



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 22 OKTOBER 2008**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 22 OCTOBRE 2008**

—

---

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.

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.

**INHOUD**

INTERPELLATIES	6
- van de heer Didier Gosuin	6
tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de geplande werken van de NMBS".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Willem Draps,	6
betreffende "een initiatief van Infrabel om de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding te verhogen".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, de heer Didier Gosuin, de heer Willem Draps.</i>	11
- van de heer Olivier de Clippele	17
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de onaangepaste rijstijl van bus- en trambestuurders".	

**SOMMAIRE**

INTERPELLATIONS	6
- de M. Didier Gosuin	6
à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,	
et à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les travaux prévus par la SNCB".	
Interpellation jointe de M. Willem Draps,	6
concernant "l'initiative d'Infrabel visant à 'doubler' la jonction Nord-Midi".	
<i>Discussion – Orateurs: Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, M. Didier Gosuin, M. Willem Draps.</i>	11
- de M. Olivier de Clippele	17
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la conduite inappropriée des bus et des trams".	

<i>Bespreking – Sprekers : mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Hervé Doyen, de heer Pascal Smet, minister, de heer Olivier de Clippele.</i>	18	<i>Discussion – Orateurs: Mme Viviane Teitelbaum, Mme Carla Dejonghe, M. Hervé Doyen, M. Pascal Smet, ministre, M. Olivier de Clippele.</i>	18
- van mevrouw Nadia El Yousfi	25	- de Mme Nadia El Yousfi	25
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het beleid inzake gelijke kansen voor mannen en vrouwen in het human resourcesbeleid van de MIVB".		concernant "la politique d'égalité des chances entre hommes et femmes dans la gestion des ressources humaines à la STIB".	
MONDELINGE VRAGEN	25	QUESTIONS ORALES	25
- van de heer Philippe Pivin	25	- de M. Philippe Pivin	25
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de variabele snelheidsbeperking in de tunnels".		concernant "la vitesse variable dans les tunnels".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	27	- de Mme Viviane Teitelbaum	27
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de week van de mobiliteit en de autoloze dag in 2008".		concernant "l'édition 2008 de la semaine de la mobilité et de la journée sans voiture à Bruxelles".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Adelheid Byttebier,	27	Question orale jointe de Mme Adelheid Byttebier,	27
betreffende "het gebrek aan initiatieven op de Europese dag zonder automobiel, 22.9.2008".		concernant "le manque d'initiatives lors de la journée européenne sans voiture le 22.9.2008".	

<p>- van de heer Rachid Madrane 32</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de synchronisatie van de verkeerslichten".</p>	<p>- de M. Rachid Madrane 32</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la synchronisation des feux de circulation".</p>
<p>- van mevrouw Véronique Jamouille 35</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de gedeeltelijke terugbetaling van de schoolabonnementen van de MIVB".</p>	<p>- de Mme Véronique Jamouille 35</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les remboursements partiels des abonnements scolaires de la STIB".</p>
<p>- van mevrouw Céline Fremault 38</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de zelfmoorden in de Brusselse metrostations".</p>	<p>- de Mme Céline Fremault 38</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les suicides dans les stations de métro bruxelloises".</p>
<p>- van mevrouw Marion Lemesre 38</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de nieuwe MIVB-campagne".</p>	<p>- de Mme Marion Lemesre 38</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la nouvelle campagne de la STIB".</p>

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

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ,  
MINISTER-PRESIDENT VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RE-  
GERING, BELAST MET PLAATSELIJKE  
BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING,  
MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN,  
STADSVERNIEUWING, HUISVESTING,  
OPENBARE NETHEID EN ONTWIK-  
KELINGSSAMENWERKING,

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

betreffende "de geplande werken van de  
NMBS".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLEM DRAPS,

betreffende "een initiatief van Infrabel om de  
capaciteit van de Noord-Zuidverbinding te  
verhogen".

**De voorzitter.-** Minister Pascal Smet zal de  
interpellaties beantwoorden.

De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin** (*in het Frans*).- *Infrabel,  
de maatschappij die de spoorweginfrastructuur  
beheert, heeft een masterplan om de Noord-*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-  
PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS  
LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU  
TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET  
SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE,  
DU LOGEMENT, DE LA PROPRIÉTÉ  
PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION  
AU DÉVELOPPEMENT,

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

concernant "les travaux prévus par la  
SNCB".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. WILLEM DRAPS,

concernant "l'initiative d'Infrabel visant à  
'doubler' la jonction Nord-Midi".

**M. le président.-** Le ministre Pascal Smet répondra  
aux interpellations.

La parole est à M. Gosuin.

**M. Didier Gosuin.-** Je ne m'attarderai pas sur les  
aspects techniques de ce dossier, qui seront  
certainement détaillés par M. Draps dans son

*Zuidverbinding uit te breiden. De werken zouden 1 miljard euro kosten. U had enkele dagen eerder ingrijpende metrowerken aangekondigd voor een nagenoeg identiek bedrag. Dat zal wel toeval zijn, maar het getuigt van een gebrek aan overleg.*

*Ik veronderstel dat uw administratie contact heeft gehad met alle openbare vervoersmaatschappijen over het Iris 2-plan. Het is vreemd dat er in het plan met geen woord wordt gerept over de uitbreiding van de Noord-Zuidverbinding.*

*Als er zich een probleem voordoet in deze verbinding, lopen meerdere treinen vertraging op en ontstaan er opstoppingen.*

*In het Iris 2-plan wordt niet verwezen naar de mogelijkheid om treinsporen te gebruiken die niet door het centrum lopen.*

*Het Brussels Gewest en de NMBS hebben ongetwijfeld samen vergaderd. De chaos is vooral te wijten aan de NMBS, die nu met een plan voor de dag komt waarover u nooit eerder hebt gehoord, ook al heeft het ingrijpende gevolgen voor het leven, de mobiliteit en het welzijn van de Brusselaars.*

*Waarom staat daarover niets in het Irisplan?*

*Als de fout bij de NMBS ligt, wat hebt u dan gedurende een maand ondernomen om hen erop te wijzen en de overheden bijeen te brengen om een eventuele aanvulling op het Iris 2-plan uit te werken?*

*Wanneer en hoe hebt u met de NMBS overlegd tijdens de uitwerking van het Iris-plan? Was Infrabel officieel uitgenodigd voor de werkvergaderingen? Kunt u bevestigen dat Infrabel deze informatie niet heeft meegedeeld? Als het dat wel gedaan heeft, hoe hebt u dan gereageerd?*

*(De heer Willy Decourty, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.)*

interpellation jointe.

J'aimerais vous interpellier sur ce qui me paraît un fonctionnement incohérent de notre Etat et savoir dans quelle mesure vous participez ou non à cette incohérence.

Infrabel, la société de gestion du réseau ferroviaire, lance un masterplan qui implique des travaux considérables, d'une valeur d'un milliard d'euros, pour étendre la capacité de la jonction Nord-Midi. Ces informations ont été dévoilées, à quelques jours près, votre annonce de grands travaux de métro, à peu près pour les mêmes montants. Bien que la simultanéité de ces deux déclarations relève vraisemblablement du hasard, elle donne une impression d'absence de concertation.

Les responsables techniques administratifs régionaux ont, je le présume, contacté tous les responsables de transports publics comme De Lijn, le TEC et la SNCB, dans le cadre de l'élaboration du plan Iris. Il est dès lors étonnant que le plan Iris, dont je ne conteste en rien le bien-fondé, ne fasse aucunement mention de cette volonté.

Lorsqu'un incident se produit dans la jonction, les retards s'accumulent directement et nous sommes donc a priori dans une situation de saturation. Le plan Iris n'évoque pas, par exemple, la possibilité pour les Bruxellois d'utiliser certaines lignes ferroviaires qui contournent la ville, qui pourraient être envisagées comme une sorte de RER intra-bruxellois.

Des réunions préalables ont certainement eu lieu entre la Région bruxelloise et la SNCB afin de les interroger sur leurs projets et leurs orientations, de façon à inscrire tout cela dans un plan global à soumettre à consultation publique. La désorganisation est plutôt à mettre du côté de la SNCB qui, après avoir été en concertation avec la Région, sort un plan dont elle ne vous a jamais parlé, ce qui explique qu'il ne soit pas mentionné dans le plan Iris, alors qu'il aura des répercussions conséquentes sur la vie, la mobilité et le bien-être des Bruxellois, ne fût-ce que pour l'organisation des travaux.

Je voudrais d'abord vous entendre sur cet aspect. Comment se fait-il que je ne retrouve rien dans le plan Iris ?

Si la désorganisation est dans le chef de la SNCB, qu'avez-vous fait depuis un mois pour écrire, faire part de votre étonnement, faire en sorte que l'ensemble des pouvoirs publics se retrouve très rapidement autour d'une même table pour éventuellement faire un complément au plan Iris 2 de façon à ce que les Bruxellois soient correctement informés des enjeux de mobilité ?

Ma question est double, tout en n'abordant pas les aspects techniques.

Y a-t-il eu concertation lors de l'élaboration du plan Iris ? Quand ? Comment ? Sous quelle forme s'est déroulée cette concertation avec la SNCB ? Infrabel a-t-il été invité à des réunions de travail officiellement ? Y a-t-il eu des écrits ? Des dates ont-elles été prises ? Peut-on alors me confirmer qu'Infrabel n'a pas transmis ces informations et que vous avez, comme nous, été mis devant le fait accompli ? Si oui, qu'avez-vous fait pour rattraper la sauce ? Quels sont les courriers que vous avez envoyés pour faire en sorte que très rapidement les opérateurs se mettent autour de la table de façon à pouvoir parler d'une seule voix ?

*(M. Willy Decourty, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

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

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).*- *Het is vreemd dat de NMBS de discussie start in de pers, alsof ze niet gehoord werd langs andere wegen, zoals bijvoorbeeld tijdens de uitwerking van het Iris 2-plan.*

*Na vijftig jaar vertoont de Noord-Zuidverbinding, waar heel het Belgische spoorwegnetwerk samenkomt, inderdaad een grote ondercapaciteit, onder meer door haar ontwerp, maar ook door de manier waarop ze gebruikt wordt.*

*De heer Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel, denkt terecht na over de evolutie op middellange termijn van de verbinding, maar hij moet dat doen in overleg met de betrokken partijen.*

*Heeft de NMBS de minister in het verleden ingelicht over haar voornemens? Waarom werd hiermee geen rekening gehouden in het Iris 2-plan?*

*Wordt het gewest betrokken bij de voorstudies die*

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

**M. Willem Draps.-** Mes réflexions et mes questions sont dans le prolongement de celles que M. Gosuin vient d'exprimer.

Il est pour le moins curieux que les dirigeants de la SNCB aient choisi de communiquer par voie de presse pour lancer ce débat. C'est comme s'ils n'avaient pas été entendus à d'autres niveaux et comme si un dialogue n'avait pas pu être entrepris, notamment dans le cadre de l'élaboration du plan Iris 2, et qu'ils avaient jeté cette réflexion en pâture via une communication à un grand journal bruxellois.

Personne ne peut contester que plus de cinquante ans après sa réalisation, la jonction Nord-Midi, qui est le point de convergence de tout le réseau ferroviaire belge, souffre d'une sous-capacité qui est liée à sa conception, mais également à son mode d'exploitation.

Je ne veux pas reprocher à M. Lallemand, l'administrateur délégué d'Infrabel, de se livrer à



*de heer Lallemand aankondigt, zoals de studie die binnen 12 à 18 maanden de keuze moet beperken tot twee of drie mogelijkheden?*

*Zullen die (voor)studies een invloed hebben op het GEN, waarvan de uitvoering reeds zo vaak is uitgesteld?*

*De werken aan de Noord-Zuidverbinding hebben van 1910 tot 1952 geduurd en enorme littekens op het stadsweeßel achtergelaten.*

*De regering moet ervoor zorgen dat nieuwe grote infrastructuurwerken tot een minimum worden beperkt. De Noord-Zuidverbinding bestaat uit drie nauwe doorgangen met telkens twee parallelle spoorlijnen. Ten noorden van het Noordstation en ten zuiden van het Zuidstation vertakken de sporen en wisselen treinen vaak van spoor.*

*In Berlijn en Keulen, waar de spoorwegen in het centrum van de stad niet over meer sporen beschikken dan in Brussel, zijn de verbindingen nochtans minder snel verzadigd.*

*In Keulen is er geen capaciteitsprobleem, omdat de verschillende soorten treinen (bijvoorbeeld hogesnelheidstreinen) er over speciaal daartoe voorziene sporen worden geleid en omdat de treinen er veel minder vaak van spoor wisselen. In Brussel gebruiken zowel hogesnelheidstreinen als stoptreinen dezelfde infrastructuur. In plaats van werken uit te voeren aan de Noord-Zuidverbinding, is het beter om ervoor te zorgen dat de huidige verbinding efficiënter kan worden gebruikt.*

*De ingenieurs van de NMBS hebben zich nooit vragen gesteld bij de werking van de Noord-Zuidverbinding. Ik dring er dan ook op aan dat het Brussels Gewest een bij voorkeur buitenlandse expert raadpleegt die kan onderzoeken waarom de Brusselse Noord-Zuidverbinding minder treinverkeer kan slikken dan vergelijkbare spoorverbindingen in het buitenland.*

*Het is onmogelijk om in discussie te treden met de NMBS over deze kwestie. Volgens de NMBS is het wegens de vertakkingen van de sporen onmogelijk om op een andere manier te werken. De enige mogelijkheid bestaat er volgens de maatschappij in om nieuwe tunnels te boren. Het is nochtans mogelijk om een deel van het treinverkeer af te leiden naar het oosten en het westen van het*

une réflexion sur l'évolution à moyen terme de cette infrastructure. Mais je pense qu'il faut le faire en établissant un dialogue avec toutes les parties concernées.

Je voudrais savoir si, dans le passé, M. le ministre a été informé des intentions de la SNCB en l'espèce. Je voudrais également relayer les questions que vient de poser à cet égard M. Gosuin quant à la non prise en compte de cette sous-capacité dans le cadre du plan Iris 2.

La Région sera-t-elle associée aux pré-études qu'annonce M. Lallemand dans sa communication de presse ? En effet, il dit que dans un délai de 12 à 18 mois, il entend finaliser une pré-étude qui permettrait de réduire à deux ou trois les options à étudier. La Région est-elle associée à ce stade de la réflexion ?

Ces études et pré-études, ainsi que la réflexion sur la capacité de la jonction Nord-Midi et sur les différents types de solutions qui pourraient être trouvées, ont-elles une influence sur la mise en oeuvre du RER, déjà si souvent retardée ?

D'autre part, nous nous souvenons tous du caractère particulièrement traumatisant qu'ont constitué pour cette ville les travaux de la jonction Nord-Midi - débutés vers 1910 et terminés en 1952 - et les cicatrices que cette construction a laissées dans le tissu urbain.

Il convient de privilégier les solutions qui permettront de réduire au minimum les nouveaux grands travaux d'infrastructure. La jonction Nord-Midi, constituée de trois pertuis de deux voies parallèles, se caractérise par de nombreux cisaillements au nord de la gare du Nord et au sud de la gare du Midi, qui, de manière considérable, en réduisent la capacité.

Les fréquences sont pourtant plus élevées à Berlin dont l'infrastructure ferroviaire est dotée d'un nombre de voies comparables à celui de notre jonction Nord-Midi. C'est également le cas pour la jonction ferroviaire de Cologne dont la fréquence du trafic est plus élevée avec des trains de différents types (courte, moyenne ou longue distance, et TGV).

Il s'agit du même cas de figure qu'à Bruxelles où des trains de natures différentes empruntent la

*Brussels Gewest.*

*In het kader van die laatste oplossing zou het nuttig zijn om extern advies in te winnen en de capaciteitsreserves van de ringlijnen te bestuderen. De voorbije eeuw heeft Brussel zich meer ontwikkeld naar het oosten dan naar het westen. Vandaar het belang van de Schuman-Josaphattunnel en de treinstations Brussel-Luxemburg en Brussel-Schuman.*

*Ik heb mij altijd verbaasd over de beslissing van de eerste Brusselse regering om alle HST's in het Zuidstation te laten aankomen. Brussel was op dat ogenblik kandidaat voor de vestiging van het Europees Parlement, maar wij hebben de kans niet aangegrepen om aan de voet van het toekomstige Europees halfronde een HST-station te bouwen voor een rechtstreekse verbinding met Parijs en Londen. Dat zou een zeer sterk mobiliteitssignaal zijn geweest, dat Straatsburg nooit zal kunnen geven. In plaats daarvan hebben wij al het HST-verkeer geconcentreerd in het Zuidstation, wat tot megalomane vastgoedprojecten in de omgeving van het station heeft geleid, met alle gevolgen vandien.*

même infrastructure. Cette dernière ne connaît pourtant pas de problèmes de capacité car les différentes voies sont clairement spécialisées et l'on a réduit, voire supprimé, les cisaillements. Afin d'éviter que les grands travaux ne soient traumatisants, il importe de les réaliser en aval des gares. Sur trois pertuis de deux voies, on conviendra qu'il est possible de faire passer plus de trains qu'il n'en passe aujourd'hui.

Le type de signalisation prévu par la SNCB au départ des trains et la procédure lente que celui-ci induit constitue un autre problème, car les arrêts des trains à la gare Centrale et dans les stations intermédiaires sont d'une durée supérieure à ce qui est pratiqué sur les réseaux étrangers.

Face à ce problème et cette culture d'entreprise liée à l'exploitation de la SNCB qui a conçu l'ouvrage, vu que l'office national de la jonction Nord-Midi était une émanation de la SNCB et que, depuis lors, des générations d'ingénieurs se sont succédé sans jamais remettre en cause les spécificités du système belge d'exploitation de cet ouvrage, ne faudrait-il pas que la Région bruxelloise, sur laquelle se déroulera la totalité des travaux envisagés, ne consulte un expert, de préférence non belge ?

Celui-ci pourrait en effet analyser la raison pour laquelle la capacité de la jonction bruxelloise est inférieure à celle des noeuds ferroviaires étrangers, pourtant semblables.

Il s'agit d'une question fondamentale à laquelle on n'a jamais reçu de réponse, car entrer en débat avec la SNCB sur cette question n'aboutit pas à des réponses mais à des allégations. La SNCB maintient en effet que l'on a toujours agi de la sorte, et qu'en raison des cisaillements, il n'est pas possible d'en augmenter la capacité. La saturation du trafic ferroviaire est le postulat de départ. Pour augmenter cette capacité, la seule option choisie consisterait par conséquent à construire de nouveaux tunnels, rebétonner. Une alternative serait de détourner le trafic sur les ceintures est et ouest du réseau.

Cette dernière solution, envisagée sur les ceintures est et ouest, mériterait un avis extérieur à Infrabel. Ne faudrait-il pas étudier de manière précise les réserves de capacité existantes sur les lignes de ceinture, qui ont pu varier en fonction de l'évolution de Bruxelles ? En effet, depuis un siècle, la ville s'est davantage développée à l'est qu'à l'ouest. Nous

avons clairement assisté à un déplacement du trafic vers l'est du Pentagone bruxellois, d'où l'intérêt du tunnel Schuman-Josaphat et des trains aux gares de Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman. Il faudrait donc examiner les possibilités de report de capacité sur ces voies.

Enfin, au tout début de l'existence de notre Région, je m'étonnais auprès du ministre-président, M. Picqué, d'une certaine obsession du premier gouvernement régional à amener tous les TGV uniquement à la gare du Midi. En termes d'image européenne, il est étonnant qu'une ville alors candidate à l'accueil du Parlement européen n'ait pas saisi l'opportunité d'avoir au pied même du futur hémicycle européen une gare de TGV accueillant des trains en provenance directe de Paris et de Londres. Heureusement, la SNCB a dimensionné les quais de la gare de Bruxelles-Luxembourg de manière à recevoir des doubles rames TGV, mais la Région s'était fortement opposée à l'époque à la pose de la bifurcation à Hal, qui amènerait directement par la ligne 26 depuis Hal certains TGV, à certaines heures, au pied même des institutions européennes. Or, il s'agissait là d'une symbolique de transport très forte, que Strasbourg ne pourra jamais offrir. Au lieu de cela, nous nous sommes focalisés sur la nécessité de tout centrer à la gare du Midi, avec à l'époque des projets immobiliers mirifiques autour de la gare, dont on sait à présent ce qu'il en est.

### *Bespreking*

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

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).*- De gedelegeerd bestuurder van Infrabel heeft in de pers aangekondigd dat de Noord-Zuidverbinding tijdens de spitsuren haar maximumcapaciteit heeft bereikt. Gezien de groeiende mobiliteitsbehoeften oordeelt Infrabel dat de huidige zes sporen onvoldoende zijn en dat er extra sporen tussen Brussel-Zuid en Brussel-Noord moeten komen.

*Dit idee doet de Brusselaars huiveren. Zij herinneren zich nog levendig de verwoesting die de werken aan de Noord-Zuidverbinding hebben veroorzaakt. Het is overigens omdat de Brusselaars het beu waren om hun stad ontsierd te zien door faraonische werken waartoe zij niet hadden beslist,*

### *Sprekers*

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

**M. Rachid Madrane.-** L'administrateur délégué d'Infrabel a annoncé par voie de presse que la jonction Nord-Midi - noeud crucial du réseau ferré belge reliant Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord - est actuellement utilisée aux limites de sa capacité aux heures de pointe. Face à ce constat et aux besoins croissants en matière de mobilité, Infrabel estime que la configuration actuelle de la jonction Nord-Midi, à savoir six voies à quai, est insuffisante et qu'il faudra envisager un projet d'extension en construisant des voies supplémentaires entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord.

Cette idée fait frémir et craindre le pire aux Bruxellois, échaudés par le souvenir d'un saccage

*dat het Brussels Gewest is opgericht. Voor mijn fractie is het onaanvaardbaar dat Brussel opnieuw dergelijke titanenwerken moet ondergaan, met als enig doel de pendelaars een snellere toegang tot de hoofdstad te verlenen.*

*Het gewest mag enkel nog NMBS-werken toestaan, als de NMBS bereid is om de Brusselse stations te renoveren en een aantal NMBS-terreinen ter beschikking te stellen.*

*Heeft Infrabel u op voorhand op de hoogte gebracht van zijn intenties? Gaat u na of andere technische oplossingen haalbaar zijn, zoals het gebruik van de lijnen 26 en 28 om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten of om over te gaan naar een frequentie van 120 treinen per uur?*

*Wordt het gewest bij het denkwerk betrokken? Heeft de NMBS de instemming van het gewest nodig om zijn plannen ten uitvoer te kunnen brengen? Moeten de Brusselaars nieuwe onteigeningen verwachten?*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Er rijzen heel wat vragen over de noodzaak van overleg met het Brussels Gewest, de impact van een ontubbeling van de Noord-Zuidverbinding en de*

qui a malheureusement laissé des traces indélébiles sur notre ville. C'est d'ailleurs parce que les Bruxellois étaient lassés de voir celle-ci défigurée par des travaux pharaoniques, décidés souvent en dehors d'eux, que la Région bruxelloise a été créée. Pour mon groupe, il est inconcevable que Bruxelles revive des travaux titanesques, avec les conséquences qu'on imagine en matière de mobilité et d'urbanisme, dans le seul but de permettre aux navetteurs d'accéder plus rapidement à la capitale.

De plus, il existe, me semble-t-il, d'autres solutions que celle prônée par Infrabel. En tout cas, la Région ne pourra envisager que la SNCB réalise de nouveaux travaux sur son territoire qu'en échange d'une contrepartie pour les Bruxellois, à savoir la rénovation des gares et la mise en disponibilité pour la Région de terrains appartenant à la SNCB.

Au vu de ce que j'ai dit précédemment, je voudrais savoir - et cela a été dit - si vous avez été consulté ou informé préalablement des intentions d'Infrabel, si d'autres solutions techniques que celles envisagées par la SNCB sont également à l'étude. Par exemple, la valorisation des lignes 26 et 28, qui permettrait aux navetteurs d'accéder à Bruxelles en contournant la jonction Nord-Midi, ou encore la solution que vous avez vous-même évoquée de passer à 120 trains par heure.

La Région sera-t-elle associée, d'une manière ou d'une autre, à cette réflexion ?

Comment sera garanti l'intérêt des habitants ? Faudra-t-il de nouveau craindre des expropriations d'immeubles ?

Les solutions techniques qui seront retenues par la SNCB devront-elles être préalablement avalisées par les autorités régionales ? En ce domaine, il n'est pas certain que les choix économiques et techniques de la SNCB portent forcément sur celles qui préserveront le mieux l'intérêt et la qualité de vie des Bruxellois.

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

**Mme Céline Delforge.-** Je m'efforcerai d'être brève, puisque je rejoins les positions de mes collègues.

*zogenaamde investering van 1 miljard euro.*

*De NMBS zegt 1 miljard euro te zullen investeren in projecten op het gewestelijk grondgebied. Maar uitgaand van de stations en het rollend materieel die de NMBS voor het GEN plant, lijkt dat bedrag helemaal niet zo hoog. Het is een negatief signaal om het binnengaand verkeer te bevoordelen tegenover het intern Brussels verkeer. De dure werf aan de Noord-Zuidverbinding zal ongetwijfeld hinder veroorzaken voor de Brusselaars. Volgens de heer Draps is het lang niet bewezen dat de ontubbeling van de Noord-Zuidverbinding de enige mogelijke oplossing is. Terecht. De Brusselaars zijn bereid om de negatieve impact van het treinverkeer te aanvaarden, als die impact zo veel mogelijk wordt ingeperkt.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Er is op dit moment geen concreet project. De heer Lallemand en anderen willen enkel de discussie aanvatten, maar niet iedereen was op de hoogte binnen de NMBS en deze kwestie kwam niet aan bod tijdens het stuurcomité voor het GEN of tijdens het regelmatig overleg tussen Infrabel en het gewest.*

*De heer Lallemand heeft de minister-president en mij enkele maanden geleden informeel verteld dat de NMBS wil nadenken over een uitbreiding van de Noord-Zuidverbinding. Wij dachten dat dit een theoretisch denkspoor was en waren dan ook verbaasd over het artikel in de pers.*

*Volgens de NMBS is de capaciteit van de verbinding te klein. Op dit ogenblik kunnen er 96 treinen per uur rijden. Met het ETMS-systeem (Enhanced Traffic Management System), kan dat*

La première question qu'on peut se poser, après les sorties d'Infrabel sur le doublement de la jonction Nord-Midi, est celle de la concertation avec la Région bruxelloise.

La deuxième question touche aux travaux qu'un tel doublement nécessiterait. Les techniques actuelles permettent-elles de les effectuer sans conséquences pour la surface ?

Enfin, la SNCB parle d'un investissement d'un milliard d'euros sur le territoire bruxellois. Mais quand on évoque les haltes et le matériel roulant RER, on a tout de suite l'impression qu'il y a moins d'argent... Ce serait un mauvais signal de privilégier le trafic entrant dans Bruxelles au détriment du trafic intra-bruxellois. Si on devait trouver de l'argent pour un doublement de la jonction Nord-Midi - en imaginant que cela ne fasse pas de dégâts au niveau de la surface, que les travaux ne perturbent pas la vie bruxelloise, que ce soit la seule solution applicable, ce qui, comme M. Draps l'a souligné, est loin d'être prouvé... - on devrait s'interroger sur une série de choix de la SNCB, qui trouve de l'argent pour certaines choses et pas pour d'autres. Les Bruxellois sont prêts à accepter les désagréments qu'implique le fait de vivre dans une grande ville et d'y développer du transport ferré, mais il ne faut pas exagérer, et il convient de limiter cet impact, pour le bien-être de tous.

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il n'y a actuellement aucun projet concret.

M. Lallemand et d'autres songeaient à ouvrir la réflexion sur un renforcement de la liaison Nord-Sud à Bruxelles, mais tout le monde n'en était pas informé au sein de la SNCB. Cela veut dire que ni au comité de pilotage RER, ni lors des comités de concertation Infrabel/Région, qui sont organisés tous les deux mois, il n'a été question de ce projet.

Il y a quelques mois, j'ai été confidentiellement informé par M. Lallemand que la SNCB voulait préparer une démarche pour réfléchir à la manière d'augmenter la capacité de la jonction Nord-Sud. J'ai donc été étonné de le lire dans le journal. Le ministre-président a dû avoir la même conversation que moi avec M. Lallemand. Nous ne pouvons pas dire que nous n'étions pas informés. Nous savions que l'idée était présente, mais nous ne pensions pas

*volgens ons opgetrokken worden tot 120.*

*Alles concentreren op de Noord-Zuidverbinding is een 19e-eeuwse idee. In een moderne stad met verschillende vervoermiddelen, heeft dat geen zin. In Brussel hebben we bovendien de lijnen 26 en 28, die we verder kunnen ontwikkelen, en het Weststation, dat aantrekkelijk is voor investeringen in kantoren of huisvesting. Vandaar kunnen de pendelaars gemakkelijk naar het centrum met metro, tram of bus. Dat heeft de NMBS nog niet begrepen.*

*Het project waarover u spreekt, staat niet in het Iris 2-plan, omdat het geen officieel plan is. Het zou sowieso pas klaar zijn tegen 2020, wanneer Iris 2 afgelopen is. Het Iris-plan kan ook evolueren. Lijn 26 en 28 lossen al een deel van de problemen op.*

*De NMBS geeft het GEN niet op. Zij beschouwt dit als een volledig apart project. Een versterking van de Noord-Zuidverbinding kan zelfs de dienstverlening van het GEN verbeteren.*

*Infrabel zal nu samen met TUC Rail een studie doen uitvoeren naar de toekomstige behoeften van het treinverkeer via Brussel en de mogelijkheden om daaraan te voldoen. Deze studie zou 18 maanden in beslag nemen en voor eind 2008 van start gaan.*

*Via een begeleidingscomité wordt het Brussels Gewest bij deze studie betrokken.*

*De minister-president en ikzelf hebben de NMBS duidelijk te kennen gegeven dat er geen verdubbeling komt van de Noord-Zuidverbinding, zelfs al zijn de technieken voor het graven van tunnels geëvolueerd.*

*Aan de NMBS werden drie belangrijke elementen meegedeeld:*

- Vooraleer een uitbreiding te overwegen, moet de capaciteit van de huidige Noord-Zuidverbinding worden opgetrokken.*
- Een globale visie van de stad is nodig. Er moet werk worden gemaakt van de Oost-Westverbinding.*
- Een voorbereidende studie moet de toekomstige noden van het treinverkeer door Brussel vastleggen en verschillende mogelijkheden onderzoeken om deze noden in te vullen.*

que c'était davantage qu'une piste de réflexion. Immédiatement, sans que nous nous soyons concertés, la réaction du ministre-président, comme la mienne, a été très claire.

La SNCB part de l'idée qu'il y a un problème de capacité dans la jonction Nord-Midi. Actuellement, il peut y passer 96 trains par heure. Notre estimation est de 120 trains par heure, à condition que la SNCB investisse dans le fameux système ETMS (Enhanced Traffic Management System) qui existe en Allemagne, mais que nous n'avons actuellement pas en Belgique. C'est ce système qui permet d'avoir le tram-train sur le réseau. Dès que le système sera installé sur le réseau ferroviaire et sur le matériel roulant, la capacité pourra être augmentée de 24 trains par heure, ce qui n'est pas négligeable.

Nous avons également dit que tout concentrer sur la jonction Nord-Sud correspond à une vision du dix-neuvième siècle de la ville. Vouloir se concentrer sur cet axe est peut-être historiquement compréhensible, mais dans une ville moderne qui doit être multimodale, cela n'a plus beaucoup de sens. D'autant plus qu'à Bruxelles, nous avons les lignes 26 et 28 - dont nous avons clairement dit qu'il faut examiner le développement - et que la gare de l'Ouest, à Bruxelles, va devenir en termes d'intermodalité - trains, métros, trams, bus - le meilleur endroit pour investir, avec soit des bureaux soit du logement. C'est là qu'il faut développer. Apparemment à la SNCB, ils n'ont pas encore bien compris que, lorsque les voyageurs arrivent à la gare de l'Ouest, il leur est très facile d'aller vers le centre de la ville en métro, en tram ou en bus. Cela demande une autre réflexion que la SNCB va devoir entreprendre.

Le projet dont vous parlez n'a pas été repris dans le plan Iris 2 parce qu'il n'y a aucun projet officiel des chemins de fer. J'étais au courant avant que le gouvernement ait approuvé le plan Iris 2, mais nous avons décidé de ne pas en parler d'une part parce que ce n'était pas développé et, d'autre part, parce que ce ne sera pas prêt avant 2020. Or l'horizon du plan Iris 2 est 2015 ou 2020. Il n'était ni indispensable ni nécessaire de l'inclure. En outre, au besoin, le plan Iris est évolutif. De surcroît, nous considérons qu'une partie de l'augmentation du nombre de voyageurs qui entrent par le train était prise en charge par les lignes 26 et 28.

*De NMBS is bereid met dit standpunt rekening te houden.*

La SNCB ne remet pas en question le RER. Pour eux, il s'agit de deux projets complètement différents. Même si, accessoirement, à leur avis, si la jonction Nord-Sud était renforcée, cela pourrait avoir un impact positif sur la qualité du service du RER.

Maintenant, Infrabel va, en collaboration avec TUC Rail, faire une étude exploratoire devant permettre de déterminer les besoins futurs de la circulation ferroviaire traversant Bruxelles, et d'examiner diverses alternatives susceptibles de couvrir ces besoins futurs. Il sera fait appel à un bureau d'études externe. L'étude démarrerait avant la fin de cette année et une période de 18 mois serait nécessaire pour la mener à bien.

Il y a un comité d'accompagnement. En particulier, la Région de Bruxelles-Capitale, sera associée à cette étude exploratoire.

Le ministre-président et moi-même avons donné très clairement comme consigne à la SNCB que nous ne pouvions pas accepter une répétition de la jonction Nord-Midi actuelle, même si les techniques de creusement des tunnels ont évolué. Le message a été bien compris par les chemins de fer, qui excluront tout projet fantaisiste de leurs ingénieurs visant à éventrer la ville pour réaliser des économies et raccourcir la durée des travaux.

Par ailleurs, aucun euro n'est réservé à ce projet au niveau fédéral.

La position communiquée aux chemins de fer se résume trois points :

- avant d'envisager l'extension de la jonction Nord-Midi, il faut augmenter la capacité de la jonction actuelle ;
- il faut oublier le développement de la ville typique du dix-neuvième siècle, avec un axe Nord-Sud, et envisager les choses dans leur globalité, en intégrant un développement ferroviaire Est-Ouest.
- une étude exploratoire doit définir tous les besoins futurs de la circulation ferroviaire traversant Bruxelles et examiner diverses alternatives susceptibles de couvrir ces besoins.

La SNCB est prête à jouer le jeu correctement avec la Région.

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

**De heer Didier Gosuin** *(in het Frans).*- *De informatie die Infrabel verstrekt slaat nergens op. Er is geen concreet project, er is geen budget voorzien en de werken zouden pas in 2020 van start gaan.*

*Volgens de minister heeft de NMBS gunstig gereageerd op het regeringsstandpunt. Heeft de regering de NMBS daarvan schriftelijk op de hoogte gebracht? Dat zou in de toekomst nuttig kunnen blijken. Kunnen de commissieleden een kopie krijgen van dit officieel standpunt?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dit standpunt werd nog niet schriftelijk meegedeeld. We moeten nog een datum vastleggen voor een afspraak met de minister-president, de heer Lallemand en mezelf. De officiële brief zal na deze vergadering worden opgesteld als verslag van deze ontmoeting.*

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

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).*- *Als er studies worden uitgevoerd, moet de minister namens de regering eisen dat hij deel uitmaakt van het begeleidingscomité.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Daarover zijn we het eens.*

*- Het incident is gesloten.*

*(De heer Willem Draps, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.)*

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

**M. Didier Gosuin.-** Cette d'information venant d'Infrabel est plus perturbante que constructive. Comme vous le signalez vous-même, elle ne correspond à aucun projet concret, à aucun budget disponible, et les travaux ne débuteraient pas avant 2020. Tout cela entraîne une confusion dans la tête du citoyen bruxellois.

Vous avez évoqué les trois conditions que vous avez imposées à la SNCB, que celle-ci aurait accueillies favorablement : l'étude exploratoire, sortir de la logique du dix-neuvième siècle et augmenter la fréquence. Pourriez-vous confirmer que ces conditions ont été notifiées par écrit à la SNCB et qu'il existe une position arrêtée, officielle, du gouvernement, qui puisse être ressortie dans quelques années si la SNCB change d'avis ? Le cas échéant, pourriez-vous transmettre une copie de cette position officielle aux membres de cette commission ? Ainsi, la mémoire sera largement partagée lorsque, en temps opportun, la SNCB risque de revenir sur ces accords.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Nous n'avons pas encore mis cette position par écrit car nous sommes encore à la recherche d'une date de réunion qui convienne au ministre-président, à moi-même et à M. Lallemand. La lettre officielle sera rédigée après cette réunion, comme compte rendu de la rencontre.

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

**M. Willem Draps.-** Je remercie le ministre pour sa réponse, que je replace effectivement dans son contexte. Mais s'il y a des études préliminaires, je voudrais insister pour qu'il exige, au nom du gouvernement bruxellois, d'être associé au sein du comité d'accompagnement.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Nous sommes d'accord là-dessus.

*- L'incident est clos.*

*(M. Willem Draps, président, reprend place au fauteuil présidentiel)*



**INTERPELLATIE VAN DE HEER OLIVIER DE CLIPPELE**

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

**betreffende "de onaangepaste rijstijl van bus- en trambestuurders".**

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

**De heer Olivier de Clippele** *(in het Frans).*- *Reeds tijdens de vorige legislatuur stelde ik een vraag over trams die de snelheidsbeperkingen niet naleven.*

*Het is niet normaal dat bussen en trams geobsedeerd zijn door snelheid, of door de reïssnelheid, zoals de directie van de MIVB het noemt.*

*De meeste gebruikers van het openbaar vervoer willen niet per se zo snel mogelijk van de ene naar de andere plek reizen. Ze kiezen ook voor de bus of de tram, omdat ze de stress in het verkeer willen vermijden.*

*Is het wel een goed idee dat u zo zwaar de nadruk legt op de reïssnelheid? Het is misschien niet goed voor de statistieken als een tram eens twee minuten later toekomt aan een halte, maar als de trams en bussen trager zouden rijden, zou de levenskwaliteit van gebruikers van het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers erop vooruitgaan.*

*Ik kan u onder meer verzekeren dat bussen niet van fietsers houden.*

**INTERPELLATION DE M. OLIVIER DE CLIPPELE**

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

**concernant "la conduite inappropriée des bus et des trams".**

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

**M. Olivier de Clippele.-** J'avais déjà, sous la précédente législature, posé la question écrite au ministre alors chargé de la Mobilité, ayant constaté que des trams ne respectaient pas la limitation de vitesse. C'est une chose assez facile à constater depuis l'intérieur du véhicule. Si j'ai dû reposer la question, c'est parce qu'il y a toujours des accidents et des événements malheureux. J'y ai été confronté. Mais je ne veux pas jouer au populiste : il y en aura toujours, avec des trams, des voitures, des vélos, des piétons qui se marcheront sur les pieds. C'est l'apanage de toute vie en société.

Est-il normal, cependant, que les bus et les trams soient à ce point obnubilés par la vitesse - ce qu'on appelle souvent, lorsqu'on est en relation avec les responsables de la STIB, la "vitesse commerciale" ?

La plupart des passagers, lorsqu'ils empruntent les transports en commun, ne les prennent pas pour aller à toute vitesse d'un endroit à un autre. Bien sûr, perdre son temps de quelque manière que ce soit est toujours désagréable. Mais ils choisissent aussi le bus ou le tram pour ne pas être stressés dans la circulation, pour ne pas être stressés de retrouver leur voiture, un chemin engorgé ou une place de parking.

La politique de la Région, à savoir de vouloir absolument concurrencer la vitesse commerciale des voitures, est-elle la bonne ? Demander aux usagers des trams d'arriver trente secondes, voire une ou deux minutes plus tard que l'horaire prévu n'est peut-être pas bon pour les statistiques ; mais cela améliore fortement la qualité de vie, non seulement des usagers des bus et des trams, mais aussi des cyclistes et des piétons.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik wist niet dat bussen een mening konden uiten.*

**De heer Olivier de Clippele** (in het Frans).- *Ik vind het vreemd dat bussen en fietsers vaak van dezelfde rijstroken moeten gebruikmaken. Het voelt niet aangenaam voor een fietser om te worden ingehaald door een bus.*

*Ik heb in mijn praktijk vaak te maken met bejaarden die de bus niet meer durven nemen, omdat die te snel rijdt.*

*Trams rijden vaak heel snel en moeten dan plots remmen, bijvoorbeeld voor een verstrooide voetganger die oversteekt.*

*Hoeveel ongevallen gebeuren er tussen zwakke weggebruikers en bussen en trams? Is er de voorbije jaren een evolutie merkbaar?*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *Er zijn inderdaad heel wat problemen. De regering probeert de reissnelheid van het openbaar vervoer te verhogen, maar sinds de herstructurering zijn heel wat reizigers twintig minuten langer onderweg!*

*Die reissnelheid kan bovendien bijzonder*

*J'ai ici quelques cas très concrets.*

*Je roule à vélo tout comme vous, M. le ministre, et les bus n'aiment pas les cyclistes.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Je ne savais pas qu'un bus pouvait exprimer une opinion.*

**M. Olivier de Clippele.**- *Excusez-moi, je fais un raccourci bruxellois. Vous avez raison de me reprendre, mais cela n'enlève rien à ma question. Compte tenu de la pression due à la vitesse commerciale qui règne sur les chauffeurs de bus, je m'étonne de la politique du gouvernement qui consiste à mettre sur les mêmes voies bus et cyclistes. Faites-vous dépasser à vélo par un bus : vous ne vous sentirez sans doute pas très à l'aise...*

*Ensuite, je rencontre souvent, dans ma pratique professionnelle, des personnes âgées qui n'osent plus prendre le bus. J'en ai même vu qui se sont cassé les côtes dans un virage pris de manière un peu rapide. A partir d'un certain âge, les Bruxellois évitent les bus, parce qu'ils roulent trop vite. Quelle philosophie justifie de vouloir rouler de manière effrénée ?*

*Enfin, les trams circulant sur des sites propres partagés avec d'autres usagers (certaines voitures, vélos, piétons) doivent freiner sec pour éviter, par exemple, un piéton distrait qui vient à traverser. Je suis convaincu que les accidents sont nombreux.*

*Etes-vous en possession de statistiques sur les accidents entre usagers faibles et bus/trams ? Quelle évolution constatez-vous au fil des dernières années ?*

#### *Discussion*

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- *Il existe aujourd'hui un réel problème à différents niveaux. Tout d'abord, la vitesse commerciale des trams et des bus par rapport à la vitesse du trajet des passagers. Si ce gouvernement essaie d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun, beaucoup de passagers mettent parfois jusqu'à vingt minutes en plus par trajet, depuis les nouvelles dispositions*

*gevaarlijk zijn, met name bij de trams in eigen bedding.*

*Een bijzonder gevaarlijke situatie doet zich ook voor aan het station Lemonnier, waar de reizigers de sporen moeten oversteken voor de trams die komen en gaan.*

*De trams mogen zich dan al oppermachtig voelen, zij moeten rekening houden met de andere weggebruikers.*

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Ik sluit me aan bij mijn collega's. Sommige buschauffeurs hebben inderdaad een eigenaardige rijstijl. Ik wil echter ook een vraag stellen over de veiligheid van de metroreizigers. Het is me namelijk opgevallen dat er zeer weinig lussen hangen in de metrostellen.

De metro's tellen doorgaans 8 segmenten met telkens 4 lussen. In totaal beschikt een metro dus over 32 lussen. Vooral tijdens de piekuren, wanneer veel mensen recht moeten staan, is dat erg weinig. Is het niet mogelijk om extra lussen in de metrostellen te hangen? Volgens mij zou dat bevorderlijk zijn voor de veiligheid van de reizigers.

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *Het gedrag van sommige bus- en tramchauffeurs is inderdaad zorgwekkend. Zoals iedereen moeten ze de Wegcode naleven.*

*De minister kan echter niet verantwoordelijk worden gesteld voor dit gedrag, enkel en alleen omdat hij al jaren werkt aan de geloofwaardigheid van het openbaar vervoer.*

*De heraanleg van de openbare ruimten en de vermenigvuldiging van eigen beddingen verhoogt*

mises en place. Paradoxalement, l'augmentation de la vitesse commerciale des trams et des bus n'a pas amélioré la vitesse des trajets des passagers. C'est un comble !

Ensuite, la vitesse commerciale est parfois très dangereuse, particulièrement celle des trams en site propre. Fonçant à toute allure, ils créent des tensions et des angoisses dans les rues de Bruxelles.

Enfin, je prendrai l'exemple de Lemonnier, que nous avons visité avec cette commission. Une fois déposés, les passagers doivent traverser devant les trams, qui vont et viennent. Il faut se pencher sur ce problème et essayer d'en réduire les conséquences négatives. Si le tram se sent tout-puissant dans Bruxelles, il doit néanmoins tenir compte des usagers faibles, et même des usagers tout court.

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *En effet, certains chauffeurs de bus ont une conduite toute particulière. Quant à la sécurité des usagers du métro, je m'étonne qu'il y ait aussi peu de poignées suspendues dans les rames. Serait-il possible d'en ajouter ?*

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

**M. Hervé Doyen.-** Nous ne pouvons que rejoindre M. de Clippele quand il s'inquiète du comportement de certains chauffeurs de bus et de trams. Ceux-ci sont certes soumis à certaines règles du Code de la route, au même titre que n'importe quel chauffeur.

Il ne faudrait toutefois pas que, par une espèce d'estompement du discours, le ministre soit tenu pour responsable du comportement de certains chauffeurs de la STIB via le concept 'Vicom', concept de crédibilité des transports publics que nous partageons tous - STIB et responsables

*in het algemeen het comfort en de commerciële snelheid van het openbaar vervoer. Dat de bussen 13, 14 en 15 voortaan via de trambedding rijden, is een goed voorbeeld. Ik begrijp niet dat daar zoveel kritiek op komt van partijgenoten van de heer de Clippele, terwijl ze toch zeggen dat de bussen goed functioneren.*

*Het concept commerciële snelheid is niet verantwoordelijk voor het zenuwachtige of agressieve gedrag van bepaalde chauffeurs. Dit concept moet behouden blijven. De passagiers verwachten dat ze vervoerd worden in comfortabele omstandigheden en zonder vertragingen.*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Populisme is hier niet op zijn plaats. "Commerciële snelheid" is een technische term die overal ter wereld wordt gebruikt om de verhouding uit te drukken tussen de lengte van een lijn, of een deel ervan, en de tijd waarop die afstand wordt afgelegd. Weet u welke reissnelheid het Iris 2-plan voorschrijft?*

publics - depuis de nombreuses années, qui est de nature à réaccréditer la STIB et le service public des transports publics de confiance et qui ne saurait couvrir la responsabilité du comportement de certains chauffeurs de bus ou de tram.

La meilleure parade en matière de vitesse commerciale est l'aménagement de l'espace public et la multiplication des sites propres. Ceux-ci garantissent le confort des transports publics de manière générale. C'est pourquoi, dans le dossier du tram 9, le rétablissement des lignes de bus 13, 14 et 15, complètement engoncées dans des problèmes de circulation automobile et de congestion, en site propre de ligne de tram - beaucoup plus confortable et qui transporte davantage de passagers - est l'une des solutions d'avenir qui doit être privilégiée par la Région et la STIB. Il est étonnant que cette solution, qui a été présentée par la Région et a finalement été adoptée, ait fait l'objet de tant de critiques dans le chef de membres du parti de M. de Clippele, qui disaient notamment que ces bus fonctionnent bien, à la satisfaction de tous, et qu'un tram ne se justifiait pas.

On ne saurait discréditer le concept de la vitesse commerciale, qui n'est pas responsable du comportement nerveux ou agressif de certains chauffeurs de bus ou de tram. Ce concept doit être maintenu. Les passagers du service public STIB attendent de ce service public d'être transportés dans de bonnes conditions et dans les temps correspondant aux horaires prévus.

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il ne faudrait pas tomber dans un populisme de bas étage ni se complaire dans des amalgames similaires à ceux pratiqués par certains édiles.

Le terme «vitesse commerciale» est une dénomination technique commune à tous les réseaux de transport public dans le monde. Cette notion exprime le rapport entre la longueur de l'itinéraire d'une ligne et la durée nécessaire pour parcourir cette distance en tenant compte de tous les arrêts nécessaires ou inévitables. La vitesse commerciale peut également être exprimée pour un tronçon donné d'une ligne. Connaissez-vous la vitesse commerciale telle qu'elle est déterminée par le plan Iris ?

**De heer Olivier de Clippele** (in het Frans).- *U lijkt mijn vraag niet te hebben begrepen. Ik ben het ermee eens dat de snelheid van het tramverkeer moet worden opgekrikt. De opgelegde reissnelheid maakt het gebruik van het openbaar vervoer echter minder aantrekkelijk. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *U haalt de dingen door elkaar. Het Iris 2-plan legt de reissnelheid vast op 20 km/uur, rekening houdend met de stoptijden. Momenteel bereiken de trams een gemiddelde reissnelheid van 17,1 km/uur en de bussen een snelheid van 17,6 km/uur.*

**De heer Olivier de Clippele** (in het Frans).- *Voor dat cijfer houdt men rekening met de stoptijden.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Gelieve me niet te onderbreken.*

**De heer Olivier de Clippele** (in het Frans).- *Ik beantwoord uw vraag.*

(Rumoer)

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *U insinueert dat de regering en de MIVB een reissnelheid van 50 à 60 km/uur zouden hebben opgelegd, waardoor de bestuurders verplicht zijn om bruusk te remmen en te versnellen, met alle ongemakken vandien voor de reizigers.*

*Welnu, de reissnelheid bedraagt slechts 20 km/uur. De bestuurders moeten de wegcode naleven, met inbegrip van de snelheidsbeperkingen in de bebouwde kom, in de 30 km-zones en op de trajecten in eigen bedding. Ze kregen niet de instructie om sneller te rijden. Integendeel, het bedrijfsplan 2008-2012 van de MIVB omvat het project Eco Drive, dat de bestuurders aanzet tot soepeler rijgedrag (om brandstof te besparen en het rijcomfort te verhogen).*

*Als de bestuurder plots remt, verliezen de reizigers hun evenwicht. Ik gebruik regelmatig het openbaar vervoer en ben vertrouwd met het fenomeen, maar het is onterecht om te veralgemenen. Al in de*

**M. Olivier de Clippele.**- *Vous semblez ne pas avoir compris l'objet de ma question. Je souhaite que les trams de la STIB soient plus rapides, néanmoins je constate que la vitesse commerciale imposée rend l'utilisation du réseau inconfortable et décourage une partie de la population à recourir aux transports en commu bruxellois. Est-il nécessaire d'en arriver là pour gagner une minute sur le trajet ?*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Votre réaction confirme la tendance à l'amalgame que j'évoquais. Le plan Iris fixe à 20 km/h la vitesse commerciale moyenne, temps d'arrêts compris, à atteindre par les transports publics.*

*Cette vitesse commerciale moyenne calculée sur toute la plage horaire d'exploitation du réseau des trams de la STIB est actuellement de 17,1 km/h et celle des bus de 17,6 km/h.*

**M. Olivier de Clippele.**- *Cette vitesse tient compte également des temps d'arrêts.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Ne m'interrompez pas s'il vous plaît.*

**M. Olivier de Clippele.**- *Je vous réponds car vous venez de me poser une question.*

(Colloques)

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Vous semblez prétendre que le gouvernement et la STIB imposent des vitesses commerciales de 50 à 60km/h, obligeant les conducteurs à accélérer et freiner brutalement afin de les respecter, au point de faire tomber les passagers.*

*La vitesse commerciale a été fixée à 20km/h. Les conducteurs des transports en commun doivent l'observer tout en respectant le code de la route, ainsi que les vitesses prévues en région urbaine, sur les zones 30 et sur les sites propres, et anticiper tout incident pouvant se produire sur la voirie.*

*Aucune instruction visant à augmenter la vitesse de conduite n'a été donnée aux conducteurs de trams ou de bus. Au contraire, dans le plan d'entreprise 2008-2012 de la STIB figure un projet d'éco-conduite baptisé 'écodrive'. Celui-ci vise à généraliser un comportement de conduite plus souple auprès des conducteurs, afin d'économiser le carburant et d'améliorer le confort des passagers.*

*basisopleiding worden de bestuurders aangespoord om de wegcode na te leven en zich een defensief rijgedrag aan te meten. Elke vorm van verzuim wordt bestraft: bij een snelheidsovertreding of bij gevaarlijk rijgedrag wordt er een rapport opgesteld en aan de hiërarchische meerdere van de bestuurder overgemaakt. De MIVB voert regelmatig snelheidscontroles uit. Als u getuige bent van verzuim, kunt u altijd klacht neerleggen bij de MIVB.*

*Als de MIVB vaststelt dat bepaalde chauffeurs herhaaldelijk de snelheidsbeperkingen overtreden, neemt ze maatregelen. Op elke inbreuk volgt een sanctie.*

*De heer de Clippele wijst er terecht op dat sommige tramchauffeurs een onverantwoorde rijstijl hebben, maar hij verwijst niet naar voetgangers die wild oversteken of automobilisten die de eigen beddingen van het openbaar vervoer gebruiken. Dat komt veel vaker voor.*

*De chauffeurs van de MIVB worden dagelijks geconfronteerd met gevaarlijke verkeerssituaties. Veel automobilisten hebben een onverantwoordelijke rijstijl en dwingen de bus- en tramchauffeurs om bruusk te remmen.*

*Als u een probleem vaststelt, kunt u steeds het tram- of busnummer, het uur en de lijn noteren en een klacht indienen bij de MIVB.*

*Het station Lemonnier zal nooit ideaal worden, maar het Brussels Gewest heeft al veel geïnvesteerd in werken aan de perrons. Zodra de werken voltooid zijn, moeten passagiers niet zo dicht bij de trams oversteken. Het station wordt tijdens de komende tien jaar volledig omgebouwd voor de nieuwe metrolijn. Ik heb ter plaatse vastgesteld dat de problemen die u aanhaalt, slechts sporadisch voorkomen.*

*De MIVB vervoert jaarlijks 277 miljoen passagiers en registreert 5.700 ongevallen. In 2007 waren er slechts 949 ongevallen met gewonden of doden. Dat is erg laag in vergelijking met het aantal slachtoffers van het autoverkeer.*

Je suis personnellement un utilisateur régulier des transports en commun. Il m'est arrivé également de perdre l'équilibre à la suite d'un freinage brutal de la part du conducteur. Il convient toutefois de ne pas généraliser ce type de comportement. La sensibilisation à la conduite défensive et au respect du code de la route dispensée aux chauffeurs dès leur formation de base fait l'objet de formations continuées tout au long de leur carrière. Tout manquement est sanctionné et occasionne un suivi hiérarchique. Lors d'un constat de vitesse inappropriée ou de conduite dangereuse, un rapport est rédigé et transmis à la hiérarchie du conducteur de tram ou bus concerné. Des contrôles de vitesse sont régulièrement effectués par la STIB, en particulier aux endroits qui ont fait l'objet de plaintes. Si vous constatez des abus, il vous suffit de déposer une plainte auprès de la STIB.

Si la STIB constate des problèmes récurrents avec certains chauffeurs, elle agira pour le bien de son image. Tout manquement sera sanctionné, même hiérarchiquement, avec des sanctions disciplinaires. Nous évoquerons tout à l'heure, au travers de la question orale de Mme Lemesre, la campagne de priorité de la STIB.

M. de Clippele a raison de dire que certains chauffeurs ont un comportement inacceptable. Mais je m'étonne qu'il ne parle pas des piétons qui se jettent devant un tram ou des automobilistes qui coupent le chemin des trams et bus. Les exemples de ce genre sont bien plus nombreux.

Nos chauffeurs de bus sont confrontés quotidiennement à des situations de ce genre. De nombreux automobilistes, non seulement masculins mais aussi féminins - surtout lorsqu'ils se trouvent au volant d'une 4 X 4 - se comportent de manière égoïste et irrespectueuse et obligent les chauffeurs de bus et de tram à freiner brutalement pour éviter des collisions. Il ne faut omettre aucun aspect dans le tableau que vous dressez de la situation, M. de Clippele.

En cas de problème, il faut toujours noter le numéro de tram ou de bus, l'heure, le numéro de la ligne, et communiquer ces éléments à la STIB, laquelle réagira.

Comme vous l'avez constaté, la station Lemonnier ne sera jamais une station parfaite, mais la Région a investi beaucoup d'argent pour élargir et allonger

les quais. Dès que ces travaux seront terminés, les trams s'arrêteront plus haut le long du quai et la traversée se fera beaucoup plus loin des trams. La station sera complètement transformée d'ici dix ans pour permettre la circulation du métro. Je vais régulièrement observer la situation sur place, où je constate que les problèmes se posent de manière sporadique et non systématique. Les choses s'amélioreront à l'avenir même si cette station ne sera jamais l'une des plus belles du réseau, compte tenu de sa configuration.

Sur 277 millions de voyages en un an, la STIB enregistre 5.700 accidents, ce qui représente 0,002%. Si l'on ne tient compte que des accidents avec blessés légers, graves ou décès, le nombre total s'élève à 949 pour l'année 2007, soit 0,0003%. Ce nombre n'est en rien comparable à celui du nombre d'accidents de la route dans notre Région, qui enregistre malheureusement un mort ou une personne gravement blessée toutes les 36h.

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

**De heer Olivier de Clippele** *(in het Frans).*- Uw antwoord stelt me teleur. U antwoordde op een vraag die ik niet heb gesteld. Mijn vraag ging over de reissnelheid, die gemiddeld 17 of 20 km/u bedraagt. Daarin zitten echter ook de wachttijden aan de haltes verrekend. Voor de chauffeurs is dat zeer stresserend, want zij moeten verloren tijd inhalen en zijn soms geneigd om bijvoorbeeld te snel de deuren te sluiten.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Het gaat enkel over individuele gevallen.

**De heer Olivier de Clippele** *(in het Frans).*- U zou zich moeten afvragen waarom zo weinig bejaarden het openbaar vervoer nemen.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Op welk moment van de dag?

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

**M. Olivier de Clippele.-** Je suis déçu par la réponse du ministre. Mon intention n'était pas du tout d'attaquer la STIB. Vous avez fait un procès d'intention à mon égard. Vous avez répondu à une question que je n'avais pas posée. Je n'ai en effet pas du tout voulu opposer les usagers de la route les uns aux autres. Je voulais simplement vous questionner à propos de la vitesse commerciale, qui est de 17 ou 20/km en incluant les arrêts, ce qui entraîne un stress pour les chauffeurs qui doivent rattraper le temps perdu si les passagers sont trop nombreux à l'embarquement. Les chauffeurs sont alors pressés de fermer les portes, quittent à coincer des gens ou des poussettes, parce qu'ils doivent répondre à certains impératifs commerciaux.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il s'agit du comportement individuel de certains chauffeurs.

**M. Olivier de Clippele.-** Vous devriez vous demander pourquoi il n'y a pas de personnes d'un certain âge dans les bus.

**M. Pascal Smet, ministre.-** A quelle heure ?

**De heer Olivier de Clippele** (in het Frans).- *Dat maakt niet uit. Bejaarden nemen enkel de bus als ze zeker zijn dat ze een zitplaats hebben.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Zitplaatsen zijn in de eerste plaats voorbehouden voor bejaarden. Wie zijn zitplaats niet afstaat aan een bejaarde, kan een administratieve boete krijgen.*

**De heer Olivier de Clippele** (in het Frans).- *Er moet een debat komen over de reïssnelheid.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Mijnheer de Clippele, wat stelt u dan voor?*

**De voorzitter.**- *Gelieve geen dialoog aan te gaan, mijnheer de minister.*

De heer de Clippele heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Wat stelt hij voor?*

**De heer Olivier de Clippele** (in het Frans).- *Dat zal voor een andere keer zijn.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *U hebt geen voorstel! Dat is een beetje gemakkelijk. Eerst zei uw partij dat de bussen niet snel genoeg reden en dat er niet genoeg eigen banen waren. Nu die banen er zijn, zegt u dat de bussen de plaats van de auto's innemen en dat ze te snel rijden.*

**De voorzitter.**- *De parlementsleden hebben altijd het laatste woord.*

Wenst u nog iets toe toe voegen, mijnheer de Clippele?

**De heer Olivier de Clippele** (in het Frans).- *Ik zal de vraag opnieuw stellen op een ander ogenblik. De sfeer is nu te gespannen. Ik heb het gevoel dat*

**M. Olivier de Clippele.**- *A toutes les heures. Les personnes âgées ne prennent le bus que lorsqu'elles sont sûres d'avoir une place assise.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Les places assises sont réservées en priorité aux personnes âgées. Nous avons d'ailleurs introduit des amendes administratives pour faire respecter cette disposition.*

**M. Olivier de Clippele.**- *Nous devrions avoir un débat sur la vitesse des transports en commun.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Que proposez-vous, M. de Clippele ?*

**M. le président.**- *M. le ministre, s'il vous plaît, pas de dialogue ! M. de Clippele a la parole. Je vous la donnerai encore volontiers.*

La parole est à M. de Clippele.

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Qu'est-ce qu'il propose ?*

**M. Olivier de Clippele.**- *Ce sera pour une autre fois, M. le président...*

**M. Pascal Smet, ministre.**- *Il n'a rien à proposer ! Je trouve cela un peu facile. Un autre membre du parti de M. de Clippele disait il y a deux ou trois mois : la vitesse commerciale, le problème des bus qui ne roulent pas assez vite, le manque de sites propres... On peut le retrouver dans les annales du parlement ! Alors, on fait des sites propres. Et le même parti dit qu'on on prend la place des voitures. Et maintenant, une autre histoire ! M. de Clippele dit que les bus roulent trop vite, mais ne sait pas que proposer. C'est un peu trop simple. Dites-moi comment vous voulez agir et je vous dirai si, oui ou non, c'est une bonne suggestion. Quand c'est constructif, je suis toujours partant.*

**M. le président.**- *C'était M. de Clippele qui avait la parole. La parole revient toujours aux membres du parlement en dernier lieu.*

La parole est donc à M. de Clippele, s'il la souhaite.

**M. Olivier de Clippele.**- *Je reposerai la question à un autre moment. Le débat est un peu trop tendu. Je crois avoir été mal compris : je ne suis pas contre*



*men mij slecht begrepen heeft: ik ben helemaal niet tegen het openbaar vervoer!*

*- Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW NADIA EL YOUSFI

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

betreffende "het beleid inzake gelijke kansen voor mannen en vrouwen in het human resourcesbeleid van de MIVB".

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, verontschuldigd, wordt de interpellatie geacht te zijn ingetrokken en, op verzoek van de minister, in een schriftelijke vraag omgezet.

#### MONDELINGE VRAGEN

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

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de variabele snelheidsbeperking in de tunnels".

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

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** De minister heeft eindelijk een beslissing genomen over

les transports en commun !

*- L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE MME NADIA EL YOUSFI

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

concernant «la politique d'égalité des chances entre hommes et femmes dans la gestion des ressources humaines à la STIB».

**M. le président.-** En l'absence de l'auteur, excusée, l'interpellation est considérée comme retirée et, à la demande du ministre, transformée en question écrite.

#### QUESTIONS ORALES

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

#### QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant «la vitesse variable dans les tunnels».

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

**M. Philippe Pivin.-** Le feuillet de la vitesse dans les tunnels bruxellois dure depuis plusieurs années.

*de variabele snelheid in de tunnels. Hij heeft daarbij het advies gevolgd van een aantal burgemeesters en van de studie van het BIVV.*

*Momenteel worden er camera's geplaatst zodat het systeem in werking kan treden.*

*Op basis van die camerabeelden zal de snelheid van het verkeer worden aangepast via dynamische signalisatieborden. Dat systeem komt zowel de doorstroming als de luchtvervuiling ten goede.*

*De minister is voorstander van dit systeem. Hoe staat het met de invoering ervan?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Er loopt een aanbesteding voor de snelheidsmeting op basis van de herkenning van de nummerplaat. Na de installatie van dat systeem wordt het mogelijk om de reële rijnsnelheid te meten en de uitrusting van de tunnels daaraan aan te passen.*

*Er is ook nood aan een automatisch detectiesysteem om problemen zo snel mogelijk op te sporen. Daarna moet de operator een bepaald scenario uitvoeren. Dit systeem vereist camera's en een centrale controlepost. Dat is een zware investering.*

*Mijn diensten zullen mij in de loop van de volgende weken een systeem voorstellen, zodat vervolgens een aanbesteding kan worden uitgeschreven. Dat is een eerste stap in het hele verhaal.*

Il est aujourd'hui terminé et j'en suis ravi. Vous avez en effet pris une décision début octobre en suivant les recommandations de certains bourgmestres et de l'étude de l'IBSR .

Cette étude lançait également la piste de limitations de vitesses variables en fonction du contexte de circulation. Cette piste devrait être mise en œuvre de concert avec un système de détection des incidents qui, je pense, est en cours de mise en place via l'installation de caméras automatiques.

La limitation variable serait matérialisée par des panneaux à affichage variable qui indiqueraient donc, à la baisse, les vitesses autorisées en fonction des contextes de circulation. Ce système serait bénéfique, à la fois pour la congestion dont vous parliez tout à l'heure mais également pour l'environnement puisque, comme on le sait et comme le rappelle aussi l'étude, la vitesse de 50 km/h n'est pas la moins polluante en cas de trafic fluide.

Lors de mon interpellation du mois de juin dernier sur la vitesse dans les tunnels, vous nous aviez dit être favorable à un tel système de vitesse variable. J'aimerais donc savoir aujourd'hui où en est ce dossier. Avez-vous ou comptez-vous commander une étude sur le sujet à votre administration ou à l'IBSR ? Si oui, quand pourrez-vous nous en diffuser les résultats ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Un marché de calcul des temps de parcours par reconnaissance de plaques d'immatriculation est en cours d'exécution. Une fois cet équipement installé, il sera possible de connaître, en tout temps, les vitesses réellement pratiquées dans les tunnels et, notamment, d'ajuster le fonctionnement des équipements des tunnels au contexte réel.

D'autre part, comme vous le suggérez, la piste de limitations de vitesse variables en fonction du contexte de circulation suppose un système de détection automatique d'incidents permettant de minimiser le délai de leur détection.

Ce système permet, sur la base d'images de vidéo-surveillance, de détecter tout événement inhabituel survenant sur la voirie. Après avoir repéré un incident, il avertit l'opérateur et lui propose un

*Eerst moet het herkenningssysteem van de nummerplaten en van de automatische detectie van problemen worden ontwikkeld en geplaatst. Daarna kunnen dynamische verkeersborden worden geplaatst om de snelheid aan de omstandigheden aan te passen. Daarvoor is echter nog een haalbaarheidsstudie nodig. Die wordt nu voorbereid.*

scénario à mettre en œuvre. Ce système requiert l'installation de caméras, d'une unité centrale de contrôle et de gestion. Les actions à prendre sont variées et dépendent de la nature de l'incident : intervention des services de secours, information aux usagers, notamment via une signalisation variable. Ce système représente un investissement important.

Mon administration me soumettra dans les prochaines semaines une proposition d'installation d'un tel système devant déboucher sur le lancement du marché correspondant. Un tel développement est un premier pas avant d'envisager une gestion dynamique des vitesses qui, à partir d'une vitesse maximale définie et annoncée, varierait à la baisse en fonction de circonstances de trafic délicates.

Ma priorité est actuellement le développement et la mise en œuvre du système de reconnaissance de plaques et du système de détection automatique d'incidents.

Une étape ultérieure sera un système d'adaptation dynamique de la vitesse qui nécessite encore une étude technique de praticabilité et de faisabilité. C'est en préparation.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

**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 week van de mobiliteit en de  
autoloze dag in 2008".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG  
VAN MEVROUW ADELHEID  
BYTTEBIER,**

**betreffende "het gebrek aan initiatieven op  
de Europese dag zonder auto, 22.9.2008".**

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE  
TEITELBAUM**

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

**concernant "l'édition 2008 de la semaine de  
la mobilité et de la journée sans voiture à  
Bruxelles".**

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME  
ADELHEID BYTTEBIER,**

**concernant "le manque d'initiatives lors de  
la journée européenne sans voiture le  
22.9.2008".**

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van mevrouw Adelheid Byttebier, die verontschuldigd is, wordt haar toegevoegde mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken.

Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Van 16 tot 22 september vierde heel Europa de mobiliteit. In Brussel ging volgens de MIVB heel wat aandacht naar het openbaar vervoer. Haar programma bevatte onder meer een gezinsrally, stickers voor op de wagen en gratis openbaar vervoer tijdens de autoloze zondag.*

*Welke evenementen vonden plaats in het kader van de Europese week van de mobiliteit? Hebt u samengewerkt met andere grote Europese steden? Welke budgetten hebt u aan deze evenementen besteed? Gaf Europa subsidies?*

*Dankzij het goede weer was de autoloze zondag een groot succes. Hoeveel deelnemers waren er naar schatting? Waren het er meer dan in het recordjaar 2007?*

*Heel wat deelnemers klaagden over het openbaar vervoer. De voertuigen zaten meteen overvol en op sommige lijnen reden ze erg onregelmatig.*

*Hebt u speciale maatregelen genomen voor het gratis openbaar vervoer tijdens de autoloze zondag? Hebt u bijkomende trams en bussen ingelegd en met welke frequentie? Hoeveel passagiers waren er die dag?*

*U wil dit evenement herhalen tijdens het Irisfeest, maar dan alleen in de Vijfhoek en u onderhandelt ook met de stad Brussel over andere autoloze dagen. Hoe zit het daarmee? Blijven die allemaal beperkt tot de Vijfhoek?*

**M. le président.-** En l'absence de Mme Adelheid Byttebier, excusée, sa question orale jointe est considérée comme retirée.

La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Du 16 au 22 septembre 2008, toute l'Europe célébrait la mobilité et Bruxelles, région-capitale, participait naturellement à ces festivités. Ainsi, la STIB se félicitait de ce que l'édition 2008 fasse la part belle aux transports publics. Le programme distribué par la STIB annonçait d'ailleurs un rallye des familles, des invitations à afficher ses convictions sur son véhicule et, en apothéose, le dimanche sans voiture où les transports publics de la STIB étaient gratuits.

Pourriez-vous nous préciser les différentes animations qui ont été programmées et réalisées dans le cadre de cette semaine européenne de la mobilité ? Des partenariats avec d'autres grandes villes européennes ont-ils été réalisés ? Quel budget total a-t-il été consacré à cette initiative et comment s'est-il réparti entre les différents postes ? Un subside européen est-il intervenu ?

D'autre part, en ce qui concerne le dimanche sans voiture, celui-ci a connu un grand succès, notamment en raison de la météo avantageuse. Pourriez-vous nous donner une estimation du nombre de participants ? Est-il supérieur à celui de 2007, année de tous les records d'affluence selon la presse ?

Si la journée semble s'être bien déroulée dans l'ensemble, nombre de participants se plaignaient des transports publics. En effet, les véhicules circulant le dimanche étaient tous pris d'assaut et aussi vite remplis, laissant de nombreux voyageurs sur le trottoir. De même, les lignes arrivaient de manière totalement irrégulière, de telle sorte qu'il fallait parfois attendre un très long moment avant de voir arriver des véhicules les uns à la suite des autres.

Des dispositions spécifiques ont-elles été prises à l'occasion de ce dimanche sans voiture et, corrélativement, pour la gratuité des transports publics ? Des bus et des trams supplémentaires ont-ils été mis en circulation et, dans l'affirmative, à quelle fréquence ? Par ailleurs, il nous plairait de connaître le nombre de voyageurs recensés au long

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Tijdens de Week van Vervoering waren er in het gewest zoals altijd heel wat evenementen rond verschillende aspecten hiervan. Een volledige lijst vindt u op [www.weekvanvervoering.irisnet.be](http://www.weekvanvervoering.irisnet.be).*

*Elke dag van de Week van Vervoering had een specifiek thema. Maandag stond in het teken van "zonder auto naar school of naar het werk". De bevolking werd op meerdere manieren aangespoord om mee te werken.*

*Er zijn twee nieuwe standplaatsen voor autodelen geopend, er is een voetgangerskaart gepubliceerd en in samenwerking met de ULB en de VUB heeft een nieuw fietspunt de deuren geopend. Voor de autoloze zondag heb ik de gemeenten opgeroepen om deel te nemen aan het project "Mijn dorp in de stad". Negen Brusselse gemeenten hebben gezellige, rustige zones ingericht.*

*Ik geef een overzicht van de uitgaven voor de Week van Vervoering. Voor de communicatie was 270.000 euro uitgetrokken, voor de projectoproep 42.500 euro en voor de subsidies aan verenigingen 100.000 euro. De volgende uitgaven hebben betrekking op de Autoloze Zondag zelf. Aan de coördinatie en het call center werd 35.000 euro besteed, aan de projectoproep 'Mijn dorp in de stad' 64.000 euro, aan subsidies aan verenigingen 52.500 euro, aan gratis en extra openbaar vervoer 261.000 euro en aan de sluiting van de tunnels en de plaatsing van bijkomende wegwijzers 200.000 euro.*

*We hebben niet samengewerkt met andere Europese steden en ontvingen geen Europese*

de cette journée.

Enfin, vous avez déclaré : "J'ai bien l'intention de répéter l'événement. Lors de la fête de l'Iris, bien sûr, mais uniquement dans le Pentagone. Et je négocie avec la Ville de Bruxelles d'autres journées sans voiture, sans doute le dernier dimanche de juin, de juillet et d'août."

Pourriez-vous nous éclairer à cet égard ? Où en est l'état d'avancement de ce dossier et l'évolution de vos négociations avec la Ville ? Ces journées seraient-elles également limitées au Pentagone ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Durant la semaine européenne de la mobilité, comme chaque année, un large éventail d'activités portant sur les différents aspects de la mobilité urbaine ont été proposées dans notre Région. Je ne vais pas vous les énumérer toutes en détail, car elles sont trop nombreuses. Vous trouverez l'aperçu complet sur le site [www.semainedelamobilite.irisnet.be](http://www.semainedelamobilite.irisnet.be).

Nous avons défini un thème particulier pour chaque journée de la semaine. Un ou plusieurs modes de déplacement ont ainsi été mis à l'honneur chaque jour comme l'intermodalité, les piétons, les transports publics, les cyclistes, les projets citoyens, le Dimanche sans voiture. La journée du lundi était consacrée plus particulièrement au thème "à l'école/au travail sans voiture". Différents appels à participation ont été lancés à la population, intitulés "Ne manquons pas d'air dans nos quartiers", "Ne manquons pas d'air pour nos écoles", et le défi trajet court.

Ainsi, deux nouvelles stations de carsharing se sont ouvertes, la carte piéton a été lancée, un nouveau point vélo a été inauguré en collaboration avec l'ULB et la VUB. Pour le dimanche sans voiture même, j'ai lancé l'appel à participation à "Mon village à la ville". Neuf communes bruxelloises ont, avec le soutien de la Région, créé des zones de convivialité et de quiétude sur un lieu symbolique de leur territoire.

Le budget imparti à cette semaine se distingue comme suit :

- Volet communication : 270.000 euros ;
- Appel à projets "Ne manquons pas d'air..." : 42.500 euros ;

*subsidies. Het is onmogelijk om te zeggen hoeveel mensen er hebben deelgenomen aan de autoloze zondag. Volgens de politie waren er meer deelnemers dan in 2007. Uit de statistieken blijkt dat het weer daarbij een belangrijke rol speelt.*

*De MIVB rijdt gratis op autoloze zondag en zet extra trams en bussen in op drukke lijnen. Autoloze zondag is een bijzondere dag voor de MIVB, want de verkeersomstandigheden zijn extra moeilijk. De voertuigen mogen niet sneller dan 30 km/u rijden en de chauffeurs moeten extra aandachtig zijn.*

*Jammer genoeg respecteren sommige mensen de verkeersregels niet, hoewel er duidelijk is gecommuniceerd over dat thema. Daardoor lopen trams en bussen soms vertraging op, maar dat is een aanvaardbaar ongemak.*

*Ik ben altijd al van plan geweest om de autoloze zondag te herhalen op een kleiner deel van het gewest. Dit jaar is dat voor het eerst gelukt en iedereen was het erover eens dat het een groot succes was. Ik onderzoek samen met de stad Brussel de mogelijkheid om tijdens de zomermaanden elke laatste zondag van de maand een autoloze zondag te organiseren in de Vijfhoek.*

- Associations subsidiées pour ces appels à projets de la semaine : 100 000 euros.

Quant à la journée du dimanche sans voiture :

- Coordination, call center : 35.000 euros ;
- Appel à projet 'Mon village à la ville' : 64.000 euros ;
- Association subsidiée pour ce projet : 52.500 euros ;
- Gratuité et augmentation de la fréquence sur le réseau de la STIB : 261.000 euros ;
- Fermeture des tunnels et signalisation : 200.000 euros.

Aucun partenariat avec d'autres villes européennes n'a été réalisé et aucun subside européen n'est intervenu dans cette organisation. Il est impossible de chiffrer avec précision le nombre de participants car toute personne se promenant sur la rue lors du Dimanche sans voiture peut être considérée comme participant. Selon la police, leur nombre était plus important cette année qu'en 2007, année qui avait battu tous les records. Il ressort des statistiques que le beau temps ne constitue pas un hasard lors du Dimanche sans voiture. Mis à part une petite averse, le soleil a toujours été au rendez-vous! Il semble que même les dieux apprécient le Dimanche sans voiture.

Par ailleurs, la STIB offre à cette occasion un service gratuit de ses lignes et fonctionne en outre selon le régime du samedi. Les lignes fort fréquentées sont dès lors renforcées. Je puis vous fournir ultérieurement un aperçu complet de la fréquence d'utilisation des services de la STIB. Le Dimanche sans voiture n'est pas une journée classique pour la STIB, car il induit des conditions de circulation plus difficiles. La vitesse maximale est de 30km/h pour tous les véhicules. Les conducteurs de bus et de trams doivent par conséquent redoubler d'attention en raison du grand nombre de cyclistes et de piétons.

Malheureusement, certains ne respectent pas le Code de la route ce jour-là, malgré une campagne de communication précise lancée à cet effet. Nos chauffeurs sont donc amenés à redoubler d'attention et à faire preuve de prudence, ce qui peut facilement expliquer les retards. Mais lorsque le beau temps est au rendez-vous et que la ville fait la fête, ces retards ne sont plus qu'un petit désagrément que l'on accepte.

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *Uit uw antwoord maak ik een zekere irritatie op.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik geef gewoon cijfers.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *Waarvoor diende die 261.000 euro? Dat kon ik niet opschrijven.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Voor het gratis openbaar vervoer en de verhoogde frequentie.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *Kunt u ons de lijst van de gesubsidieerde verenigingen bezorgen?*

*Ik ben blij dat u toegeeft dat u geen precies cijfer kunt plakken op het aantal deelnemers. Niet iedereen die die dag op straat komt, neemt immers deel.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De politie geeft ons haar indrukken en ik ben ook zelf heel de dag op pad en kan dus vergelijken. Er was erg veel volk en er waren weinig wagens.*

Enfin, j'ai toujours eu l'intention de réitérer les Dimanches sans voiture dans un périmètre plus restreint. Pour la première fois, cela a été possible cette année. Tout le monde s'accordait sur le fait que l'événement était un franc succès et pourrait être répété lors de l'édition 2009 de la fête de l'Iris. Par ailleurs, je souhaite examiner avec la Ville de Bruxelles dans les semaines à venir comment nous pourrions fermer le Pentagone aux voitures chaque dernier dimanche des mois d'été.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** J'espère ne pas vous avoir ennuyé avec ma question. Le ton de votre réponse était un peu agacé.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je donne les chiffres.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Dans votre énumération, je voudrais savoir à quoi correspond cet avant-dernier montant de 261.000 euros ; vous allez trop vite et je n'ai pas pu tout noter.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Ils sont affectés à la gratuité et aux fréquences supplémentaires de la STIB.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Merci. Est-il possible que la liste des associations soit envoyée, ou attachée aux rapports des associations subventionnées ?

J'étais d'autre part un peu surprise de lire - et je pensais que cela venait de vous - qu'il y avait une estimation du nombre de participants. Evidemment, les gens qui se promènent en rue ne participent pas forcément au "Dimanche sans voiture". Des gens se promènent en rue toute l'année, et je ne comprenais donc pas qu'on puisse estimer un nombre de participants. Mais puisque vous me dites vous-même que ce n'est pas un chiffre qu'on peut donner, nous sommes d'accord.

**M. Pascal Smet, ministre.-** La police rassemble et nous communique ses impressions, et je suis moi-même sur le terrain toute la journée. Je peux donc comparer. Il y avait beaucoup de monde et moins de voitures dans la ville, et cela a été confirmé par la police.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *U kunt sarcastisch doen over de vertragingen bij de trams, maar de mensen die een dagje plannen, willen op het openbaar vervoer kunnen rekenen. In plaats van fatalistisch te zijn, moet u de zaken verbeteren.*

- *Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RACHID MADRANE**

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

**betreffende "de synchronisatie van de verkeerslichten".**

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

**De heer Rachid Madrane** (*in het Frans*).- *Volgens een VAB-studie zou een betere synchronisatie van de verkeerslichten filevorming vermijden. Minder files betekent minder tijdverlies voor de automobilisten en meer tijd voor de voetgangers om over te steken, evenals minder milieuhinder en meer verkeersveiligheid. De Europese Commissie heeft zich al meermaals uitgesproken vóór de synchronisatie van verkeerslichten om de CO2-uitstoot te doen dalen.*

*Het Nederlandse proefproject, waar een team van experts de taak kreeg om de bestaande verkeerslichten te beheren en te onderhouden, oogst positieve resultaten.*

*Wat denkt u van de VAB-studie? Plant het gewest beleidsmaatregelen om de verkeerslichten te synchroniseren?*

**Mme Viviane Teitelbaum.**- En ce qui concerne les trams en retard ou qui n'arrivent pas, on peut être sarcastique, comme vous l'avez été, en disant que ce n'est qu'un petit désagrément. Mais les gens planifient une journée comme celle-là et attendent les transports. Il serait préférable de dire qu'on va essayer de l'améliorer plutôt que l'accepter comme une fatalité.

- *L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. RACHID MADRANE**

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

**concernant "la synchronisation des feux de circulation".**

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

**M. Rachid Madrane.**- D'après une étude de l'association automobiliste flamande VAB, la synchronisation des feux de circulation permettrait de fluidifier la circulation et de lutter efficacement contre les embouteillages. Ainsi, optimiser un carrefour sur cinq reviendrait à éviter 2,5 millions d'heures d'embouteillage.

Outre le gain de temps que cela représenterait pour des milliers d'automobilistes, une diminution des embouteillages offrirait également des garanties supplémentaires en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement. A ce titre, on notera avec intérêt que la Commission européenne s'est déjà prononcée à plusieurs reprises en faveur de la synchronisation des feux comme moyen de réduire la production de CO<sub>2</sub>. De plus, cette politique donnerait le temps nécessaire au piéton pour traverser la voirie.

Il semble que l'expérience pilote des Pays-bas en cette matière a montré des résultats positifs. Les autorités néerlandaises ont mis sur pied une équipe d'experts spécialement affectée à la gestion et à



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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik ben op de hoogte van de VAB-studie. Het team van experts waarvan sprake in de studie bestaat uit 23 personen. Nederland telt 5.500 kruispunten met verkeerslichten, terwijl Mobiel Brussel er 450 beheert. Mijn administratie telt momenteel drie experts, wat verhoudingsgewijs evenveel is als in Nederland.*

*Het gewestelijk beleid wordt uiteengezet in de Irisplannen. Een van de maatregelen die onder prioriteit 4 ("een gehiërarchiseerd en beveiligd wegennet ontwikkelen") vallen, is "het beheer van de verkeerslichten verbeteren": "Op de gewestwegen zal het gewest de verkeerslichten op elkaar afstemmen (groene golven). Op die manier kan de luchtvervuiling worden tegengegaan, de snelheid van de automobilisten gecontroleerd en de regelmaat van het openbaar vervoer bevorderd."*

*Onder prioriteit 7 ("realtime beheer en informatie rond mobiliteit") valt een programma om de verkeerslichten in de onmiddellijke omgeving van de tunneluitgangen op elkaar af te stemmen. "Bij noodgevallen zal MOBIRIS de verkeerslichten van op afstand kunnen sturen en eventueel in een voorgeprogrammeerde stand instellen zodat de tunnels snel kunnen worden ontruimd."*

*De laatste jaren zijn er maatregelen getroffen en investeringen gedaan om de verkeerslichten te synchroniseren. Opeenvolgende kruispunten werden met elkaar in verbinding gesteld.*

*Mobiel Brussel beschikt over een netwerk van 110 km transmissiekabels, dat grotendeels uit de jaren zeventig stamt. De laatste jaren is daar 10 km aan toegevoegd. Momenteel is ongeveer 60% van de kruispunten op het netwerk aangesloten. Dat is een stuk minder dan in sommige andere Europese*

l'entretien des feux de circulation existants.

Avez-vous pris connaissance des résultats de l'étude du VAB ? Si oui, que pensez-vous des résultats ?

Quelle est la politique de la Région en matière de gestion des feux de stationnement ? Existe-t-il une politique de synchronisation des feux tricolores ? Si non, pourriez-vous l'envisager ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Mes services ont effectivement pris connaissance de l'étude du VAB. L'équipe "ondes vertes" évoquée dans l'étude se compose de 23 personnes spécialisées dans les techniques de régulation de trafic, qui, à la demande des différents gestionnaires de voirie, analysent le fonctionnement des axes de carrefours à feux tricolores où des problèmes de fluidité ou de formation de file sont constatés.

Les Pays-Bas comptent environ 5.500 carrefours à feux. Bruxelles Mobilité en gère 450. Pour ce qui concerne la maîtrise des techniques de trafic, à l'heure actuelle, trois personnes de mon administration sont compétentes en la matière, soit un nombre proportionnellement équivalent à celui prévu par les autorités néerlandaises.

La politique de la Région en la matière est dictée par les plans Iris 1 et 2. Une des actions programmées de la priorité 4, "Développer un réseau hiérarchisé et sécurisé" s'intitule « Optimiser la gestion des feux ». Le texte indique notamment que "sur les axes régionaux, la Région créera un système de synchronisation des feux -« ondes vertes »- permettant de diminuer la pollution tout en contrôlant la vitesse des automobilistes et en favorisant la régularité des transports en communs »

La priorité 7, « Information et gestion de la mobilité en temps réel », inclut une action programmée sur la télécommande des feux de signalisation, qui comporte la coordination des feux aux abords des sorties des tunnels. En cas d'urgence, le centre Mobiris doit télécommander le basculement du fonctionnement des feux vers une programmation qui optimise l'évacuation des tunnels. »

steden.

*De meeste kruispunten zijn voorzien van detectoren die de duur van het groen licht aanpassen, zowel voor aparte kruispunten als voor een reeks opeenvolgende kruispunten. Er bestaan ook specifieke detectoren om het openbaar vervoer vlot te trekken. Op verscheidene gewestwegen zijn er groene golven ingesteld, 's morgens voor het inkomend en 's avonds voor het uitgaand verkeer. Het gaat om de Tervurenlaan, de Leuvensesteenweg tussen Madou en Sint-Joost, de Leopold III-laan, de kleine Ring tussen de Hallepoort en Saintelette, de Brugmannlaan, de Stallestraat, de Waterlooosesteenweg, de Belliardlaan, de Wetstraat, de Ninoofsesteenweg en de Louizalaan.*

*Ook op andere kruispunten kan het verkeer worden geregeld afhankelijk van de verkeersdruk: de Keizer Karellaan, de de Smet de Naeyerlaan en de Wereldtentoonstellingslaan. De methodes worden regelmatig aangepast aan de nieuwste mobiliteitsstudies en aan de nieuwe technieken.*

*De synchronisatie van de verkeerslichten ten behoeve van een betere doorstroming van het openbaar vervoer maakt een synchronisatie ten behoeve van het gewone verkeer niet altijd mogelijk.*

*Op termijn wil mijn administratie een moderne centrale uitbouwen voor het beheer van de verkeerslichten, evenals een centrale voor de telecontrole van de randinfrastructuur.*

*Na deze studie heeft de VRT Radio mij uitgenodigd voor een rechtstreekse uitzending waarin het systeem in de Wetstraat werd getest. Het was misschien jammer voor de journalist, maar het systeem werkte perfect. Uiteraard mag de automobilist niet sneller dan 50 km/u rijden.*

Il existe déjà une politique de gestion des feux tricolores à l'heure actuelle. Ces dernières années, plusieurs investissements ont été réalisés en la matière afin de se doter des outils nécessaires. Pour pouvoir coordonner les feux, une communication réciproque est nécessaire entre les carrefours qui se suivent.

Bruxelles Mobilité dispose d'un réseau de câbles de transmission de 110 km, essentiellement réalisé entre 1970 et 1980. Il a été étendu de 10 km ces dernières années. Quelque 60% des carrefours bruxellois sont connectés. Il est à noter que, dans certaines villes européennes, ce taux de connexion atteint 90 à 100%.

La plupart des 450 carrefours bruxellois sont équipés de détecteurs qui permettent d'adapter la durée du feu vert, aussi bien sur des carrefours individuels que sur des séries de carrefours. De plus, il existe des détecteurs spécifiques permettant de favoriser le flux des transports publics. Des ondes vertes sont prévues sur plusieurs axes régionaux. Elles sont enclenchées le matin à l'entrée de la ville, le soir à la sortie, et fonctionnent en cycles courts mixtes durant la nuit.

Les axes concernés sont : l'avenue de Tervueren, la chaussée de Louvain entre Madou et Saint-Josse, le boulevard Léopold III, la petite ceinture entre la Porte de Halle et Saintelette, l'avenue Brugmann, la rue de Stalle, la chaussée de Waterloo, l'avenue Belliard/rue de la Loi, la chaussée de Ninove et l'avenue Louise.

D'autres carrefours de la Région sont également réglés par zones, selon les densités de trafic mesurées, parmi lesquels l'avenue Charles Quint, le boulevard de Smet de Naeyer et l'avenue de l'Exposition universelle. Ces méthodes sont régulièrement adaptées et/ou renouvelées au gré des études de mobilité effectuées et des moyens techniques et humains mis en oeuvre.

Soulignons que le projet en cours visant à accorder une facilité de passage aux carrefours à feux pour les transports en commun ne permet pas toujours d'instaurer une synchronisation des feux pour les véhicules sur les axes empruntés par les bus et tramways.

Mon administration compte se doter à moyen terme d'une centrale moderne de gestion des feux et d'une

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
VÉRONIQUE JAMOULLE**

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

**betreffende "de gedeeltelijke terugbetaling  
van de schoolabonnementen van de MIVB".**

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

De heer Madrane heeft het woord.

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** *Op initiatief van de Franse Gemeenschap heeft de MIVB beslist de prijs van schoolabonnementen voor jongeren tussen 12 en 24 jaar te verminderen.*

*Dit is een eerste stap naar een gratis abonnement en speelt in op de daling van de koopkracht, die de grote meerderheid van de gezinnen treft.*

*De communicatie over deze maatregel verloopt weinig efficiënt, zowel ten aanzien van de betrokken gebruikers als van de onderwijsetsnetten.*

centrale de télégestion ou de télécontrôle des équipements en support, pour une gestion encore plus performante.

Pour l'anecdote, la VRT radio m'a, à la suite de cette étude, demandé de participer à une émission en direct afin de tester le fonctionnement des "ondes vertes" rue de la Loi, en partant de l'idée que le système ne fonctionnerait pas. Malheureusement pour eux, tout a très bien fonctionné.

Le système fonctionne, à condition de ne pas dépasser la vitesse de 50 km/h.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME VÉRONIQUE  
JAMOULLE**

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

**concernant "les remboursements partiels des  
abonnements scolaires de la STIB".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteur, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est lue par M. Rachid Madrane.

La parole est à M. Madrane.

**M. Rachid Madrane.-** La STIB a pris la décision de diminuer le prix des abonnements scolaires, à l'initiative de la Communauté française, à destination des élèves et étudiants de 12 à 24 ans.

Cette mesure constitue un premier pas vers une gratuité que Mme Jamoulle avait souhaitée dans une précédente interpellation en juin, afin de répondre en partie à la baisse du pouvoir d'achat dont sont victimes la grande majorité des ménages et qui soulagera indubitablement le budget des familles, toujours mis à rude épreuve en période de rentrée scolaire.

*De maatregel geldt voor de scholen van alle onderwijsnetten in de Franse Gemeenschap. Op de site van de MIVB kun je een terugbetalingsformulier downloaden. Dit is echter onduidelijk, waardoor heel wat gezinnen die in aanmerking komen, er geen gebruik van maken.*

*Hebt u contact opgenomen met de schooldirecties om ervoor te zorgen dat de ouders en leerlingen op de hoogte zijn van deze maatregel?*

*Hoe hebt u de diensten van de MIVB voorbereid op de grote hoeveelheid aanvragen die ze zullen moeten verwerken? Hebt u personeel toegewezen om de piek van aanvragen begin oktober op te vangen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Op 26 augustus informeerde de Franse Gemeenschap de MIVB over haar voornemen om jongeren tussen 12 en 24 die onderwijs volgen aan een instelling van de Franse Gemeenschap, vanaf het schooljaar 2008 een voorkeurstarief aan te bieden.*

*De MIVB staat in voor de administratieve afhandeling hiervan en heeft een terugbetalingsformulier opgesteld. Sinds 29 augustus is dit beschikbaar op de website van de MIVB en in de Bootiks en kiosken. Het Contact Center staat klaar om alle vragen te beantwoorden.*

*De MIVB heeft het formulier bovendien toegevoegd aan de mailing over de vernieuwing van de abonnementen die ze begin september verstuurd heeft, om iedereen op de hoogte brengen van deze mogelijkheid.*

Toutefois, l'information quant à cette mesure ne serait pas des plus efficaces, tant du point de vue de sa diffusion auprès des usagers concernés qu'en ce qui concerne les réseaux scolaires visés.

A cet égard, il importe d'insister sur le fait que ce sont bien les écoles de tous les réseaux en Communauté française qui bénéficient de cette réduction tarifaire. Le formulaire de remboursement téléchargeable sur le site de la STIB est relativement imprécis en ce qu'il fait référence "au directeur de l'établissement de la Communauté française". Il serait regrettable que ces réductions ne soient pas demandées par les familles pour cause d'imprécision dans le formulaire en question.

Quant aux écoles, avez-vous entamé l'une ou l'autre démarche auprès des directions des établissements scolaires afin de vous assurer que l'existence et l'application de cette mesure sont bien connues des parents et des élèves ?

Enfin, et pour répondre aux grandes demandes qui afflueront certainement vers la STIB, comment avez-vous organisé vos services ? Du personnel a-t-il été affecté afin d'éviter des retards dans le traitement des demandes et le remboursement de ces sommes, prévu pour début octobre ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** C'est le 26 août dernier que la STIB a pris connaissance du souhait de la Communauté française d'offrir un tarif préférentiel aux élèves et étudiants de 12 à 24 ans inscrits dans un établissement de la Communauté française, et ce dès la rentrée scolaire 2008.

La STIB ayant été chargée de gérer la partie administrative - hors remboursement - de cette mesure, un formulaire de demande de remboursement a été conçu au plus vite sur base des premiers éléments communiqués par la Communauté française. Ce formulaire était disponible sur le site internet de la STIB dès le 29 août, ainsi que dans les Bootik et Kiosk. Le Contact Centre était également prêt à répondre aux premières questions des clients dès cette date.

Afin de diffuser le plus rapidement possible

*Nadien kreeg de MIVB bijkomende informatie van de Franse Gemeenschap, die ze verwerkt heeft in een nieuwe versie van het formulier, die sinds 15 september de oude vervangt.*

*Op de tweede versie van het formulier moest sinds half september, op vraag van de Franse Gemeenschap, een aantal gegevens worden ingevuld over de instelling en de ondertekenaar van het document.*

*Binnen de MIVB is er een dienst die zich bezighoudt met de verwerking van de terugbetalingsaanvragen. De informatie wordt rechtstreeks bezorgd aan de Franse Gemeenschap, die instaat voor de terugbetaling.*

*De maatregel werd aangekondigd en werd meteen van kracht. Daartoe was een aanpassing nodig van de software en van de interne organisatie. De eerste gegevens worden nu aan de Franse Gemeenschap bezorgd en de terugbetalingen kunnen in de tweede helft van oktober van start gaan.*

*De MIVB valt in deze zaak niets te verwijten. De problemen werden veroorzaakt door de laattijdige beslissing van de Franse Gemeenschap. De MIVB zal vanaf volgend jaar de gegevens automatisch aan de Franse Gemeenschap bezorgen.*

*- Het incident is gesloten.*

l'existence de cette nouvelle mesure auprès des bénéficiaires potentiels, le formulaire a aussi été intégré directement dans le mailing scolaire envoyé début septembre par la STIB pour les renouvellements d'abonnements de novembre.

De nouveaux éléments reçus de la Communauté française en date du 10 septembre ont été intégrés dans une deuxième version, cette dernière remplaçant dès le 15 septembre l'ancienne, tant sur internet, dans les Bootik et Kiosk de la STIB, que dans le mailing envoyé pour les renouvellements d'abonnements scolaires à partir de décembre.

La deuxième version du formulaire visait notamment à apporter des précisions quant aux établissements visés par cette mesure - "organisés ou subventionnés par la Communauté française" - et au signataire du document - "direction ou autorité académique de l'établissement". Ce formulaire est en adéquation avec les souhaits de la Communauté française depuis la mi-septembre. Il a d'ailleurs été approuvé par cette dernière.

Quant à la gestion de cette mesure, un service au sein de la STIB s'occupe de réceptionner et d'enregistrer les demandes de remboursement. Les informations récoltées sont directement transférées à la Communauté française qui se charge du remboursement.

La mesure ayant été annoncée et mise en œuvre quasi au même moment, il a fallu adapter les programmes informatiques et l'organisation interne afin d'assurer le suivi des dossiers administratifs. L'organisation est à présent en place et les premiers fichiers sont envoyés à la Communauté française pour remboursement dès la deuxième quinzaine d'octobre.

Je crois que dans cette affaire on ne peut rien reprocher à la STIB. C'est la décision tardive de la Communauté française qui a occasionné des problèmes. La STIB est en contact avec la Communauté française pour automatiser à partir de l'année prochaine les échanges de données.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CÉLINE FREMAULT**

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

**betreffende "de zelfmoorden in de Brusselse  
metrostations".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
MARION LEMESRE**

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

**betreffende "de nieuwe MIVB-campagne".**

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

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).-** *De nieuwe MIVB-campagne herinnert de voetgangers er op een agressieve manier aan dat de tram altijd voorrang heeft.*

*De openbare ruimte is een waardevol goed dat moet worden gedeeld en beschermd. Uw houding, in combinatie met het agressief rendabiliteitsbeleid van de MIVB, roept bij de Brusselse bevolking stilaan haatgevoelens op. De MIVB, die zich in een duurzaam stadsbeleid zou moeten inschrijven met respect voor de weggebruikers, maar ook voor alle inwoners, handelaars en bezoekers van het gewest, is een staat in een staat geworden, die haar wet aan de gemeenten en de wijkcomités oplegt, met miskennis van alle andere eisen zoals de vlotheid van het autoverkeer, het wooncomfort, de groene ruimten en bomen, de toegang tot de handelszaken*

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE  
FREMAULT**

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

**concernant "les suicides dans les stations de  
métro bruxelloises".**

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

**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 "la nouvelle campagne de la  
STIB".**

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

**Mme Marion Lemesre.-** J'étais quelque peu en colère en découvrant cette dernière campagne publicitaire de la STIB, qui rappelle de façon agressive que le tram a priorité sur les piétons. Etes-vous conscient que l'espace public est un bien précieux à protéger, à embellir et à partager ?

Votre attitude, conjuguée à une recherche agressive de rentabilité commerciale de la STIB, est petit à petit en train de provoquer au sein de la population bruxelloise un sentiment de rejet, voire de haine à l'égard de notre société bruxelloise des transports en commun. En effet, une institution qui devrait s'inscrire dans un contexte de gestion durable de la ville, respectueuse non seulement de l'ensemble des usagers de la route mais aussi de l'ensemble des habitants, commerçants et visiteurs de notre Région, est progressivement en train de se

*en de veiligheid van de voetgangers.*

*Met deze campagne sterkt u de MIVB in haar agressief beleid. Sinds uw aantreden zijn de sympathieke gele trams in grijze stalen monsters veranderd die met een waanzinnige snelheid door de straten razen om de reissnelheid te halen, zonder rekening te houden met de zones 30, de schoolomgevingen en de gevaarlijke kruispunten. Hetzelfde geldt voor de bussen.*

*Deze campagne is het orgelpunt van een beleid dat steeds minder rekening houdt met de behoeften van de reizigers. U hebt de snelheid van de voertuigen misschien verhoogd, maar de reizigers doen langer over hun traject, omdat ze vaker moeten overstappen. Van een paradox gesproken!*

*Bent u het eens met de campagne van de MIVB, die chauffeurs stimuleert om agressief te rijden?*

*Vorig jaar zijn 69 voetgangers gewond geraakt door ongevallen met trams. Volgens de MIVB vonden er dit jaar al 41 ongevallen met trams en voetgangers plaats. Daarbij vielen in 37 gevallen gewonden.*

*U zou er beter voor zorgen dat voetgangers worden gewaarschuwd als er een tram aankomt. De rode oversteekstroken hebben de situatie al enigszins verbeterd. De campagne van de MIVB legt echter niet bepaald de nadruk op het respect voor mensenlevens.*

transformer en une espèce de pieuvre maléfique par qui tous les maux arrivent.

Parce que, devenue un Etat dans l'Etat, telle une ogresse assoiffée d'espaces et de pouvoir, la STIB impose sous votre tutelle sa loi aux communes et aux comités d'habitants - j'en veux pour preuve le nombre toujours plus important de comités qui se constituent pour lutter contre les méfaits de la STIB - au déni de toute prise en compte des autres exigences que sont la fluidité automobile (oui, j'ose encore m'en soucier !), le confort des logements, le respect des espaces verts et du patrimoine arboré, l'accès aux commerces et même, aujourd'hui, la sécurité des piétons.

En vous en prenant ainsi aux usagers les plus faibles de la route par cette nouvelle campagne agressive de la STIB, vous confortez la STIB dans cette tendance sauvage que vous lui avez inculquée dès votre arrivée. Car c'est par votre volonté que nos sympathiques petits trams jaunes sont devenus des monstres gris métallisés lancés à des allures folles de vitesse commerciale à tout prix, ne respectant ni les zones 30, ni les abords des écoles, ni les carrefours dangereux. Il en va de même pour les bus.

L'image publicitaire de vos monstres d'acier roulant entre deux cordons dorés sur un tapis rouge à travers un passage piéton vient en point d'orgue de cette politique de démesure tellement éloignée des attentes des utilisateurs des transports en commun qui - oh ! paradoxe - aujourd'hui mettent plus de temps pour aller d'un endroit à un autre dans un véhicule qui, lui, va plus vite ! En effet, si la vitesse commerciale de vos bêtes de métal a augmenté, les nombreuses nouvelles ruptures de charge ont ralenti les gens dans leurs déplacements.

En conclusion, M. le ministre, cautionnez-vous ce message, adressé, certes, aux piétons, priés de se planquer à la vue d'un tram, mais aussi aux chauffeurs de la STIB, les confortant dans une façon de conduire agressive, dangereuse et totalement déresponsabilisée en cas d'accident, puisqu'on leur dit qu'ils sont prioritaires ?

L'an passé, il y a eu 255 accidents de tram, blessant 69 piétons. La STIB a enregistré 41 accidents de tram impliquant des piétons sur les six premiers mois de l'année, dont 37 avec un blessé. Le dernier accident mortel survenu à Woluwe-Saint-Pierre ne

**De voorzitter.-** Het Bureau had de vraag van mevrouw Lemesre beter toegevoegd aan de interpellatie van de heer de Clippele.

De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Mevrouw Lemesre, u overdrijft.**

*Het verkeersreglement bepaalt expliciet dat trams voorrang hebben op voetgangers aan oversteekplaatsen. Die bepaling is voorzien, omdat trams een veel grotere remafstand hebben dan auto's. Overigens moeten ook trams strikte regels naleven.*

*Het is normaal dat we voetgangers wijzen op het verkeersreglement, want het gaat immers om hun eigen veiligheid.*

*De campagne was hoegenaamd niet agressief. Ze werd gesteund door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en door meerdere gemeenten. Alle televisiezenders vonden het een goede campagne. Ongelukken gebeuren als mensen zich niet aan de verkeersregels houden.*

*Een ongeval op vier betreft een aanrijding van een voetganger door een auto. Slechts 0,0002% van de ongevallen wordt veroorzaakt door de overdreven snelheid van trams. Tramchauffeurs moeten duidelijke regels volgen. Het verkeersreglement bepaalt dat ze voorrang hebben op voetgangers en dat moet volgens mij zo blijven.*

*Het is goed dat u aandringt op een evenwichtige verdeling van de openbare ruimte onder voetgangers, fietsers en automobilisten. Auto's, en vooral terreinwagens, nemen nog steeds te veel*

peut certes être imputé à la vitesse, mais il rappelle quand même la grande fragilité des piétons.

Il est nécessaire de prévoir des messages prévenant le piéton de la présence d'un tram, et je salue vos initiatives visuelles, notamment les bandes rouges au sol qui avertissent qu'il s'agit d'un endroit où passe le tram et signalent le danger. Toutefois, la communication en question ne va pas dans le sens d'un espace public à partager où la seule priorité est le respect de la vie et de l'intégrité physique de chacun.

**M. le président.-** Nous aurions pu avoir un très beau débat si le bureau élargi avait pu joindre la question de Mme Lemesre à l'interpellation de M. de Clippele.

La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je trouve que vous exagérez énormément, Mme Lemesre.

Le point de départ de la campagne en question est le Code de la route qui, en son article 42.4.6, indique clairement que, sauf s'ils y sont autorisés par des feux de signalisation, les piétons ne peuvent s'engager sur un passage pour piétons traversant des rails de tram ou un site propre de tram lorsqu'un tram approche.

Les trams, et tous les moyens de transport ferrés, sont soumis à des modes de circulation particuliers. En plus, le train comme le tram ont la priorité parce qu'ils ne peuvent pas freiner comme une voiture. Cela ne veut pas dire qu'ils peuvent faire ce qu'ils veulent. Il doivent également respecter des règles strictes.

Il est important de rappeler aussi aux piétons que le tram a la priorité. C'est le Code de la route ! Par cette campagne, la STIB a simplement voulu avertir les piétons, ou leur rappeler, pour leur propre sécurité, que le tram a la priorité.

C'est loin d'être agressif. Cette campagne était totalement soutenue par l'Institut belge pour la sécurité routière, par certaines communes... Toutes les chaînes de télévision ont trouvé que c'était une bonne manière d'expliquer aux gens que les accidents arrivent parce que les voitures, les cyclistes ou les piétons ne respectent pas le Code de la route. Si chacun, dans le trafic, se conduit comme s'il disposait de sa propre priorité, cela ne



*plaats in beslag in Brussel. Daarom blijf ik ernaar streven om meer plaats te geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Ik ben niet tegen auto's, maar ze zijn niet geschikt voor korte afstanden.*

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

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).-** *Ik begrijp de bedoeling van de reclamecampagne, maar uit de mails die ik ontving blijkt dat ze als te agressief wordt ervaren, alsof er een "licence to kill" wordt gegeven. Er is vooral nood aan hoffelijkheid in het verkeer.*

*De openbare ruimte moet inderdaad worden gedeeld, maar het is geen zaak om alles van elkaar af te zonderen met fietspaden, tramsporen, enzovoort. Nu rijdt iedereen te snel. Ik pleit voor een gemengde openbare ruimte, waardoor de snelheid van iedereen wordt beperkt. Bussen rijden vaak veel te snel op hun eigen rijstroken, met name in de Schildknaapstraat. Dat geeft aanleiding tot een gevoel van onveiligheid.*

peut pas fonctionner.

Rappelons qu'un accident sur quatre est une collision entre un piéton et une voiture. Les accidents de trafic dus à la vitesse des trams sont en nombre très limité : 0,0002% des cas. On dirait que vous avez eu un traumatisme relatif aux trams ! Je vous rappelle qu'ils ne peuvent pas faire ce qu'ils veulent. Ils doivent faire attention aux autres usagers. Les circonstances changent parfois, mais ils doivent respecter les règles. Cependant, ils ont la priorité, et, à mon sens, doivent continuer à l'avoir pour la bonne organisation de cette ville.

Ceci dit, je suis très content que vous soyez soucieux de l'équilibre entre piétons, cyclistes et voitures. Actuellement, à Bruxelles, les voitures prennent encore trop de place, notamment, littéralement, avec les 4X4. C'est pourquoi, je vais continuer à rééquilibrer cette ville, en privilégiant les piétons, les cyclistes et les transports en commun. Je ne suis pas contre les voitures, mais elles ne doivent servir que pour les déplacements où elles sont indispensables. Pour le reste, c'est la marche, le vélo ou les transports en commun.

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

**Mme Marion Lemesre.-** Je comprends la motivation de la publicité. Mais je pense qu'elle a été perçue comme agressive, au vu des mails que j'ai reçus. J'ai d'ailleurs repris en titre une expression qui m'était parvenue : on aurait dit un "permis de tuer". C'est certes un peu fort ; mais on semble affirmer que si on a la priorité, il faut y aller, foncer, écraser. La priorité de droite, c'est aussi le Code la route. Mais on incite les automobilistes à "prendre" leur priorité de droite. Dans l'espace public, il faut de la courtoisie.

Je plaide pour un espace public partagé, mais pas par un cloisonnement. C'est la mode actuelle, avec les pistes cyclables, les voies carrossables, les voies pour le tram... Tout le monde y roule trop vite. Peut-être devrais-je dire "un espace public mélangé". Quand la circulation se mélange, elle ralentit, mais elle est plus sûre, car la grande vitesse permise par les sites propres est inquiétante ; elle est de plus gênante pour l'habitat, les commerces et les autres fonctions de la ville. Quand un bus passe à toute vitesse dans la descente de la rue de l'Ecuyer et que vous êtes sur le trottoir, vous vous

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik had ook de indruk dat bussen te snel rijden in de Schildknaapstraat, maar uit tests is gebleken dat ze hooguit 30 km/u rijden. Het probleem is dat de straat erg smal is en daalt, waardoor de subjectieve indruk ontstaat dat de bus erg snel rijdt. Enkele maanden geleden ben ik er zelf bijna overreden. Ik zie de heer Decourty glimlachen...*

**De voorzitter** (in het Frans).- *Dan hebt u toch iets gemeen. De "licence to kill" is trouwens interessant. Dat verklaart waarom de medewerkers van de MIVB een nummer hebben, zoals een geheim agent...*

**Mevrouw Marion Lemesre** (in het Frans).- *Inderdaad, 007.*

**De voorzitter** (in het Frans).- *Gelukkig was dit debat hoffelijker dan het debat daarnet met de heer de Clippele.*

*- Het incident is gesloten.*

sentez en danger. C'est le problème de la vitesse en site propre : elle crée une insécurité.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis content que vous parliez de la rue de l'Ecuyer. J'avais aussi l'impression que les bus y roulaient vite, mais les tests que j'ai demandés ont démontré qu'ils ne dépassaient pas les 30 km/h. Le problème est la faible largeur de la rue. Et puisqu'elle descend, les gens ont, subjectivement, l'impression que les bus roulent vite. Pour la petite anecdote - et j'admets que ce n'est pas bon pour les rapports - j'ai moi-même échappé à la mort là-bas. J'y ai été presque renversé par un bus, il y a quelques mois. Je vois que M. Decourty a souri...

**M. le président.**- Vous avez au moins ça en commun. Le "permis de tuer", c'est intéressant : c'est d'ailleurs pour ça que les agents de la STIB ont, comme l'agent secret, un numéro de matricule...

**Mme Marion Lemesre.**- Oui : "007". Je vous remercie, M. le président, et vous aurez constaté que le ministre et moi-même étions aujourd'hui dans notre état normal.

**M. le président.**- J'ai constaté que ce débat était courtois, souriant. C'était moins courtois tout à l'heure avec M. de Clippele sur un sujet voisin. Les apparences sont trompeuses, parfois...

*- L'incident est clos.*