première prise de contact avec l'entreprise et le Port suivra le projet avec intérêt.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.- Er zijn nog andere industriezones in het gewest, maar ik sluit niets uit. Het betreft hier een eerste contactname met het bedrijf en de Haven zal het project met belangstelling volgen.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.