BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

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

VERGADERING VAN

MAANDAG 15 DECEMBER 2008

RÉUNION DU

LUNDI 15 DÉCEMBRE 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 7

- van de heer Serge de Patoul 7

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

betreffende "de toekomst van de 'Kiosken' en 'Bootiks' na het advies van de VCT".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Danielle Caron, 7

betreffende "de terminologie van de MIVB voor de benaming van de verkooppunten".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Serge de Patoul, mevrouw Danielle Caron.** 10

- van mevrouw Anne Swaelens 13

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

betreffende "de toekomst van de tunnels in Brussel".

Bespreking – Spreker: **de heer Pascal Smet,** minister. 16

- van mevrouw Julie Fiszman 18

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 7

- de M. Serge de Patoul 7

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

concernant "l'avenir des 'Kiosk' et 'Bootik' suite à l'avis de la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) ".

Interpellation jointe de Mme Danielle Caron, 7

concernant "la terminologie utilisée par la STIB pour l'appellation de ses points de vente".

Discussion conjointe – Orateurs : **M. Pascal Smet,** ministre, **M. Serge de Patoul, Mme Danielle Caron.** 10

- de Mme Anne Swaelens 13

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

concernant "l'avenir des tunnels à Bruxelles".

Discussion – Orateur : **M. Pascal Smet,** ministre. 16

- de Mme Julie Fiszman 18

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

met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de uitbreiding van het Cyclocitynetwerk".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet,** minister, **mevrouw Céline Delforge.** 20

- van de heer Johan Demol 30

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

betreffende "de slechte resultaten voor Brussel in een Europees onderzoek naar de veiligheid van oversteekplaatsen".

Bespreking – Sprekers: **de heer Pascal Smet**, minister, **de heer Johan Demol.** 31

MONDELINGE VRAGEN 33

- van de heer Mustapha El Karouni 33

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

betreffende "de tevredenheidsbarometer van de MIVB van 2008".

- van mevrouw Carla Dejonghe 38

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

betreffende "de bereikbaarheid van Brusselse bedrijven".

Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'extension du réseau Cyclocity".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet,** ministre, **Mme Céline Delforge.** 20

- de M. Johan Demol 30

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

concernant "les mauvais résultats de Bruxelles dans une enquête européenne sur la sécurité des passages pour piétons".

Discussion – Orateurs : **M. Pascal Smet**, ministre, **M. Johan Demol.** 31

QUESTIONS ORALES 33

- de M. Mustapha El Karouni 33

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

concernant "le baromètre de satisfaction de la STIB 2008".

- de Mme Carla Dejonghe 38

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

concernant "l'accessibilité des entreprises bruxelloises".

- van mevrouw Brigitte De Pauw 40

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

betreffende "het traject in Sint-Agatha-Berchem en Sint-Jans-Molenbeek van buslijn 84".

- de Mme Brigitte De Pauw 40

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

concernant "le parcours de la ligne de bus 84 à Berchem-Sainte-Agathe et Molenbeek-Saint-Jean".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 40

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

betreffende "de gevolgen van de werken in Brussel en voornamelijk aan de Louizaflessenhals".

- de Mme Viviane Teitelbaum 40

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

concernant "les conséquences des travaux dans Bruxelles, et en particulier au goulet Louise".

- van mevrouw Isabelle Molenberg 44

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

betreffende "het gebruik van de taxicheques".

- de Mme Isabelle Molenberg 44

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

concernant "la mise en oeuvre des chèques-taxis".

- van de heer Stéphane de Lobkowicz 47

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

betreffende "de gevolgen inzake mobiliteit van het 'Mixité'-decreet van de Franse Gemeenschap".

- de M. Stéphane de Lobkowicz 47

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

concernant "l'impact du décret 'mixité' sur la mobilité à Bruxelles".

- van de heer Jean-Luc Vanraes 49

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

- de M. Jean-Luc Vanraes 49

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

betreffende "de afspraken tot vervolging van de snelheidsovertreders".

concernant "les accords sur la poursuite des automobilistes flashés pour excès de vitesse".

- van de heer Mustapha El Karouni 52

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

betreffende "de administratieve boetes bij de MIVB".

- de M. Mustapha El Karouni 52

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

concernant "les amendes administratives à la STIB".

- van de heer Jean-Luc Vanraes 54

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

betreffende "de inplanting van de haltes van tram en bus aan de Bascule, Waterloosesteenweg en het overleg daarover tussen de gemeente en de MIVB".

- de M. Jean-Luc Vanraes 54

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

concernant "l'emplacement des arrêts de tram et de bus à la Bascule, chaussée de Waterloo, et la concertation entre la commune et la STIB à ce sujet".

- van mevrouw Isabelle Emmery 56

aan mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Stedenbouw,

betreffende "de doorgang van het GEN op het grondgebied van de gemeente Anderlecht".

- de Mme Isabelle Emmery 56

à Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement et de l'Urbanisme,

concernant "le passage du RER sur la commune d'Anderlecht".

Voorzitterschap: de heer Willy Decourty, ondervoorzitter.
Présidence : M. Willy Decourty, vice-président.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de toekomst van de 'Kiosken' en 'Bootiks' na het advies van de VCT".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON,

betreffende "de terminologie van de MIVB voor de benaming van de verkooppunten".

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- De openbare vervoersmaatschappij draagt bij tot het imago van de stad en het gewest. Zij heeft een onmiskenbare symbolische waarde.*

Op 15 oktober 2008 maakte de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) bekend dat ze de termen 'Bootik' en vooral 'Kiosk' als tè Nederlandstalig beschouwt.

De VCT vindt dat de gebruikte termen niet te expliciet mogen verwijzen naar één van beide talen om niet in strijd te zijn met de taalwetgeving. De schrijfwijze van 'Kiosk' wordt normaal alleen door Nederlandstaligen gebruikt.

Uw kabinet argumenteert dat deze twee termen in beide landstalen gebruikt worden. De schrijfwijze

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "l'avenir des 'Kiosk' et 'Bootik' suite à l'avis de la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL)".

INTERPELLATION JOINTE DE MME DANIELLE CARON,

concernant "la terminologie utilisée par la STIB pour l'appellation de ses points de vente".

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

M. Serge de Patoul.- Tous les membres présents seront d'accord pour dire qu'une société de transports publics contribue à forger l'image de la ville ou de la Région dans laquelle elle opère. De plus, cette société de transports publics revêt, pour l'ensemble des citoyens de la ville ou de la Région, un caractère symbolique indéniable.

Le 15 octobre dernier, la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) vous a signifié que les termes Kiosk et Bootik, tels qu'ils sont écrits, présentaient une connotation trop néerlandophone, et ceci suite à une plainte déposée par des consommateurs francophones. La CPCL motive sa décision en pointant plus particulièrement du doigt la dénomination Kiosk.

Selon elle, il y a lieu, lors du choix de ces

is echter overduidelijk Nederlands.

Op 23 november 2005 ondervroeg ik u al over het ongenoegen dat deze half-Nederlandse, half-Engelse termen veroorzaakten. De uitspraak van de VCT heeft de situatie nog verduidelijkt.

U hebt destijds ook gezegd dat het openbaar vervoer mee het imago van een stad bepaalt. Daar ben ik het mee eens. Volgens u moet de esthetiek van het openbaar vervoer deze vervoersvorm sexy en aantrekkelijk maken.

Waarom hebt u de bussen en trams dan zo'n deprimerende grijze kleur gegeven?

dénominations, d'éviter que les termes retenus ne présentent par trop explicitement, - par exemple par leur graphie - une accointance, soit avec la langue française, soit avec la langue néerlandaise, afin de ne pas passer outre les principes imposés par les lois sur l'emploi des langues en matière administrative. La commission poursuit en disant : "Dans le cas sous examen, la graphie Kiosk est familière aux seuls néerlandophones".

L'argument de votre cabinet consiste à avancer que ces deux noms renvoient à des termes existants tant en néerlandais qu'en français, à savoir, pour cette dernière langue "boutique" et "kiosque". On remarque cependant aisément la prédominance flagrante du néerlandais.

Déjà le 23 novembre 2005, je vous interrogeais sur cette utilisation malencontreuse de termes mi-néerlandais, mi-anglais. Je relayais, déjà à l'époque, le désaccord de nombreuses personnes avec l'emploi de ces deux mots. Aujourd'hui, la situation semble encore plus claire, vu la position prise par la CPCL.

Vous m'aviez répondu à l'époque : "Un opérateur de transport public contribue à forger l'image d'une ville". Comme je l'ai dit d'emblée, je suis d'accord avec vous. Vous poursuiviez : "Ce dernier est plus qu'un transporteur : c'est un acteur majeur de l'univers urbain. L'esthétique du transport public est aussi un facteur d'attractivité. Il faut rendre les transports en commun sexy".

Il est vrai que la société de transports en commun est, en termes d'image de la Région, un élément marquant. Dans ce cas, pourquoi avoir choisi une couleur grise, déprimante, lorsque vous avez fait repeindre les bus et les trams ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Vrouwen vinden mannen met grijze haren sexy.*

(Gelach)

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Dat is subjectief. Waarom gebruikt u een taal zonder Brusselse culturele identiteit?*

U beweert dat de termen "Kiosk" en "Bootik" toepasselijk zijn voor een meertalig gewest en

M. Pascal Smet, ministre.- Les femmes aiment les hommes avec des cheveux gris. Elles trouvent cela très sexy.

(Rires)

M. Serge de Patoul.- C'est très subjectif. Pourquoi utiliser une langue dépourvue de toute identité culturelle bruxelloise ?

Vous justifiez votre choix en déclarant que ces termes "répondent tout simplement aux contraintes

geïnspireerd zijn op fonetische sms-taal.

De Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT), die paritair is samengesteld uit Frans- en Nederlandstaligen, heeft de klacht ontvankelijk verklaard. Er zijn 19 Kiosken en 6 Bootiks.

Wat is het standpunt van de regering over het advies van de VCT? Welke maatregelen neemt u om zich in regel te brengen met de taalwetgeving? Veranderen de Kiosks en Bootiks van naam? Hoeveel zal dat allemaal kosten?

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

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Mijn fractie was eerst niet van plan om aan dit debat deel te nemen. We willen echter graag uw standpunt kennen over het advies van de VCT over de weinig elegante, door de MIVB gekozen, termen "Bootik" en "Kiosk".*

Het doet me denken aan dat afschuwelijke standbeeld voor het Hiltonhotel.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is inderdaad niet erg mooi.*

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Ook deze ongelukkig gekozen benamingen maken de stad lelijker.*

Ten gevolge van een klacht van de Office des consommateurs francophones bracht de VCT een advies uit. De reactie van de woordvoerder van de MIVB, die het advies gewoonweg naast zich lijkt neer te leggen, is teleurstellend. Welk standpunt

linguistiques d'une Région bilingue, même multilingue. Ils rappellent le langage simplifié et phonétique utilisé par les jeunes dans les sms ».

Il ne s'agit pas d'une décision à connotation politico-communautaire, mais d'appréciation d'un cas au regard de la législation sur l'emploi des langues en matière administrative. La commission est composée paritairement de francophones et de néerlandophones, et ceux-ci ont jugé à l'unanimité la plainte recevable et fondée. Le problème évoqué concerne dix-neuf stations de métro équipées d'un Kiosk et six points de vente Bootik. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, je souhaiterais vous poser plusieurs questions.

Quelle est la position du gouvernement devant cet avis de la Commission permanente de contrôle linguistique ? Quelles sont les actions entreprises par le gouvernement pour appliquer cet avis et se mettre en conformité avec la loi sur l'emploi des langues en matière administrative ? Un changement de dénomination est-il planifié ? Les enseignes lumineuses seront-elles démontées ? Quel est le coût de cette mise en conformité pour la Région et la STIB ?

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

Mme Danielle Caron.- Notre groupe ne pensait d'abord pas intervenir sur le sujet, mais nous avons finalement voulu vous interroger sur l'avis de la CPCL à propos des peu gracieux termes Bootik et Kiosk utilisés par la STIB. Dans le même esprit, j'avais déjà eu l'occasion d'intervenir en assemblée au sujet de l'appellation Bozar. Je m'insurge aussi régulièrement contre la très laide statue installée devant l'hôtel Hilton.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est l'enfant de MM. Draps et Chabert. Je trouve aussi que ce n'est pas très beau !

Mme Danielle Caron.- On enlaidit notre ville, et ces dénominations malheureuses y contribuent. Je déplore aussi les commentaires reçus après l'avis rendu par la CPCL suite à la plainte de l'Office des consommateurs francophones. En effet, le porte-parole de la STIB considère qu'il n'y a pas là matière à fouetter un chat, comme si ce n'était pas important et que l'on pouvait passer outre cet avis. Que comptez-vous faire ? Comment agira la STIB

zullen de MIVB en uzelf op lange termijn innemen?

Door de opgang van de sms'jes beheersen jongeren alsmaar minder de schrijftaal. De volwassenen zouden beter het goede voorbeeld geven in plaats van te korte termen te gebruiken die meer tot de ene taal dan tot de andere behoren.

à plus long terme, après cette décision de la CPCL, si elle-même ne semble accorder aucune valeur à ces plaintes ?

Je me réjouis que nous soyons d'accord à propos de cette vilaine statue, et peut-être pourrez-vous convaincre vos collègues du gouvernement de l'enlever, ainsi que tout ce qui enlaidit notre ville ! Ce serait salutaire pour tout un chacun.

On déplore aussi que les jeunes écrivent de plus en plus difficilement - ou en langage sms -, et qu'ils ont de plus en plus de problèmes à communiquer. Est-il dès lors heureux que nous, adultes, montrions le mauvais exemple en optant pour des dénominations trop succinctes pour le commun des mortels, dommageables pour l'expression, qui semblent appartenir plus à une langue qu'à une autre et qui ne font donc pas l'unanimité ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De naamswijziging maakt deel uit van de vernieuwing van de visuele identiteit van de verkooppunten. De verkooppunten kregen ook een nieuwe look om ze zichtbaarder en aantrekkelijker te maken. Na een offerteaanvraag werden hiervoor twee adviesbureaus aangewezen, het ene voor het ontwerpen van de logo's en het andere voor de inrichting van de verkooppunten.*

De nieuwe benamingen Go, Kiosk en Bootik werden op 25 oktober 2005 door de raad van bestuur van de MIVB en nadien door mij goedgekeurd. Ze werden als handelsmerk geregistreerd. Het gaat immers niet om louter administratieve benamingen, maar om handelsnamen die zich richten tot alle gemeenschappen in deze hoofdstad met een internationale roeping. De heer de Patoul lijkt eerder een provinciale roeping voor ogen te hebben!

Om de fonetische kracht van de boodschap te versterken, houdt reclametaal vaak geen rekening met grammaticale of spellingsregels. Dat is het geval met de nieuwe benamingen, net zoals met Bozar. De nieuwe benamingen zijn verzonnen

Discussion conjointe

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le changement de dénomination des points de vente de la STIB doit être replacé dans le contexte global de renouvellement de l'identité visuelle que j'ai souhaité pour l'entreprise. L'objectif était, non seulement, d'adopter de nouveaux noms, mais aussi de changer le look des points de vente et d'améliorer leur visibilité et leur attractivité. Pour ce faire, un appel d'offres a été lancé à l'automne 2004. Il a débouché sur le choix de deux bureaux de consultance, l'un spécialisé en conception de logos, l'autre en aménagement de points d'accueil commerciaux.

Ces deux agences ont travaillé en association momentanée pour finaliser le nouveau design des points de vente et leur trouver un nom plus accrocheur. La nouvelle dénomination proposée par les consultants - qui sont d'ailleurs français - a été approuvée par le conseil d'administration de la STIB le 25 octobre 2005, et validée par moi. Les nouvelles appellations Go, Kiosk et Bootik ont été déposées au registre des marques. En effet, ces trois termes ne sont pas des noms administratifs, mais des appellations commerciales à connotation publicitaire et destinées à être comprises par l'ensemble des communautés qui fréquentent les

namen, maar verwijzen naar een bestaand woord en naar de functionaliteit van de verschillende verkoopspunten: Go verwijst naar de ultrasnelle verkoopautomaten zowel ondergronds als bovengronds. In een Kiosk kan men de meest gangbare vervoersbewijzen kopen. De Bootiks zijn echte winkels waar het hele gamma aan vervoerbewijzen beschikbaar is en waar men advies kan vragen.

Het is niet mijn gewoonte om het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht naast mij neer te leggen, maar soms houdt dat advies geen steek. De benamingen zijn geen louter administratieve benamingen. Er is dus geen reden om ze te wijzigen.

De heer de Patoul ziet overal inbreuken op de Franse taal. Brussel is een stad waar het Frans de voertaal is: 95% van de inwoners spreekt Frans, 35% Engels en 33% Nederlands. Ik heb er geen moeite mee om die situatie te erkennen en het is evenmin mijn bedoeling die te wijzigen.

Mijnheer de Patoul, u wilt dat we namen gebruiken die niet naar de ene of de andere Brusselse culturele identiteit verwijzen. Welke identiteit bedoelt u precies?

Overigens is "kiosque" wel degelijk een Frans woord, dat bijvoorbeeld door Jacques Brel en Hergé werd gebruikt. Hetzelfde geldt voor het woord "boutique".

Ik ben een Brusselaar en lig niet wakker van die taalproblematiek. De stad evolueert, maar sommigen blijven zich vastklampen aan ideeën die tot het verleden behoren. U beschouwt alles wat modern is als een aanslag op een Brusselse identiteit die nooit heeft bestaan. Ik ben niet van plan om het advies van de VCT te volgen: de namen "Kiosk" en "Bootik" blijven gewoon behouden.

points de vente de la STIB situés dans une capitale à vocation internationale. Lorsque j'entends M. de Patoul, je pense qu'il préfère pour sa part une vocation provinciale !

Il est généralement reconnu que le langage publicitaire est souvent libéré des contraintes grammaticales ou orthographiques, cela afin de renforcer la puissance phonétique du message. La dénomination des points de vente de la STIB correspond effectivement à une démarche ludique de langage publicitaire, à l'instar de l'appellation Bozar, que Mme Caron n'apprécie guère. L'adoption de ce terme avait également soulevé un tollé à Bruxelles, surtout dans l'ancienne génération. Nous sommes cependant en démocratie, et chacun a le droit d'exprimer ses opinions. Je considère pour ma part que le terme Bozar est une idée formidable.

Chaque point de vente est symbolisé par un nom inventé, mais rappelant un mot existant, de manière subliminale, comme dans le langage publicitaire. Ce terme traduit les fonctionnalités des différents points de vente : Go évoque le démarrage de la chaîne de transport et la rapidité d'achat des titres de transport, tant souterrain qu'en surface. Kiosk renvoie à l'édicule où l'on peut acheter les produits de transport de première nécessité, et Bootik évoque le véritable magasin où l'on peut obtenir des conseils et se procurer l'ensemble de l'offre de transport de la STIB. Je précise que Go remplace la dénomination AVM (automatic vending machine). Kiosk remplace les guichets de mezzanine, et Bootik remplace les agences commerciales.

Je n'ai pas pour habitude de minimiser l'importance des avis rendus par la Commission permanente de contrôle linguistique, mais j'estime qu'ils manquent parfois de pertinence. Cette même commission se dit irritée du fait que la publicité du Koninklijke Vlaamse Schouwburg (KVS) apparaisse en trois langues (néerlandais, français, anglais). Je ne partage pas cet avis. En outre, les dénominations dont il est question ne sont pas d'ordre strictement administratif. Il n'y a donc aucune raison de modifier les appellations et de démonter les enseignes. Rien ne sera changé.

M. de Patoul ne cesse de suspecter des atteintes à la langue française. Je répète que, pour moi, Bruxelles est une ville francophone où la "lingua franca" est le français. Quelque 95 pour cent de ses habitants

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Ik stel vast dat de minister blijk geeft van bekrompenheid en van minachting voor deze commissie.*

Dit getuigt van de politieke attitude van de meerderheid. De eigenheid van een stad wordt echter bepaald door haar culturele identiteit.

parlent français, 35 pour cent utilisent l'anglais et 33 pour cent le néerlandais. Je n'éprouve aucune difficulté à reconnaître cette situation et je ne souhaite en rien la modifier.

A Bruxelles, trois langues sont importantes : le français, le néerlandais et l'anglais, en raison du caractère international croissant de notre ville. Vous insinuez néanmoins que l'on utilise une langue dépourvue de toute identité culturelle bruxelloise. De quelle identité bruxelloise parlez-vous précisément ? Concernant le terme "kiosque", je puis vous citer trois exemples de son utilisation. L'une par Jacques Brel, le chanteur bruxellois par excellence :

"Et nous voilà sur la Grand-Place
Sur le kiosque, on joue Mozart
Mais dites moi que c'est par hasard
Qu'il y a là votre ami Léon"

Ce terme est également le nom d'un magazine culturel francophone relatif aux manifestations et spectacles organisés à Bruxelles et dans le Brabant wallon. Enfin, Hergé utilise ce mot dans l'album "Tintin et les cigares du pharaon". Quant au terme "boutique", il appartient à la langue française.

Je suis Bruxellois, et de telles revendications linguistiques m'importent peu. Notre ville évolue, mais vous restez borné, attaché à des pensées appartenant au passé. Vous considérez chaque élément de modernité comme une atteinte à une identité qui n'a probablement jamais existé. Je puis vous assurer que les termes Kiosk et Bootik seront maintenus, en dépit de l'avis de la CPCL, qui n'est qu'un avis parmi d'autres. Nous ne le suivrons pas.

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

M. Serge de Patoul.- Je prends acte de la réponse et du caractère borné du ministre, qui considère que la commission en question se trompe et la traite de manière assez dédaigneuse.

Nous ne nous reconnaissons pas dans cette attitude, qui est sans doute politiquement assumée par sa majorité. C'est l'identité culturelle qui définit la spécificité d'une ville, d'une Région. Nous refusons la démarche qui consiste à surfer sur la vague de la publicité de manière permanente, pour devenir absolument transparent et inexistant en tant qu'entité culturelle.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Ik ga met u akkoord dat schoonheid subjectief is. Het betreft hier echter geen generatieconflict.*

De term "Bozar" is ook zo'n voorbeeld van gebrek aan respect voor cultuur.

Onze fractie is verbolgen dat de beslissing van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) wordt genegeerd.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat was geen beslissing, maar een advies.*

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Het advies bewijst dat de klacht van de Office des consommateurs francophones (OCF) gegrond was. De MIVB heeft dit genegeerd.*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE SWAELENS

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

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

Mme Danielle Caron.- Ma question ne portait pas sur l'appréciation esthétique qui, comme vous l'avez justement dit, est éminemment subjective. Je suis heureuse que vous me rejoigniez sur certains points. Par contre, je ne suis pas tout à fait d'accord lorsque vous répondez qu'il s'agit d'un problème de générations.

En tant que parlementaires, nous devons faire en sorte que notre ville soit la mieux perçue possible, ait la meilleure image, dans les meilleurs termes que l'on puisse utiliser. La référence de "Bozar" à un bazar culturel, bien que phonétiquement agréable et facile à écrire, ne constitue pas une amélioration de la manière de voir notre ville, en Belgique comme à l'étranger. Elle ridiculise notre Région plutôt que de lui conférer une certaine importance culturelle. C'est une très mauvaise image que l'on donne aux futures générations.

Nous sommes dérangés au premier chef par le rejet de la décision de la Commission permanente de Contrôle linguistique (CPCL).

M. Pascal Smet, ministre.- Il ne s'agit pas d'une décision, mais d'un avis.

Mme Danielle Caron.- Cet avis établit que la plainte est justifiée et recevable ; il donne raison à l'Office des consommateurs francophones (OCF). Il est pourtant balayé par les responsables de la STIB.

Quel est votre avis sur la question ? Considérez-vous que la CPCL et l'OCF n'ont plus de raison d'être, ce qui laisse toute latitude à chacun de faire ce qu'il veut ? Nous sommes dérangés au premier chef par le fait que l'avis émis par ces organismes soit balayé et considéré comme insignifiant.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME ANNE SWAELENS

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

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de toekomst van de tunnels in Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Swaelens heeft het woord.

Mevrouw Anne Swaelens *(in het Frans).- Brussel telt veel tunnels. Ze dateren uit de jaren vijftig en zestig, toen alles nog in het teken van de auto stond.*

Tegenwoordig ligt de nadruk meer op duurzame stadsontwikkeling. Er moet ook aandacht zijn voor de inwoners van deze stad en niet enkel voor pendelaars. De overheid moet streven naar een aangenamere omgeving, meer groen en minder uitlaatgassen in de stad.

Hoe ziet u de toekomst van de tunnels? In het Iris 2-plan staat dat een overkapping van de tunnelingangen een zeer belangrijke invloed kan hebben op de leefkwaliteit en het imago van Brussel, maar dat de tunnels eerder in het beleidsdomein van de ruimtelijke ordening kaderen dan dat van mobiliteit. Afgezien van die opmerking krijgen de tunnels geen verdere aandacht in het Iris 2-plan. Kunt u de kwestie toelichten? De overkapping van de tunnelingangen is weliswaar goed voor het imago van het Brussels Gewest, maar zou veel geld kosten. Bent u werkelijk van plan om die plannen uit te voeren, of worden ze voorlopig enkel bestudeerd?

In steden als Boston en Montreal heeft men al openbare ruimte gewonnen door wegen ondergronds aan te leggen.

In Monaco heeft men erg veel ondergronds gebouwd om het grote tekort aan beschikbare oppervlakte op te vangen. Zo rijden de treinen er tegenwoordig ondergronds. Dit is erg belangrijk voor de duurzame ontwikkeling van een stad. De bedoeling is niet om als mollen te gaan leven, maar om bovengronds ruimte te recupereren.

In Brussel staat een soortgelijk project in het richtschema voor hefboomzone nr. 6. Omdat de Victoria Reginalaan moeilijk over te steken is en omdat de kleine ring de bezoekers van de Kruidtuin veel geluidsoverlast bezorgt, werd er voorgesteld

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'avenir des tunnels à Bruxelles".

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

Mme Anne Swaelens.- Bruxelles est une ville traversée par les tunnels. Comme l'a démontré Thierry Demey dans son livre "Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier" et comme l'a rappelé une récente étude de Brussels Studies, cette conception urbanistique date des années soixante et a reçu une impulsion essentielle de l'Expo 58. On était alors dans une logique du "tout à l'automobile" et on a multiplié les grandes artères de pénétration dans la ville.

Aujourd'hui, nous souhaitons plutôt nous diriger vers un modèle de ville durable. Il convient dès lors de remettre ce modèle en question et de développer des espaces qui soient davantage dédiés aux habitants de la ville, et non plus seulement aux navetteurs. Une meilleure convivialité, un plus grand développement des espaces verts, ainsi qu'une réduction des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier doivent être nos objectifs.

Dans ce cadre, j'aimerais vous interroger sur l'avenir des tunnels dans notre ville. Quels sont vos projets précis en la matière ? Dans le Plan IRIS 2, vous notez en page 86 que "le programme, financièrement très ambitieux, d'une couverture des trémies des voies rapides entre les tunnels routiers bruxellois pourrait avoir un impact très important sur la qualité de vie et l'image de Bruxelles. Toutefois, ces tunnels relèvent plus d'une stratégie d'aménagement du territoire que du strict point de vue de la mobilité."

Comme vous l'avez noté, ce point relevant plus de l'aménagement du territoire que de la mobilité n'est pas développé dans IRIS 2. J'aimerais donc obtenir plus de précisions sur ce sujet. Comme vous le soulignez, ce projet pourrait être une réelle plus-value pour l'image de notre Région, qui se devrait, du fait de sa dimension internationale, d'être un modèle de ville durable. Nous comprenons bien que ce projet nécessiterait un financement très important. Dès lors, comptez-vous réellement vous engager dans la réalisation de ce projet, ou est-il

de Victoria Reginalaan te overdekken. Het besluit van 27 juni 2007 over het bijzonder bestemmingsplan (BBP) voor de zone van gewestelijk belang nr. 11 (Administratief Centrum) omvat onder meer de heraanleg van de Pachecolaan tot stadsboulevard door de weg minder breed te maken. Het gewest zal over deze plannen een haalbaarheidsstudie uitvoeren.

Het besluit is eerder vaag en vermeldt enkel de eventuele afschaffing van de tunnel en de eventuele overdekking van de Victoria Reginalaan. Wat is er uiteindelijk beslist? Is de haalbaarheidsstudie afgerond? Wat zijn de resultaten? Het lijkt een goed plan om de Victoria Reginalaan te overdekken. Is dit de aanzet tot een globaal beleid?

Hoe staat u tegenover de NAVO-tunnel? De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de heraanleg van de Leopold III-laan. Die omvat onder meer de bouw van een tunnel met twee maal twee rijstroken ter hoogte van het toekomstige NAVO-hoofdkwartier. Op 4 juni 2008 publiceerden het ARAU, Inter-Environnement Bruxelles en Wolu-Inter-Quartiers een erg kritische nota hierover. De tunnel zou de capaciteit van de Leopold III-laan verhogen, terwijl het gewest net maatregelen neemt om de verkeersstromen te verminderen. De tunnel is een federaal project, betaald door Beliris. Welk standpunt zult u verdedigen?

simplement à l'étude ?

Le recouvrement des tunnels est une option urbanistique qui a déjà été prise dans un certain nombre de villes du monde. Ainsi, à Boston, on a réalisé l'enfouissement de la "Central Artery", une autoroute urbaine surélevée longue de trois kilomètres. A Montréal, le projet de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie a été présenté en juin 2008.

A Monaco, on a particulièrement développé l'espace souterrain en réponse au manque de surface disponible. Ainsi, voici une dizaine d'années déjà, les lignes de chemin de fer reliant la France et l'Italie, qui avaient coupé la ville en deux, ont été mises en souterrain. La valorisation de l'espace souterrain est essentielle dans le cadre du développement durable d'une ville. L'aménagement du sous-sol n'a pas pour objectif de nous faire vivre comme des taupes, mais de récupérer de l'espace en surface, afin d'y construire des aménagements verdoyants et conviviaux.

A Bruxelles, un projet similaire a été décrit dans le projet de schéma directeur de la zone levier numéro 6 du Botanique. Il a, en effet, été constaté que l'avenue Victoria Régina constituait un obstacle difficilement franchissable entre le pentagone, le jardin botanique et, au-delà, les quartiers de Saint-Josse et de Schaerbeek. En outre, il a été reconnu que la petite ceinture occasionnait de sérieuses nuisances sonores pour les usagers du jardin botanique. Suite à ce constat, il a notamment été proposé de procéder à la couverture de l'avenue Victoria Régina. L'arrêté du 27 juin 2007 relatif à la mise en oeuvre, par plan particulier d'affectation du sol, de la zone d'intérêt régional numéro 11 (Cité administrative), stipule que, concernant les espaces publics situés aux abords du site, le PPAS veillera à prévoir le réaménagement du boulevard Pachéco en boulevard urbain, en réduisant sa largeur carrossable, tout en tenant compte de la suppression éventuelle du tunnel et de la couverture éventuelle de l'avenue Victoria Régina, en fonction de l'étude de faisabilité à mener par la Région.

Je souhaiterais plus de précisions quant à ce projet, vu que l'arrêté reste plutôt vague sur ce point. Il ne parle que de suppression éventuelle du tunnel et de couverture éventuelle de l'avenue Victoria Régina. Qu'a-t-il été décidé finalement ? L'étude de faisabilité menée par la Région est-elle terminée ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het Irisplan heeft de te bouwen tunnels in twee categorieën opgedeeld. De eerste categorie moet een oplossing bieden voor de lokale zwarte verkeerspunten (openbaar vervoer of wegverkeer): Meiser, Terkamerenbos, Fraiteur, De Trooz. De tweede categorie moet ervoor zorgen dat voetgangers en fietsers veiliger kunnen oversteken en moet de levenskwaliteit bovengronds verbeteren: Keizer Karellaan, Wetstraat en Belliardlaan, kleine ring tussen Louiza en de Naamse Poort.*

Er is 200 miljoen uitgetrokken voor de tunnels Meiser, Terkamerenbos, Fraiteur, De Trooz, Schuman, Belliard-Wet-Kortenberg, NAVO en Kruidtuin en 160 miljoen euro voor de tunnel Keizer Karellaan en kleine ring tussen Louiza en de Naamse Poort. Die middelen moeten hoofdzakelijk uit de beleidsmiddelen voor ruimtelijke ordening en heropleving van de handelswijken komen.

De haalbaarheidsstudie voor de overkapping van de Victoria Réginalaan en het volledig

Si oui, quels en sont les résultats ? Ce projet de couverture de l'avenue Victoria Régina me semble aller dans le bon sens. S'agit-il des prémices de la politique globale que vous comptez mener ?

Dans ce cadre, j'aimerais connaître votre position dans un autre dossier : celui du tunnel OTAN qui, lui, suit la logique du "tout à l'automobile". Le SPF Mobilité et Transports a demandé un permis d'urbanisme pour le réaménagement du boulevard Léopold III, comportant la construction d'un tunnel de deux fois deux bandes pour le trafic de transit devant le futur siège de l'OTAN. Le 4 juin 2008, l'ARAU, Inter-Environnement Bruxelles et Wolu-Inter-Quartiers ont publié une note critiquant sévèrement ce projet. Ces associations soulignent notamment que ce dernier augmente la capacité routière du Boulevard Léopold III, alors que les dispositifs politiques et juridiques régionaux imposent des mesures volontaristes de réduction des flux. Il s'agit d'un projet fédéral qui serait financé par Beliris. Quelle position comptez-vous défendre dans ce dossier ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le coût des tunnels prévus dans le Plan IRIS 2 a été estimé et est repris dans son budget total. Le Plan IRIS 2 a classé les tunnels routiers à construire en deux catégories. Tout d'abord, ceux qui cherchent à résorber des points noirs locaux de circulation dans le tissu urbain, que ce soit pour les transports en commun ou plus ponctuellement pour les voitures : Meiser, bois de la Cambre, Plaine-Fraiteur, De Trooz. Ensuite, ceux qui visent la suppression de barrières difficilement franchissables pour les piétons et cyclistes, et qui permettent d'améliorer la qualité de vie et la convivialité en surface : à la sortie de la ville sur l'avenue Charles Quint, rue de la Loi et avenue Belliard, ainsi que sur la petite ceinture, entre Louise et la porte de Namur.

Le tableau financier a retenu les tunnels Meiser, bois de la Cambre, Plaine-Fraiteur, De Trooz, place Schuman, Belliard-Loi-Cortenbergh, OTAN et Botanique, pour un total de près de 200 millions d'euros. Deux tunnels "qualité de vie" sont aussi mentionnés, pour un total de 160 millions d'euros :

bovengronds maken van het kruispunt Pachéco-Kruidtuin zal door Beliris worden uitgevoerd. Hiervoor is een budget van 250.000 euro vrijgemaakt. Het bestek is grotendeels klaar en alle voorbereidende werkzaamheden zijn door het bestuur aan Beliris overgemaakt.

De bedragen zijn nog niet in een bijakte vastgelegd. Dat zal waarschijnlijk gebeuren tijdens de jaarlijkse onderhandelingen over bijakte 10. Het bestek voor de haalbaarheidsstudie voor de overkapping van de snelrijstroken aan de Gulden Vlieslaan is bijna voltooid. Tegelijk zal een mobiliteitsstudie worden uitgevoerd.

De tunnel ter hoogte van het nieuwe NAVO-complex heeft niet tot doel de wegcapaciteit te verhogen. De capaciteit van de Leopold III-laan is immers beperkt door die van het kruispunt met de Bordetlaan. Doel is om het doorgaand verkeer via de tunnel te laten rijden en een gemakkelijke en veilige toegang tot de nieuwe NAVO-gebouwen te bieden via twee rotondes boven de tunnel. Bovendien zal er een tramlijn in eigen bedding komen tot aan het NAVO-complex.

De NAVO-tunnel wordt door Beliris gefinancierd voor een bedrag van 20 miljoen euro in 2009 en 2010. In 2010 komt daar nog 14,5 miljoen euro bij voor de aanleg van de bovengrondse tramsporen.

De bouw van tunnels is principieel uit den boze omwille van het aanzuigeffect op het autoverkeer en is alleen verantwoord als de levenskwaliteit erop vooruitgaat en als oplossing voor lokale mobiliteitsproblemen. Het is een dure investering. Bovendien ben ik de eerste minister die al vier jaar investeert in de renovatie van de bestaande tunnels.

celui de l'avenue Charles Quint et de la petite ceinture, entre Louise et la porte de Namur. Il est spécifié que les budgets doivent principalement provenir de la politique d'aménagement du territoire et de la revitalisation des commerces.

L'étude de faisabilité pour la couverture de l'avenue Victoria Régina et la mise en surface complète du carrefour des boulevards Pachéco et Botanique sera effectuée par Beliris. Un budget de 250.000 euros a été réservé pour finaliser les études. Mon administration a travaillé sur ce dossier ; le cahier des charges est déjà établi pour une grande part et tous les travaux préparatoires ont été transférés à Beliris. Vous connaissez cependant les problèmes qui découlent du fonctionnement de Beliris !

Les montants pour les travaux n'ont, à ce stade, pas été réservés dans l'avenant. Ils devront être prévus dans le cadre de la concertation annuelle sur cet avenant 10. La rédaction d'un cahier de charges pour l'étude de faisabilité pour la couverture des bandes de circulation rapide sur la droite de l'avenue de la Toison d'Or est actuellement en voie d'achèvement. Cette étude sera menée conjointement avec l'étude de mobilité.

Le tunnel du nouveau complexe de l'OTAN, qui est encore à construire, n'a pas spécialement pour but d'augmenter la capacité routière. En outre, la capacité du boulevard Léopold III est limitée par celle du carrefour avec l'avenue Bordet. J'attire votre attention sur le fait qu'avec le consentement de tout le gouvernement bruxellois, l'Etat fédéral a pris l'engagement vis-à-vis de l'OTAN de construire un tunnel à cet endroit. Cela répond à une demande l'OTAN pour rester à Bruxelles. Le nouveau complexe sera un pôle d'attraction important. Au-dessus de ce tunnel, deux ronds-points donneront accès au nouveau bâtiment de l'OTAN. Nous pourrons ainsi garantir un accès aisé et sûr à cette institution internationale, et cela nous permettra également de disposer devant l'OTAN d'un tram en site propre.

Le tunnel de l'OTAN sera financé par Beliris, à concurrence de 20 millions d'euros en 2009 et 2010, et 14,5 millions d'euros seront investis en 2010 pour un premier volet des aménagements de voiries et du tram en surface.

Je suis conscient du fait qu'il ne faut pas construire des tunnels à l'emporte-pièce, parce que ce sont des

- Het incident is gesloten

INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE FISZMAN

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

betreffende "de uitbreiding van het Cyclocitynetwerk".

De voorzitter.- Mevrouw Fiszman heeft het woord.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Op 15 maart 2008 werd de oproep tot uitbreiding van het Cyclocitynetwerk gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie. Geïnteresseerden konden tot 17 april reageren. Nog voor de regering een beslissing had genomen, werd op 6 november via de media vernomen dat JCDecaux de aanbesteding had binnengehaald. Al snel bleek dat er een verband was tussen het gratis ter beschikking stellen van fietsen en de beschikking over reclameruimte.*

Los van de klachten die bij het gerecht hierover werden ingediend, is het noodzakelijk om dieper in te gaan op de band tussen gratis fietsen en reclame. De PS-fractie steunt de regering bij de ontwikkeling van dit netwerk in heel het gewest, op voorwaarde dat het ook functioneert. De fractie vraagt een eerlijk debat over de middelen die het gewest en de gemeenten daarvoor ter beschikking stellen en over de voordelen daarvan voor de Brusselaars.

aspirateurs à voitures. J'y suis favorable dès lors qu'on améliore la qualité de vie, ou pour résoudre ponctuellement des problèmes locaux de circulation, principalement pour les transports en commun, mais parfois aussi pour les voitures. Des moyens financiers doivent cependant être trouvés. Vous avez entendu les montants nécessaires. Depuis quatre ans, j'investis pour rénover tous les tunnels existants. Avant moi, très peu d'investissements ont été réalisés pour la sécurisation et l'entretien des tunnels bruxellois.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME JULIE FISZMAN

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

concernant "l'extension du réseau Cyclocity".

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

Mme Julie Fiszman.- Pour rappel, le 15 mars 2008, l'appel du gouvernement pour l'extension du réseau Cyclocity a été publié au Journal officiel des Communautés européennes. Le délai pour introduire les manifestions d'intérêt était fixé au jeudi 17 avril 2008. La presse nous a appris le jeudi 6 novembre, avant même que le gouvernement ne se réunisse et tranche, que JCDecaux aurait remporté le marché Cyclocity. Au cours des jours qui ont suivi, différents articles sont parus, soulignant notamment la liaison entre ce système de vélos en libre service et l'affichage publicitaire. La mise à disposition de panneaux dans le cadre de Cyclocity était effectivement un moyen d'obtenir la concession pour les panneaux publicitaires pour les sociétés qui postulaient, la convention prévoyant des panneaux publicitaires pour le candidat remportant le marché des vélos en libre service.

Sans vouloir entrer dans les détails relatifs aux rebondissements judiciaires de ce dossier ou au bien-fondé des recours des offrants éconduits, une

Er moet niet alleen sprake zijn van een goede en goedkope dienstverlening. De gemeenten en het gewest hebben recht op een financiële return. De reclamebureaus zullen immers goed verdienen aan de affiches. Nu is het echter zo dat de overheid een groot deel van de reclameruimte ter beschikking stelt in ruil voor stadsmeubilair. Als de overheid voor de vergunningen zou doen betalen, zou ze zelf het stadsmeubilair kunnen aankopen, zodat het hele gewest met een eenvormig stadsmeubilair kan worden uitgerust.

De PS-fractie vraagt eveneens dat de gemeenten bij deze zaak worden betrokken. Opdat dit systeem in het hele gewest zou functioneren, is overleg met de gemeenten noodzakelijk.

Het fietsverhuursysteem moet ook toegankelijk zijn voor alle Brusselaars. De fietsen moeten over het hele Brusselse grondgebied worden verspreid.

De auditeur van de Raad van State heeft naar verluidt gezegd dat een ordonnantie weliswaar noodzakelijk is om de opdracht voor de uitbating van een fietsverhuursysteem toe te kennen, maar dat dit achteraf kan worden geregeld. Het betreft een mondelinge verklaring. We kunnen dus enkel afgaan op wat er in de pers is verschenen. Hoe denkt u erover?

Wat is de huidige stand van zaken? Heeft de regering iets beslist? Welke financiële compensatie krijgt het Brussels Gewest? Hebt u overleg gepleegd met de gemeenten over de fietsenstallingen en de financiële compensatie? Hoeveel fietsenstallingen komen er? Hoeveel reclameruimte krijgt het bedrijf dat de opdracht voor het fietsverhuursysteem in de wacht sleept? Komt er een controlesysteem om te vermijden dat het bedrijf geen misbruik maakt van de situatie? Hoeveel zal het voor gebruikers kosten om een fiets te huren?

U hebt meerdere mogelijkheden overwogen, waaronder het gratis ter beschikking stellen van fietsen in ruil voor reclameruimte. Wat heeft de definitieve keuze van de regering bepaald?

réflexion approfondie sur la question du lien entre le réseau de vélos public et la publicité s'impose. Si le groupe PS soutient le gouvernement dans le choix du développement de ce réseau sur l'ensemble de la Région, il importe que celui-ci soit performant. Le groupe PS demande en outre un débat clair et transparent sur les moyens qui seront mis en oeuvre par les pouvoirs publics - Région et communes - et sur les bénéfices que Bruxelles et ses habitants retireront de ce marché. Cela permettra aux communes d'adhérer au système.

Nous souhaitons un service de qualité et à moindre coût pour l'utilisation de ces vélos par les habitants bruxellois, mais nous souhaitons également un juste retour financier pour les communes et la Région. En effet, les sociétés publicitaires tirent de juteux bénéfices de l'affichage publicitaire. Or, une majorité de l'espace publicitaire est concédé par les pouvoirs publics eux-mêmes, et souvent échangé contre du mobilier urbain. Il serait indéniablement plus sain que les pouvoirs publics obtiennent de l'argent contre ces concessions et achètent elles-même le mobilier urbain. Ceci leur permettrait de disposer d'un mobilier urbain harmonieux sur l'ensemble de la Région.

Le groupe PS demande également que les communes soient impliquées dans ce dossier. Comment pourrait-on imaginer un tel système sur l'ensemble de la Région sans mettre autour de la table les communes ?

Il est également important que le système soit accessible à l'ensemble des Bruxellois. Les emplacements de vélos doivent donc être répartis de manière uniforme sur le territoire de la Région, et ceci sans frais supplémentaires.

J'aborderai encore un dernier point, même s'il ne constitue pas l'objet essentiel de mon interpellation. Selon la presse, l'auditeur du Conseil d'Etat aurait dit, dans son rapport oral, qu'une ordonnance, définissant le service public pouvant être concédé, aurait été nécessaire, mais que celle-ci pouvait également être établie a posteriori. Quelle réponses apportez-vous à cette remarque, si du moins celle-ci a bien été prononcée, vu qu'il s'agit d'un rapport oral ? Dans ce cas, nous ne pouvons nous fier qu'aux informations diffusées dans la presse.

J'en viens à mes questions complémentaires. Où en est le dossier actuellement ? Qu'a approuvé le

gouvernement ? Quelles sont les compensations financières obtenues par la Région et comment se présentent les aspects financiers du dossier ? Une concertation avec les communes a-t-elle eu lieu dans ce dossier, notamment concernant les emplacements pour les vélos et les compensations financières ? Combien d'emplacements pour vélos sont-ils prévus ? Combien de mètres carrés d'espaces publicitaires la société qui a emporté le marché a-t-elle obtenus ? Quel système de contrôle sera-t-il mis en place afin de s'assurer que cette société ne s'en appropriera pas davantage ? Quel sera le coût à l'heure pour l'utilisateur du vélo ? Quel tarif sera-t-il appliqué pour les heures suivantes ?

Vous m'aviez dit avoir imaginé plusieurs pistes, notamment celle qui consistait en la mise à disposition de vélos en libre service, combinée à une concession d'espaces publicitaires. Quels éléments ont-ils amené le gouvernement à arrêter définitivement son choix ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Tot mijn tevredenheid maakt ook de PS-fractie zich zorgen over de toenemende hoeveelheid publiciteit in de openbare ruimte. Zelfs de directeur-generaal van de MIVB, toch geen vijand van reclame, vindt het wat overdreven dat in het kader van een openbare dienstverlening zoveel plaats wordt ingeruimd voor publiciteit.*

Op elke fiets zal reclame staan. Dat is typisch Brussels. Voor sommige gebruikers is dat erg onaangenaam. Bovendien zal de fietsenverhuur in handen zijn van een uitbater die in de eerste plaats met reclame bezig is en niet met mobiliteit. Ongetwijfeld staan er in de overeenkomst clausules die inhouden dat de overheden in bepaalde gevallen (zoals een zekere mate van beschadiging van de fietsen) bijkomende middelen in het systeem moeten investeren. Dat is verontrustend.

De verenigingen die dit aanklagen, baseren zich op reële voorbeelden. In Aix-en-Provence krijgt JCDecaux 790.000 euro per jaar aan compensaties

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Je vous ai déjà interpellé à de nombreuses reprises sur la prolifération de la publicité dans l'espace public et je me réjouis de voir que le groupe PS s'en inquiète fortement également. J'ai eu la surprise d'apprendre par la presse que le directeur général de la STIB remettait, lui aussi, en cause le fait qu'on lie de telle façon la publicité à un service de mobilité. M. Flausch ne peut pourtant pas être suspecté d'être un ennemi de la publicité !

Cette concession soulève nombre de questions. La première concerne ce qui semble être une particularité bruxelloise : la publicité sera, semble-t-il, carrément présente sur les vélos. Cela signifie que toute personne qui emprunte un vélo véhiculera un message publicitaire dans la ville. C'est relativement désagréable, du moins pour certains usagers. L'autre problème est que la totalité du service de location de vélos se trouve sous la mainmise d'un opérateur dont le premier métier est la publicité, et non la mobilité. Quelles sont dès lors les limites de l'intervention de la société JCDecaux

van de overheid. Voor dat bedrag kan de stad Orléans een volledig netwerk van gratis fietsen financieren zonder reclame. Er is dus heel wat manoeuvreerruimte! Hoeveel riskeren de overheden te moeten betalen en onder welke omstandigheden?

Gelukkig beperkt de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) de aanwezigheid van reclame in het straatbeeld. Hoeveel vierkante meter krijgt JCDecaux toegewezen? Hoe zit het met de "muppies"? Zijn dat oprolbare panelen? Daarbij wordt het reclame-oppervlak anders berekend dan bij vaste panelen.

Als de gemeenten de GSV willen naleven en willen deelnemen aan het systeem, zullen ze op termijn misschien panelen moeten toewijzen aan JCDecaux die nu door anderen gebruikt worden. Dat kan tot een monopolie leiden.

Ik betreur eens te meer dat openbaar vervoer verbonden wordt met reclame op een manier die de dienstverlening inzake mobiliteit volledig afhankelijk maakt van een operator die in de eerste plaats met reclame bezig is.

Zult u de GSV naleven? Hoe zult u het risico van een monopolie vermijden? In welke omstandigheden zou de overheid verplicht zijn om te betalen voor de vervanging of het onderhoud van de fietsen?

dans la convention conclue ? Des clauses prévoient sans doute qu'à partir d'un certain taux de dégradation des vélos ou dans certains autres cas, les pouvoirs publics devront réinjecter de l'argent dans le système de mise à disposition de vélos en libre service. Je m'en inquiète quelque peu.

Je suppose que, comme à moi, les échos de certaines réactions émanant du milieu associatif vous sont parvenus. Ces réactions s'appuient sur des exemples. A Aix-en-Provence, des compensations publiques à hauteur de 790.000 euros par an sont payées à JCDecaux. Pour le même tarif, la ville d'Orléans parvient à financer son réseau de vélos en libre service en se passant totalement de la publicité. Une marge de manoeuvre existe donc ! A quelle intervention les pouvoirs publics risquent-ils de devoir procéder à un moment donné, et dans quelles conditions ?

Bien heureusement, notre Règlement général d'urbanisme (RRU) circonscrit l'emprise publicitaire sur la voirie. Quelle est l'adéquation entre les mètres carrés de publicité qui seront octroyés à JCDecaux ? J'aimerais obtenir davantage de précisions, par exemple au sujet des fameux "muppies". S'agira-t-il de panneaux déroulants ? Dans ce cas, la surface publicitaire ne se calcule pas de la même façon que dans le cas de panneaux fixes.

Si les communes veulent continuer à respecter le RRU tout en participant au système, elles devront peut-être, à un certain moment, céder à JCDecaux des panneaux concédés actuellement à une autre compagnie ou appartenant à l'une d'elles. Nous risquons donc fortement, à terme, d'aboutir à une situation de monopole. Je n'ai de sympathie pour aucun opérateur publicitaire, et arriver, à terme, à une situation de monopole, m'inquiéterait beaucoup.

Il est important d'évaluer quelle sera l'augmentation de l'emprise publicitaire. Une fois de plus, je ne peux que déplorer que l'on lie un service public de mobilité à un service de publicité de façon à rendre le premier totalement dépendant d'un opérateur privé dont le métier premier est de faire de la publicité. Il le fait éventuellement pour des voitures, ce qui est tout de même assez amusant dans le cas présent !

Je souhaite donc recevoir une réponse à mes

questions concernant le respect du RRU, le risque de monopole et le fait que les citoyens devront rouler sur des vélos charriant de la publicité et non sur de simples vélos. Je désire également savoir sous quelles conditions les pouvoirs publics seraient amenés à payer le remplacement et l'entretien des vélos, ou à intervenir financièrement dans ces opérations.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben lang zeer discreet gebleven over dit dossier om procedurefouten te vermijden. De MR heeft me in de val proberen te lokken, maar ik ben er niet in getrapt.*

Ik zal even een misverstand rechtzetten: het gewestelijke fietsverhuursysteem is geen uitbreiding van Cyclocity. Cyclocity wordt ontmanteld. Ik heb er steeds op aangedrongen dat dit zou gebeuren.

Cyclocity werkt niet naar behoren. De problemen zijn te wijten aan drie belangrijke oorzaken: het systeem is op een te beperkt grondgebied beschikbaar, er zijn onvoldoende fietsen voorhanden en in tegenstelling tot bijvoorbeeld Parijs moeten gebruikers van Cyclocity zelfs voor het eerste halfuur betalen. Voor het gewestelijke fietsverhuursysteem wordt rekening gehouden met die problemen.

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

Mevrouw Fiszman, u verwijst naar berichtgeving in de krant. Die informatie is niet afkomstig van mij, maar waarschijnlijk van een ander regeringslid. Alle argumenten waarnaar u verwijst, zijn door de rechtbank van eerste aanleg en de auditeur van de Raad van State naar de prullenmand verwezen. Dat verbaast me niet. We hebben immers advies ingewonnen bij een advocatenbureau dat gespecialiseerd is in overheidsconcessies.

Op 13 november had ik een mandaat op zak om het contract voor de concessie te tekenen. Ik heb niet met de pers gepraat en betreur ten stelligste dat anderen dat wel hebben gedaan. Een aantal parlementsleden heeft zich laten misbruiken.

Er werden drie rechtszaken aangespannen tegen

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

M. Pascal Smet, ministre.- Cette interpellation me permet d'expliquer cette initiative, à propos de laquelle je suis resté relativement discret tout au long de la procédure que nous avons lancée, sans tomber dans le piège tendu par certains - avec la complicité d'un groupe de l'opposition - pour me faire commettre des erreurs de procédure.

Permettez-moi d'abord de dissiper une fois pour toutes un malentendu ; le projet régional de location de vélos automatisé n'est pas une extension de Cyclocity. Cyclocity sera démantelé. Nous avons toujours dit que soit JCDecaux gagnait et le système devait être démantelé et remplacé par un autre système, soit un autre opérateur l'emportait et le système Cyclocity - organisé par la Ville de Bruxelles avec un soutien régional en forme de subside - devait aussi être démantelé.

Ce système ne fonctionne pas, pour trois raisons que j'ai exposées dès le début :
- le périmètre concerné est trop restreint ;
- il n'y a pas suffisamment de vélos dans le périmètre ;
- à Bruxelles, contrairement à Paris ou Lyon, la première demi-heure est payante.

Le projet régional tient compte de ces trois éléments.

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

Vous avez dit, Mme Fiszman, ne pas vouloir entrer dans des considérations judiciaires. Il importe de préciser que ce n'est pas moi qui ai fait paraître cette information dans le journal. Elle émanait probablement d'un autre membre du gouvernement. Toutes les choses qui ont été dites à ce moment ont été réfutées par le tribunal de première instance et par l'auditeur du Conseil d'Etat. Il ne pouvait en être autrement dans la mesure où, à chaque étape de

het Brussels Gewest, maar we hebben ze allemaal gewonnen. Ik heb om meerdere redenen voor een openbare concessie gekozen in plaats van een openbare aanbesteding. In het Publicatieblad van de Europese Unie staat duidelijk dat een fietsverhuursysteem een aanvulling moet vormen op het openbaar vervoer en een alternatief moet bieden voor verplaatsingen in de stad.

Wereldwijd wordt voor een dergelijk systeem doorgaans gefinancierd met reclame-inkomsten. Naast Londen is Brussel de enige stad waar de publiciteitsmarkt niet eengemaakt is maar verdeeld over negentien gemeenten. Een eengemaakte markt levert heel wat meer op. Dat is misschien een idee voor de toekomst.

Ondertussen hebben we het systeem gefinancierd door een concessie te geven. De overeenkomst houdt in dat de uitbater het risico draagt. De overheid zal geen euro betalen voor de fietsen, zelfs niet als het systeem faalt.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Er is dus geen enkele clausule die zegt dat de overheid moet betalen, bijvoorbeeld bij een natuurramp?*

ce dossier, nous avons été suivis par un bureau d'avocats, spécialisé dans la matière des concessions publiques, qui avait été nommé par un marché.

J'ai placé ce sujet à l'ordre du jour le 15 novembre. Le 13 novembre, j'ai été mandaté pour conclure le contrat. Dans cet intervalle, je n'ai pris aucune initiative à l'égard de la presse et je déplore fortement que d'autres aient cru bon d'organiser des fuites vers celle-ci. De plus, j'ai constaté que les lettres que m'adressait l'opposition disaient souvent exactement la même chose. Il y a dans ce dossier une instrumentalisation sans précédent du mandat parlementaire.

J'ai connaissance de trois actions judiciaires, que nous avons toutes gagnées. Pourquoi avons-nous choisi une concession de service public, et non un marché public ? Comme cela apparaît clairement dans le Journal officiel de l'Union européenne, les vélos mis à disposition doivent offrir une complémentarité avec les transports en commun et proposer une autre façon de se déplacer en ville.

Il existe actuellement dans le monde deux modèles pour le financement des vélos. La majorité des villes utilisent le système de la publicité. A cet égard, Bruxelles est, avec Londres, la seule ville au monde où l'on peut trouver dix-neuf marchés publicitaires ! Dans presque toutes les autres villes, il y a des quasi-monopoles. Ces marchés publicitaires à l'échelle d'une ville rapportent beaucoup d'argent, mais à Bruxelles, on en perd à cause de la division entre les dix-neuf communes. Les autres opérateurs gagnent. Il y a là une question à se poser pour l'avenir : "Ne faudrait-il pas un seul marché ?"

Entre-temps, la réalité est là. Pour financer le vélo, nous avons donc donné concession en spécifiant que le risque économique - car il y a un risque - est exclusivement à charge de l'opérateur. L'autorité publique n'interviendra pas, ne serait-ce que pour un euro, dans le système des vélos. Même si ça ne fonctionne pas. C'est la raison de notre choix.

Mme Céline Delforge.- Il n'y a donc aucune clause qui fait qu'en cas de catastrophe naturelle, par exemple, le pouvoir public devra payer ? C'est à charge de JCDecaux, quoi qu'il arrive ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De uitbater draagt het financiële risico volledig zelf. Het gewest moet alleen een schadevergoeding betalen wanneer het de concessie wil intrekken, maar ik zie niet in waarom dat nodig zou zijn.*

In Barcelona gebruikt men geen concessie, maar een openbare aanbesteding. De fietsen worden er betaald met de opbrengst van de parkeermeters.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Maar de stad haalt toch elders geld vandaan?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Niet uit reclame. Dit is een heel ander systeem. In Brussel was het erg ingewikkeld om een aanbesteding uit te schrijven voor reclame. Een concessie waarin het gewest de gemeenten vertegenwoordigt, was dan weer wel haalbaar. Na lange debatten heeft de regering in maart 2008 voor die optie gekozen.*

Zowel de rechtbank van eerste aanleg als de auditeur van de Raad van State hebben bevestigd dat het om een concessieopdracht gaat. De klant is niet het gewest, maar de fietsgebruiker. Er bestaat een handelsrelatie tussen die fietsgebruiker en JCDecaux. Het Brussels Gewest betaalt de dienst niet en de exploitatierisico's zijn volledig ten laste van de concessiehouder. Die risico's zijn reëel. Het systeem wordt deels door reclame en deels door de gebruikers gefinancierd. De inkomsten hangen dus af van het succes bij de gebruikers. Daarnaast is de reclamesector de eerste sector die getroffen wordt in tijden van crisis. Tot slot is er nog het probleem van het vandalisme.

Wij hebben gekozen voor een concessieopdracht omdat het gewest het project niet zelf wenste te financieren. De 19 gemeenten hadden er geen bezwaar tegen dat het gewest het initiatief nam. De standplaatsen zullen uiteraard in overleg met JCDecaux en de gemeenten worden vastgesteld. Zij moeten een zo groot mogelijke zichtbaarheid hebben en een zo goed mogelijke aanvulling vormen op het openbaar vervoer.

M. Pascal Smet, ministre.- Le risque économique est supporté à 100% par l'opérateur. La seule chose qui puisse arriver, c'est que la Région veuille retirer la concession. A ce moment-là, nous devrons indemniser l'opérateur. C'est une règle fondamentale du droit administratif sur les concessions, mais je vois mal pourquoi cela arriverait.

L'autre méthode consiste à dissocier, comme c'est le cas notamment à Barcelone. Barcelone, je le rappelle, fait des marchés publicitaires pour tout, et c'est l'argent du stationnement qui paie les vélos. La ville a donc lancé un marché pour les vélos, et non une concession.

Mme Julie Fiszman.- Mais la ville gagne de l'argent par ailleurs ?

M. Pascal Smet, ministre.- Pas par la publicité. C'est un tout autre système. A Bruxelles, il était très compliqué pour la Région de lancer un vingtième marché publicitaire. Vous imaginez le tollé ? C'était impossible, juridiquement et politiquement. Une concession dans laquelle la Région représente les communes était par contre possible. C'est la manière dont nous avons choisi de travailler, après en avoir longuement débattu au gouvernement lorsque nous avons lancé la procédure en mars 2008.

Il s'agit très clairement d'une concession, ce qu'ont confirmé le tribunal de première instance et l'auditeur du Conseil d'Etat. En effet, le client du système n'est pas la Région, mais bien l'utilisateur du vélo. Une relation commerciale existe entre ce dernier et l'opérateur JCDecaux. La Région bruxelloise ne paie pas ce service et les risques d'exploitation sont entièrement à charge du concessionnaire.

Le système est financé pour partie par la publicité, et pour partie par l'utilisateur. Le risque économique existe, pour trois raisons. D'abord, les revenus dépendent de l'adhésion des clients. Or, le système doit rester opérationnel. Cette condition était moins bien rencontrée par l'autre candidat. Ensuite, nous traversons une crise économique, et en pareille situation, la publicité est le premier secteur touché. Enfin, la Région bruxelloise est réputée pour les actes de vandalisme commis sur son territoire. Les risques sont donc à charge de JCDecaux . Nous avons notamment opté pour le

Het gaat dus niet om een publicitaire opdracht, maar om een concessieopdracht voor de exploitatie van een fietssysteem dat gedeeltelijk dankzij reclame-inkomsten wordt gefinancierd.

De financiering was niet het enige criterium. De volgende evaluatiecriteria speelden mee (op 120 punten in totaal):

- eigenschappen van de verhuurpunten (10 punten);
- kwaliteit van de fiets (20 punten);
- betalingssysteem voor de gebruiker (15 punten);
- tarieven (15 punten);
- operationaliteit (15 punten);
- transparantie van de statistieken over het netwerk (15 punten);
- financiering (20 punten);
- installatie van het systeem (10 punten).

De offerte die we gekozen hebben, was duidelijk de beste. Juridisch gezien mag ik daar niet veel over zeggen, maar de tweede kandidaat wilde meer publiciteit en geld van de overheid. De auditeur van de Raad van State heeft vastgesteld dat onze evaluatie correct was. Overigens was er nog een derde kandidaat, Belgian Posters.

Het geselecteerde voorstel omvat een geautomatiseerd verhuursysteem van kwaliteitsfietsen. De Cyclocityfietsen worden vervangen door modernere fietsen met zeven versnellingen. Het gewest moet daar niets voor betalen. Er zal wel meer reclame in de stad zijn, maar daar heeft de regering unaniem voor gekozen.

De reclame zal bestaan uit:

- reclame voor evenementen op de fietsen;
- 200 panelen van 2 m² aan de stations, waarvan een zijde wordt gebruikt voor informatie over het verhuursysteem;
- 75 panelen van 2 m² los van de stations, waarvan 40 op strategische plaatsen op het netwerk, met ook variabele boodschappen (het volgende station, het aantal beschikbare fietsen, enzovoort);
- 35 panelen van 8 m² langs gewestwegen.

De locatie van de fietspunten zal in overleg met de gemeenten en JCDecaux worden bepaald en in een driepartijenovereenkomst worden vastgelegd. Er zal rekening worden gehouden met diverse parameters, zoals de toeristische aanwezigheid, de

principe de la concession parce que la Région n'a pas souhaité financer le projet.

J'ai fait le tour et demandé aux dix-neuf communes si elles acceptaient que la Région prenne l'initiative. Toutes ont marqué leur accord. Certaines ont même estimé que la Région devait prendre pareille initiative. Bien entendu, le choix des emplacements réservés aux vélos sera arrêté en concertation avec la société JCDecaux, la Région et les communes. Ils devront garantir un maximum de visibilité et de complémentarité avec les transports en commun. Les communes connaissent parfaitement les emplacements les plus appropriés. La sélection sera donc opérée commune par commune, en concertation. Des conventions tripartites ont d'ailleurs été prévues.

Il ne s'agit donc pas d'un marché publicitaire, mais d'une concession d'exploitation de vélos, partiellement financée par la publicité.

Je rappelle aussi que le choix ne concernait pas seulement le financement. Nos critères d'évaluation se chiffraient sur un total de 120 points :

- caractéristiques des points de location (10 points) ;
- qualité du vélo (20 points) ;
- système de paiement pour l'utilisateur (15 points) ;
- système tarifaire pour l'utilisateur (15 points) ;
- opérationnalité (15 points) ;
- transparence concernant les statistiques relatives au réseau (15 points) ;
- financement (20 points) ;
- mise en place du système (10 points).

La comparaison des offres a montré que celle que nous avons choisie était incontestablement la meilleure. Je ne vais pas entrer dans les détails, puisque juridiquement, je ne suis pas autorisé à dévoiler les autres offres. Permettez-moi néanmoins de dire que l'autre groupe a cherché à obtenir plus de publicité, ainsi que de l'argent de la Région. La comparaison des offres sur tous ces points est sans équivoque. Je crois que l'auditeur du Conseil d'Etat a bien constaté notre bonne évaluation. Une troisième entreprise, Belgian Posters, avait également posé sa candidature. Je n'en dirai cependant pas davantage à ce propos.

Dans la proposition retenue, les habitants et les

nabijheid van een metrostation, enzovoort...

De auditeur van de Raad van State pleit voor een ordonnantie waarin de regering ertoe wordt gemachtigd om de concessieopdracht voor het fietsverhuursysteem toe te kennen. De regering oordeelt dat een dergelijke ordonnantie overbodig is omdat het gewest bevoegd is voor de organisatie van het openbaar stadsvervoer en dat dit begrip zich niet tot het metro-, tram- en busnet beperkt, maar ook tot het fietsverkeer kan worden uitgebreid.

In de rechtsleer hebben zich twee benaderingen ontwikkeld. De eerste zegt dat de regering geen wettelijke machtiging nodig heeft om dit netwerk te ontwikkelen, omdat de concessieopdracht naast een contractueel ook een verordenend hoofdstuk bevat. De andere benadering, die de voorkeur lijkt te weg te dragen van de auditeur van de Raad van State, zegt dat er een wettelijke machtiging, en bijgevolg een ordonnantie, nodig is. Volgens de auditeur kan die wettelijke machtiging evenwel a posteriori worden toegekend.

Er is dus geen juridisch probleem. Als wij beslissen om een ordonnantie op te stellen, zal deze bovendien slechts één, zeer kort artikel bevatten. De auditeur heeft immers maar één argument aanvaard.

Wat de aard van de procedure betreft, heeft de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg bevestigd dat het om een concessieopdracht gaat en niet om een overheidsopdracht.

De vergelijking met Parijs gaat niet op. Daar is een algemene opdracht toegekend die ook de bushokjes en het stadsmeubilair omvat.

In de eerste fase zullen er 200 fietspunten komen, wat goed is voor 2.500 fietsen. De locaties zullen op basis van een aantal mobiliteitscriteria worden gekozen. Dat is niet alleen de wens van het gewest, maar ook van de operator, die er alle belang bij heeft dat het systeem goed werkt.

Ik ben het met u eens, mevrouw Fiszman dat iedereen toegang moet hebben tot het systeem. Daarom zal het eerste half uur gratis zijn. Daarna zal een progressief tarief per half uur worden toegepast om gebruik van korte duur aan te moedigen. Het tweede halfuur zal 50 cent kosten en

visiteurs de la Région bénéficieront d'un système automatisé de location de vélos de qualité. En effet, les nouveaux vélos ne seront pas les mêmes que ceux que nous connaissons aujourd'hui. Tout le système de Cyclocity sera démantelé pour laisser la place à de nouveaux vélos beaucoup plus modernes, équipés de sept vitesses. La Région y sera gagnante. Sans rien débourser, nous recevrons un système de location de vélos. Certes, en contrepartie, nous verrons une augmentation de la publicité dans la ville, mais ce choix est assumé à l'unanimité par le gouvernement.

Il s'agira des moyens publicitaires suivants :

- la publicité sur les vélos, dite "publicité événementielle de longue durée". (Les villes de Copenhague et de Vienne y recourent déjà);
- en principe 200 panneaux de 2 m² installés aux abords des stations, dont une face sera destinée à l'information sur le système de location et au paiement. Nous tiendrons évidemment compte de la proximité éventuelle de monuments classés ;
- 75 panneaux de 2 m² installés indépendamment des stations, dont 40 à des endroits stratégiques du réseau, avec un panneau à messages variables (indiquant la prochaine station, le nombre de vélos et de places disponibles) ;
- 35 panneaux de 8 m² installés uniquement en voirie régionale.

La convention prévoit un accord tripartite avec les communes. Celui-ci sera négocié et conclu séparément avec chaque commune dans les jours qui viennent. Les communes seront donc tout à fait impliquées. Le choix des emplacements sera déterminé en concertation avec elles. Ainsi, comme le souhaite la Ville de Bruxelles, le point Cyclocity actuellement situé sur la place Saint-Jean sera déplacé. Une étude informatique tenant compte de divers paramètres, comme la présence touristique ou la proximité du métro, sera réalisée au préalable, afin de déterminer l'emplacement le plus approprié pour la performance du service.

Par ailleurs, bien que l'auditeur du Conseil d'Etat ait confirmé le respect de l'autonomie des communes, il souhaite l'adoption d'une ordonnance afin d'habiliter le gouvernement à octroyer une concession légale automatisée pour les vélos. Le gouvernement estime toutefois disposer de cette compétence en vertu de la loi spéciale qui attribue à la Région la compétence de l'organisation des

het derde halfuur 1 euro. Nadien wordt 2 euro per half uur aangerekend. Voor wie een abonnement op het openbaar vervoer heeft, zal het eerste uur volledig gratis zijn. De tarieven zullen worden gehalveerd tijdens vervuilingspieken en autoloze zondagen.

De gebruikers kunnen ofwel een dagticket ofwel een jaarabonnement van 30 euro kopen. Voor de houders van een MOBIB-kaart bedraagt de prijs 29 euro. Met de MOBIB-kaart kan men de fietsen 365 dagen op 365 en 24 uur op 24 gebruiken.

Indien nodig zal het systeem na de eerste fase worden uitgebreid tot 5.000 fietsen, met maximum 400 fietspunten.

Wij wisten van bij het begin dat de verliezende partij in beroep zou gaan. Ik ben vooral verbaasd over de manipulatiepogingen van sommigen. Als ministers zijn wij tot geheimhouding verplicht op straffe van een procedurefout.

Ik hoop dat in mei 2009 de eerste 100 fietspunten klaar zullen zijn.

transports en commun urbains. Pour la Région, cette notion ne se limite pas aux réseaux de métro, trams et bus, mais peut être élargie aux vélos.

Deux approches se sont développées dans la doctrine. La première dit qu'une habilitation légale n'est pas nécessaire pour permettre au gouvernement de développer ce réseau. La concession comporte en effet deux volets, l'un réglementaire et l'autre contractuel. Selon cette doctrine, le premier volet suffit pour légaliser l'habilitation. L'autre doctrine, laquelle semble recueillir les faveurs de l'auditeur du Conseil d'Etat, dit par contre qu'il faut une habilitation légale, et par conséquent, une ordonnance. L'auditeur a toutefois précisé que cette habilitation légale pouvait être conférée a posteriori.

Par conséquent, ce n'est pas du tout entaché d'illégalité. Deux doctrines existent, en l'absence de jurisprudence en la matière. Nous réfléchissons à présent à l'opportunité d'introduire une ordonnance. Il ne s'agit que d'un article, très limité, et du seul argument invoqué, d'ailleurs très relatif, à avoir été retenu. Tous les autres arguments ont été réfutés par l'auditeur du Conseil d'Etat. En ce qui concerne la nature du procédé, la présidente du tribunal de première instance a affirmé qu'il s'agissait bien d'une concession, et non d'un marché public.

D'aucuns ont essayé de tromper les gens en effectuant des comparaisons avec Paris. Il a été dit qu'il s'agissait initialement de concessions, requalifiées en marchés. Cependant, la situation de base était complètement différente à Paris ; il s'agissait d'un marché publicitaire en un seul paquet, incluant les abribus, le mobilier et les vélos.

Deux cents stations maximum, comportant 2.500 vélos, seront installées lors de la première phase. Ces stations seront implantées en fonction de critères de mobilité. Je suis très clair à ce sujet ; ce sont de tels critères qui détermineront les implantations. C'est notre souhait, mais c'est aussi celui de l'opérateur, qui désire que le système fonctionne, dans son propre intérêt. Pour ce faire, des critères de mobilité doivent présider au choix, sans quoi le système ne fonctionnera pas.

Vous avez dit à juste titre, Mme Fiszman, que tout le monde devrait pouvoir accéder au système. C'est la raison pour laquelle la première demi-heure sera

gratuite, ce qui rendra le système attrayant et accessible. Pour les demi-heures suivantes, un tarif progressif sera appliqué, afin d'encourager l'utilisation de courte durée, complémentaire. La deuxième demi-heure coûtera 50 cents, la suivante un euro. Le coût sera de 2 euros à partir de la troisième demi-heure. Les personnes ayant un abonnement aux transports publics bénéficieront même de la gratuité pour la première heure. Les tarifs seront réduits de moitié lors des pics de pollution et les dimanches sans voitures.

Deux systèmes sont possibles. Soit les utilisateurs achètent sur place un ticket d'un jour, soit - et c'est la solution conseillée aux Bruxellois - ils achètent un abonnement d'un an au prix de 30 euros. Pour les possesseurs d'une carte MOBIB, le prix sera de 29 euros. Avec la carte MOBIB, vous pourrez utiliser les vélos en continu et rouler à Bruxelles 365 jours sur 365 et 24 heures sur 24.

En deuxième phase, nous pourrions passer à 5.000 vélos, avec un maximum de 400 stations. Nous verrons si la première phase suffit ou non. Nous avons élaboré ce dossier avec beaucoup de sérieux et avons été secondés à chaque étape par des avocats spécialisés.

Comme l'auditeur l'a laissé entendre, il s'agit d'un modèle type pour réaliser une concession. Dès le début, en effet, nous étions conscients du fait que, si une partie était gagnante, l'autre irait au tribunal. Je ne vous cache pas mon étonnement au vu des tentatives de manipulation de certains. Nous sommes, en tant que ministres et responsables politiques, contraints au silence, sous peine de vice de procédure.

Bien que cela n'ait pas été facile, je suis content d'avoir pu exposer aujourd'hui les détails de notre décision. Si tout va bien, j'espère qu'en mai 2009 les premières 100 stations de cette ville seront opérationnelles. Les Bruxellois auront, en fin de compte, la possibilité de circuler en vélo, comme les citoyens de Paris, de Lyon, de Barcelone et d'autres villes, sans que cela ne coûte un euro à la Région.

De voorzitter.- Mevrouw Fiszman heeft het woord.

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

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans). Als een paar bedrijven zich de markt willen toe-eigenen, is*

Mme Julie Fiszman.- Il était temps de clarifier ces choses. Nous comprenons bien que les sociétés

het logisch dat de regering juridische maatregelen treft.

Hoe zal het gewest vermijden dat dezelfde problemen opduiken als bij de Brusselse fietsverhuurdienst, die door een ECOLO-schepen is in het leven geroepen?

oligopolistiques présentes sur le marché des vélos et de la publicité sont très fortes pour introduire des recours. Il convient donc d'être prudent. Par conséquent, je comprends que le gouvernement ait pris une série de mesures juridiques par rapport à ces sociétés. J'ai cependant deux questions complémentaires. D'abord, si le système des vélos ne marche pas, comme cela a été le cas à la Ville de Bruxelles, que se passe-t-il et que peut faire la Région ? A la Ville de Bruxelles, c'est un échevin ECOLO qui a lancé le système ...

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Die ECOLO-schepen was alleen voor de eerste overeenkomst verantwoordelijk. Trouwens, is de Brusselse burgemeester geen socialist?*

Mme Céline Delforge.- Le premier contrat. Avec un bourgmestre socialiste, d'ailleurs !

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Het Brusselse schepencollege heeft een systeem uitgekozen dat niet werkt. Volgens de minister faalt het systeem omdat het werkingsgebied te klein is en het eerste half uur niet gratis is. Andere mogelijke redenen zijn de vele heuvels op het Brusselse grondgebied en het slechte weer.*

Hoe zullen het gewest en de gemeenten de reclame-inkomsten besteden? Komen die inkomsten enkel uit reclameborden of ook uit andere vormen van publiciteit?

Mme Julie Fiszman.- Le Collège de la Ville de Bruxelles, dans son ensemble, a opté pour un système qui ne fonctionne pas. Vous me dites que les raisons en sont le périmètre trop petit et l'absence de première demi-heure gratuite. Il y a peut-être d'autres raisons, comme le fait qu'il y a des pentes à Bruxelles. Je sais que c'est aussi le cas à Lyon également, mais ce n'est pas pareil. C'est peut-être le beau temps ! Reste qu'il est possible que le système ne fonctionne pas, malgré toutes nos précautions. Que se passera-t-il dans ce cas ?

Ensuite, les communes tirent actuellement des ressources de la publicité, de même que la Région, via la taxe sur les panneaux publicitaires. Qu'advient-il de ces recettes ? Les recettes du système proviendront-elles uniquement des panneaux qui y sont liés ? S'agit-il d'un autre type de publicité ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De gemeenten zullen nog steeds belastingen kunnen heffen op reclame. Als het gewestelijke fietsverhuursysteem niet goed werkt, zal JCDecaux ervoor opdraaien. De overeenkomst heeft een looptijd van 15 jaar.*

M. Pascal Smet, ministre.- Les communes pourront continuer à lever les taxes. Si le système ne fonctionne pas, la société JCDecaux paiera. Le contrat court sur quinze ans. L'avantage de la concession est que la société JCDecaux assume le risque économique.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Hoe wordt het systeem geëvalueerd? Ik neem aan dat de concessionaris zich ook wil indekken.*

Mme Julie Fiszman.- Comment le fonctionnement du système sera-t-il évalué ? J'imagine que le concessionnaire est, lui aussi, protégé.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- JCDecaux heeft voorzien in een evaluatie. Daarbij wordt uitgegaan van een aantal financiële risico's,*

M. Pascal Smet, ministre.- La société Decaux a prévu cette évaluation dans son modèle financier. Elle part du principe que le système donnera de

zoals vandalisme of afname van inkomsten uit reclame door de economische crisis. Het contract bepaalt dat het fietsverhuursysteem hoe dan ook operationeel moet blijven, zelfs als de inkomsten tegenvallen. Het aantal fietsen mag bijvoorbeeld niet worden verminderd. De financiële risico's zijn voor de concessionaris.

Mevrouw Julie Fiszman *(in het Frans).- Hoe zit het met de inkomsten?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat punt moeten we nog bespreken met de gemeenten.*

- Het incident is gesloten.

bons résultats, mais les risques sont réels : revenus publicitaires affectés par la crise économique, non-adhésion de la population au système, actes de vandalisme. Le contrat de concession prévoit que le système devra être maintenu opérationnel, même s'il ne fonctionne pas comme prévu. Le nombre de vélos, par exemple, ne pourra pas être réduit. Tous ces risques sont assumés par le concessionnaire. Aucune intervention ne sera prise en charge par la Région.

Mme Julie Fiszman.- Qu'en sera-t-il des redevances ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce point sera discuté avec les communes.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN DEMOL

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

betreffende "de slechte resultaten voor Brussel in een Europees onderzoek naar de veiligheid van oversteekplaatsen".

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- In Europa worden jaarlijks meer dan 8.000 voetgangers gedood op de wegen. In België waren er dat vorig jaar 103. Dat cijfer daalt telkens lichtjes, maar het aantal zwaargewonde voetgangers steeg de laatste zes jaar met 15 procent tot 713 in 2007. Daarom besloten Touring en 18 andere mobiliteitsorganisaties voor het eerst in Europa onderzoek te doen naar de veiligheid van oversteekplaatsen.

De Brusselse oversteekplaatsen halen de slechtste resultaten in een grote analyse van 215 kruispunten in 17 Europese hoofdsteden. Meer dan de helft van de 12 onderzochte plaatsen in Brussel halen een zwakke eindscore. Drie van de oversteekplaatsen belanden zelfs op de allerlaatste plaatsen in de

INTERPELLATION DE M. JOHAN DEMOL

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

concernant "les mauvais résultats de Bruxelles dans une enquête européenne sur la sécurité des passages pour piétons".

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

M. Johan Demol *(en néerlandais).- Chaque année, la route tue 8.000 piétons en Europe. En 2007, 103 piétons étaient tués en Belgique. Malgré une légère diminution, le nombre de victimes sévères a augmenté au cours de ces six dernières années.*

L'enquête sur la sécurité des passages pour piétons réalisée par Touring et des associations spécialisées dans dix-sept villes européennes révèle que les passages pour piétons bruxellois sont parmi les plus dangereux. Des douze passages analysés, plus de la moitié sont considérés comme dangereux, dont trois sont les plus dangereux au niveau européen.

Les critères observés portaient sur l'infrastructure

Europese rangschikking.

Alle onderzochte kruispunten werden geanalyseerd met behulp van een uitgebreide checklist. De onderzochte elementen werden opgedeeld in vier categorieën, met name inrichting en design, zichtbaarheid overdag, zichtbaarheid 's nachts en toegankelijkheid. Het onderzoek werd verricht door verkeersexperts die op basis van hun bevindingen de scores toekenden.

In alle zeventien steden werd een gelijkaardige wijk geselecteerd met een aantal oversteekplaatsen met min of meer dezelfde inrichting. De steden die werden onderzocht waren Amsterdam, Barcelona, Berlijn, Brussel, Kopenhagen, Helsinki, Ljubljana, Londen, Madrid, München, Oslo, Parijs, Rome, Stockholm, Wenen, Zagreb en Zürich. Voor Brussel was dit een zone rond de Louisalaan.

Brussel scoorde bijzonder slecht op vlak van inrichting en zichtbaarheid overdag.Er was geen aanduiding van enkele of dubbele verkeersrichting, geen verlichting, versleten markering, hinderlijke riooldeksels en stoepranden. Voor wat Brussel betreft raadt Touring de minister aan om het geld dat nu gebruikt wordt voor infrastructuuringrepen, die bedoeld zijn om het autoverkeer te hinderen, of die in elk geval tot gevolg hebben dat het autoverkeer minder vlot verloopt, zou beter kunnen besteed worden aan het onderhoud en de uitbouw van de bestaande veiligheidsinrichtingen.

Hoe staat u tegenover deze visie? Wat zal u ondernemen teneinde de oversteekplaatsen in het gewest veiliger te maken? Op welke manier zal u anticiperen op de opmerkingen in het onderzoek?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Touring heeft twaalf voetgangersplaatsen bestudeerd, die zich allemaal in de buurt van de Louizalaan in Elsene bevinden: vier op gewestwegen en acht op gemeentewegen. Dat is uiteraard veel te weinig om er statistisch gezien waardevolle lessen uit te trekken.

Van de vier gewestelijke oversteekplaatsen

et la conception, la visibilité de jour et de nuit, ainsi que l'accessibilité. Les scores ont été attribués par des spécialistes de la circulation sur la base de l'examen de passages pour piétons circonscrits dans des contextes similaires.

A Bruxelles, les passages pour piétons de l'avenue Louise sont pointés pour leur insuffisance sur le plan des infrastructures et de la visibilité en journée, des indications relatives au sens de la circulation, pour l'absence d'éclairage, de marquage et pour ses bordures de trottoirs et ses plaques d'égout inadaptés.

Touring recommande à la Région bruxelloise de consacrer les finances actuellement prévues pour l'aménagement visant à réduire la circulation, à l'entretien et au développement des infrastructures de sécurité existantes. Quelle est votre opinion sur ce point ? Quelle mesure prendrez-vous pour sécuriser davantage les passages pour piétons ? Comment comptez-vous anticiper les remarques de l'enquête ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- L'étude de Touring porte sur douze passages pour piétons - quatre sur des voiries régionales et huit sur des voiries communales - situés dans le quartier de l'avenue Louise à Ixelles. Cet échantillon est beaucoup trop réduit pour en tirer des conclusions statistiques valables.*

L'un des passages situés sur une voirie régionale

beoordeelt de studie er één als "goed", één als "aanvaardbaar" en twee als "zwak". De zwakke punten zijn vooral te wijten aan de slechte zichtbaarheid: de wegmarkering is weggesleten door de enorme intensiteit van het verkeer. Binnen enkele weken wordt er nieuwe wegmarkering aangebracht en zal het probleem dus zijn opgelost.

Ik wil de studie van Touring zeker niet in zijn geheel verwerpen, aangezien ook ik vind dat er nog veel verbeteringen mogelijk zijn, en dit niet alleen op de gewestwegen maar ook op de gemeentewegen. We hebben echter niet gewacht op de studie om maatregelen te treffen. De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) voorziet in een aantal duidelijke wijzigingen: de parkeerzones bevinden zich op minstens vijf meter van het zebrapad, de overgang tussen voetpad en zebrapad moet gebeuren via een geleidelijke verlaging van de voetgangersweg, enzovoort. Ook in het kader van de Brusselse Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid zijn er een boel maatregelen gepland. Mijn administratie heeft een vademecum opgesteld voor personen met beperkte mobiliteit, met veel aandacht voor de voetgangersoversteekplaatsen. Begin 2009 vindt er voor de ontwerpers en de toezichters van bouwplaatsen een tweedaagse opleiding plaats over dit nieuwe vademecum.

Wat het onderhoud van de zebrapaden betreft, verricht mijn administratie tweemaal per jaar markeringscampagnes. Er worden steeds vaker thermoplast markeringen aangebracht, omdat die langer meegaan (ongeveer drie jaar). Daarna worden de oversteekplaatsen bestrooid met een antislipaggregaat, wat niet alleen voor de voetgangers heilzaam is maar ook voor de motorrijders en de fietsers. Mijn administratie vervangt de verlichting van bepaalde voetgangersoversteekplaatsen als daarvoor voldoende geld beschibaar is.

De resultaten van de studie zijn dus niet oninteressant, maar het statistische uitgangspunt van de studie is niet correct.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- U hebt veel kritiek op de studie van Touring. Nochtans is Touring niet de enige om de zaak te hebben bestudeerd: verscheidene Europese organisaties onderschrijven

est jugé "bon", un autre "satisfaisant" et les deux derniers "insuffisants". Les points faibles sont surtout liés à la visibilité ; le marquage au sol est usé par l'intensité du trafic. Ce problème sera résolu dans quelques semaines, puisque le marquage doit être renouvelé.

L'étude a le mérite de pointer des situations qui pourraient certainement être améliorées, mais son fondement statistique est erroné. De plus, nous n'avons pas attendu les résultats de cette étude pour prendre des mesures. Le Règlement régional d'urbanisme (RRU) et les Etats généraux de la Sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale prévoient ainsi une série de changements tangibles. Mon administration a également rédigé un vade-mecum à l'intention des personnes à mobilité réduite, qui consacre une attention particulière aux passages pour piétons. Les responsables et les contrôleurs de travaux recevront début 2009 une formation sur ce nouveau vade-mecum.

Mon administration procède deux fois par an à des campagnes de marquage des passages pour piétons. Le marquage thermoplastique est de plus en plus souvent privilégié, en raison de sa durée de vie. Un agrégat antidérapant profite également aux motards et aux cyclistes. L'éclairage de certains passages pour piétons est remplacé en fonction des moyens disponibles.

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

M. Johan Demol *(en néerlandais).- Vous êtes très critique vis-à-vis de l'étude de Touring, mais d'autres organisations européennes se sont également penchées sur la question. Vous avez*

de studie. U hebt nieuwe richtlijnen uitgestippeld (een reglement, een vademecum, enzovoort) en hebt een aantal specifieke maatregelen genomen. Treft u echter voldoende globale maatregelen? Pakt u de problematiek wel voldoende in zijn geheel aan?

De heer Pascal Smet, minister.- Natuurlijk, daar zijn we mee bezig.

- Het incident is gesloten.

défini de nouvelles directives et adopté une série de mesures spécifiques, mais prenez-vous suffisamment de mesures globales ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- C'est ce que nous faisons.*

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "de tevredenheidsbarometer van de MIVB van 2008".

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- De MIVB is opnieuw van start gegaan met de opstelling van de tevredenheidsbarometer. De gebruikers van het openbaar vervoer kunnen daartoe naar de website surfen of een vragenlijst op papier invullen.*

Ik ben in het bezit van een eentalig Frans exemplaar daarvan. Nochtans is de MIVB wettelijk verplicht om een tweetalige versie te verspreiden. Ik verwijs in dit verband naar het antwoord van de minister-president op een dringende vraag van 12 december 2007, waarin hij ook benadrukt dat de twee talen op hetzelfde formulier moeten staan.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "le baromètre de satisfaction de la STIB 2008"

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

M. Mustapha El Karouni.- En vue d'améliorer la qualité du service en recueillant l'opinion des usagers des transports en commun bruxellois, la STIB a organisé son traditionnel baromètre de satisfaction. Afin de recueillir ces informations, un questionnaire est disponible sur le site web de la STIB et des questionnaires en version papier sont également distribués aux voyageurs.

C'est sur ce dernier aspect que je souhaiterais obtenir de plus amples informations. En effet, j'ai en ma possession un exemplaire de ce questionnaire. Celui-ci n'est imprimé qu'en langue française, alors que la version néerlandaise aurait également dû y figurer. C'est d'autant plus étonnant

Een studente heeft me dit formulier aangereikt in het metrostation Rogier, zonder mij de vraag te stellen in welke taal ik dit document wenste te verkrijgen. Krijgen de verdelers van dit document hierover specifieke richtlijnen?

Ik heb ook vragen bij de periode waarin deze enquête wordt uitgevoerd. Volgens de badge van de studente was dit van 27 tot 31 oktober. Als dat klopt, is dat in een vakantieperiode. Dat is ontoelaatbaar, want er zijn dan minder reizigers en er worden dus minder mensen op de hoogte gebracht van de enquête. Misschien vreest de MIVB de reactie van de reizigers op de talrijke wijzigingen, de lange wachtrijen voor de abonnementen en de prijsverhogingen?

Hoeveel studenten werden er voor dit initiatief in dienst genomen? Werden deze formulieren op het hele net uitgedeeld? Waren ze ook te verkrijgen in de Bootiks en Kiosken?

qu'il était accompagné d'une enveloppe pré-affranchie qui remplit les conditions de bilinguisme.

Je m'interroge sur le caractère unilingue de ce document, alors que votre cabinet ne pouvait ignorer les règles en vigueur. Elles ont été rappelées par le ministre-président lui-même à l'occasion d'une question d'actualité qui lui avait été adressée le 12 décembre 2007. Je cite : "Il faut que les personnes aient, sur un même support, le choix d'une langue. Si les documents sont joints, et de préférence imprimés sur le même feuillet, cela ne pose pas de problème. (...) Par contre, si un document est distribué séparément, il pourrait être considéré comme non légal". Je souhaiterais entendre vos explications à ce sujet.

Ce document m'a été remis dans la station Rogier, apparemment par une étudiante. Lorsqu'elle m'a tendu le feuillet, elle ne m'a pas demandé la langue dans laquelle je souhaitais répondre. Peut-être n'avait-elle pas en sa possession des feuillets en néerlandais. Des consignes spécifiques à ce sujet ont-elles été adressées aux étudiants qui distribuaient ces documents ? Si oui, lesquelles ?

Par ailleurs, je m'interroge également sur les dates choisies pour la distribution de cette enquête sur le réseau. En effet, cette étudiante portait un badge indiquant les mentions "enquête" et du "27 au 31 octobre". Cela sous-entendrait-il que cette distribution n'aurait eu lieu qu'au cours de cette semaine ? Auquel cas, il y aurait à mon sens un gros problème, puisqu'il s'agissait de la semaine de congé de Toussaint.
Faut-il y voir une volonté de profiter des vacances, durant lesquelles la fréquentation du réseau est moindre, pour éviter de faire connaître l'existence de cette enquête au plus grand nombre ? Il serait inadmissible que le public ne puisse exprimer son avis. Peut-être craignez-vous précisément ses réactions après les modifications incessantes du réseau, les files pour obtenir un abonnement ou encore les augmentations de prix ? Qu'en est-il ?

Enfin, je terminerai mon intervention par quelques questions supplémentaires. Combien d'étudiants ont-ils été recrutés pour cette opération ? La distribution a-t-elle été effectuée sur l'ensemble du réseau ? Ces documents étaient-ils disponibles dans les Bootik et autres Kiosk ? Dans l'affirmative, comment les usagers étaient-ils informés de leur

De voorzitter.- Ik wijs de heer El Karouni op het reglement inzake de mondelinge vragen. Uw vraag heeft meer weg van een interpellatie.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB organiseert deze enquête in samenwerking met Mobiel Brussel. De bedoeling is om zoveel mogelijk formulieren in te zamelen. De meeste daarvan worden ingevuld op het internet. De enquête loopt van 27 oktober tot 23 november. Er zijn formulieren in het Frans, het Nederlands en het Engels.*

Gedurende die periode hingen er scheurblaadjes met informatie in de stellen van de MIVB en verscheen er een pop-up op de website. Er werd ook een perscommuniqué verspreid. Op 17 november telde de MIVB op haar website 6.500 volledig ingevulde formulieren (5.535 in het Frans, 540 in het Nederlands, 410 in het Engels), en 22.432 gedeeltelijk ingevulde formulieren (12.080 in het Frans, 1.602 in het Nederlands, 8.450 in het Engels).

Omdat niet iedereen over een internetverbinding beschikt, werden er ook gedrukte formulieren uitgedeeld. Die werden op het hele net verspreid.

Daartoe werden drie tweetalige studenten in dienst genomen. Ze werden begeleid door twee personeelsleden van het enquêtebureau. Ze kregen de instructie om de reizigers te vragen in welke taal ze het formulier wensten te verkrijgen of, wanneer het te druk was, die taal uit het gedrag af te leiden.

Waarschijnlijk is de studente die de heer El Karouni het Franstalige formulier heeft bezorgd, afgegaan op de taal waarin ze werd begroet.

Het zou duur zijn en milieuonvriendelijk om tweetalige vragenlijsten te maken. Wij hebben gekozen voor eentalige lijsten van acht pagina's. De mensen konden zelf de taal kiezen.

Zo werden er tussen 27 en 31 oktober 10.000 vragenlijsten verspreid. De studenten van het hoger onderwijs en de meeste werknemers hadden toen geen vakantie. Daarbij werden er duizend

présence ?

M. le président.- M. El Karouni, votre question orale ressemble davantage à une interpellation. Je rappelle à l'ensemble des membres le règlement en matière de questions orales.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Conformément au contrat de gestion de la STIB, Bruxelles Mobilité organise cette année l'enquête de satisfaction des usagers de la STIB, en collaboration étroite avec celle-ci. Le dispositif d'enquête est inspiré de celle menée en 2006. Afin de recueillir un nombre important de réponses - ce qui permet des analyses approfondies, notamment par mode - , la méthode principale d'enquête retenue est l'enquête via Internet. La période d'enquête s'étend sur quatre semaines, du 27 octobre au 23 novembre. Le questionnaire est disponible en français, en néerlandais et en anglais.

Pendant toute la durée de l'étude, des arrachables faisant la promotion de l'étude sont disponibles dans les véhicules de la STIB et un pop-up et une bannière sont présents sur le site web de la STIB. Un communiqué de presse a également été diffusé. A la date du 17 novembre, près de 6.500 enquêtes complètes - 5.535 en français, 540 en néerlandais et 410 en anglais - et 22.432 enquêtes partielles - 12.080 en français, 1.602 en néerlandais et 8.750 en anglais - ont été enregistrées sur le site.

Afin de permettre également à ceux qui ne disposent pas d'une connexion Internet de participer, il a été décidé de réaliser des enquêtes via des formulaires sur papier, qui indiquaient toutefois aussi la possibilité de répondre via Internet. Les questionnaires sur papier, en français et en néerlandais, ont été distribués sur l'ensemble du réseau de la STIB.

Cette tâche a été réalisée par trois étudiants bilingues, supervisés par deux employés du bureau chargé de la réalisation des enquêtes. Il a été clairement indiqué aux distributeurs de demander aux voyageurs dans quelle langue ils souhaitaient recevoir le questionnaire, ou de se fier à d'autres indices en cas de forte affluence - langue du journal lu par le voyageur, conversation, ou langue dans laquelle les gens disent bonjour.

vragenlijsten ter beschikking gesteld in de Bootiks worden geraadpleegd worden. Op 17 november hadden we 539 ingevulde vragenlijsten teruggekregen.

Ik hoop binnen enkele weken de resultaten te ontvangen van deze enquête, die overigens niet door de MIVB wordt uitgevoerd, maar door Mobiel Brussel.

C'est une méthode que j'utilise moi-même pour connaître la langue de mon interlocuteur, même s'il peut arriver qu'une personne dise bonjour dans l'autre langue. Cette étudiante a dû penser qu'elle avait devant elle une personne francophone, et non néerlandophone !

Je pense que vous serez d'accord avec moi pour dire que la réalisation de questionnaires bilingues, avec une face en français et l'autre en néerlandais, aurait eu des répercussions négatives, tant en termes économiques qu'environnementaux. C'est pourquoi, nous avons opté pour des questionnaires unilingues de huit pages. Selon la langue de l'interlocuteur, l'étudiant était chargé de remettre le questionnaire ad hoc.

Dix mille questionnaires ont ainsi été distribués entre le 27 et le 31 octobre. Il s'agit bien d'une période de congés scolaires, mais les étudiants du supérieur et la majorité des travailleurs n'étaient pas en congé. Mille questionnaires ont également été disposés dans les Bootiks et mis à la disposition des clients dans les deux langues. A la date du 17 novembre, 539 questionnaires papier avaient été retournés.

Des efforts ont été déployés pour informer tout le monde de l'existence de cette enquête menée par Bruxelles Mobilité, et non plus par la STIB. J'espère en recevoir les résultats dans quelques semaines.

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

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- U bent het dus niet eens met de minister-president, die op 12 december 2007 zei dat de documenten tweetalig moeten zijn?*

M. Mustapha El Karouni.- Vous faites part de votre préoccupation écologique, mais si je comprends bien, vous ne partagez pas la vision du ministre-président, qui estime pour sa part qu'il faut des documents bilingues. Je me faisais ici l'écho de sa position du 12 décembre 2007.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Deze gevallen zijn niet te vergelijken.*

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas comparable.

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- U verkiest afzonderlijke documenten per taal. Volgens de heer Picqué kunnen die documenten als illegaal worden beschouwd.*

M. Mustapha El Karouni.- Vous préférez des documents rédigés dans chacune des langues séparément. Par contre, le ministre-président Picqué disait : "Si un document est distribué séparément, il pourrait être considéré comme non légal".

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Een brief moet tweetalig zijn, maar als het mogelijk is de betrokkene te vragen welke taal hij verkiest, dan lijkt het me logisch om een vragenlijst in die taal te geven.*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Mij werd echter niets gevraagd.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat waren nochtans de instructies.*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- In mijn geval hebben de studenten de instructies dus niet gevolgd.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is mogelijk. Die persoon zal gedacht hebben dat u Franstalig was, omdat u Frans sprak.*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Dit is een principepskwestie.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik vind niet dat de Brusselaars racisten zijn, omdat iemand in de stad mij "sale Flamand" noemt. Dat is een beetje uw redenering.*

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- U maakt er een karikatuur van. Ik vraag alleen waarom iemand mij een eentalig document geeft zonder te vragen welke taal ik wens.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Misschien hebt u de studente in het Frans begroet.*

Als we een document versturen, moet dat tweetalig zijn, maar als we iemand rechtstreeks de taalkeuze kunnen vragen, ligt dat anders.

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Ja, maar zo is het niet gebeurd!*

- Het incident is gesloten.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est différent. Une lettre doit être envoyée en version bilingue. Mais, face à une personne - à qui on demande la langue qu'elle parle - on peut distribuer le questionnaire dans la langue voulue. C'est logique.

M. Mustapha El Karouni.- C'est logique pour autant que la question soit posée. Ce ne fut pas mon cas.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous ai déjà répondu que les étudiants en avaient reçu l'instruction.

M. Mustapha El Karouni.- Dans mon cas personnel, les étudiants n'ont donc pas suivi vos instructions.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est possible, mais cette personne a sans doute pensé que vous étiez francophone parce que vous avez parlé en français. Est-ce un drame ?

M. Mustapha El Karouni.- Ce n'est pas un drame, mais une question de principe et d'application des dispositions.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas parce que quelqu'un dans cette ville me traite de "sale Flamand" que j'assimile les milliers de Bruxellois à des racistes. C'est un peu votre raisonnement

M. Mustapha El Karouni.- Vous caricaturez mes propos et déplacez le centre de ma question. Je vous ai interrogé sur une enquête précise qui a eu lieu à un moment peu approprié à mes yeux, avec des documents unilingues, distribués sans que l'on ne s'enquière de mon régime linguistique. Je souhaitais obtenir des éclaircissements.

M. Pascal Smet, ministre.- En disant "bonjour" à cette étudiante, elle a sans doute pensé que vous étiez francophone. En quoi est-ce illogique ?

Vous avez raison de dire qu'un document envoyé doit être bilingue, mais il n'en va pas de même si l'on s'enquiert directement du régime linguistique de l'interlocuteur.

M. Mustapha El Karouni.- C'est logique, tel que vous le présentez, mais pas tel que cela s'est passé !

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de bereikbaarheid van Brusselse bedrijven".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Uit een enquête van Agoria, de federatie van technologische bedrijven, blijkt dat de helft van de Brusselse technologiebedrijven moeilijk personeel vindt omwille van de slechte bereikbaarheid en het mobiliteitsprobleem in en rond de hoofdstad.

Maar liefst 55 procent van de bedrijven die door Agoria werden ondervraagd, vond dat zijn bedrijf niet goed toegankelijk is met het openbaar vervoer. Dit is een fenomeen dat al langer bekend is en het is ook de reden waarom steeds meer bedrijven zich net buiten Brussel vestigden de afgelopen jaren, met alle financiële en fiscale gevolgen van dien.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat Agoria onder meer pleit voor een uitbreiding van het metronetwerk en een versnelde uitvoering van het Gewestelijk Expressnet (GEN). De Open VLD-fractie hoopt ook dat die er zo snel mogelijk zullen komen.

Agoria pleit ook voor een betere ontsluiting van de technologische bedrijven via het openbaar vervoer. Daaronder kunnen we dus ook bovengronds vervoer verstaan. Daarom wil ik ook graag peilen naar de mate waarin er bij de opstelling van de tram- en busplannen rekening gehouden werd met de noden van de bedrijven. Volgens de enquête van Agoria werd daar destijds onvoldoende aandacht aan besteed.

Waar doen zich de meeste problemen voor? Welk deel van Brussel en welke bedrijven zijn volgens de enquête van Agoria onvoldoende bereikbaar met het openbaar vervoer?

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "l'accessibilité des entreprises bruxelloises".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Selon une enquête d'Agoria, la moitié des entreprises technologiques bruxelloises peinent à trouver du personnel en raison de la mauvaise accessibilité et du problème de mobilité dans la capitale et autour de celle-ci.*

Pas moins de 55% des entreprises interrogées jugent leur société difficilement accessible en transport en commun. Raison pour laquelle, ces dernières années, de plus en plus d'entreprises se sont installées juste en dehors de Bruxelles, avec toutes les conséquences fiscales et financières qui en découlent.

Agoria plaide d'ailleurs pour une extension du réseau de métro et pour une réalisation accélérée du RER.

La fédération appelle également à une meilleure accessibilité des entreprises technologiques via les transports en commun. Lors de l'élaboration des plans tram et bus, dans quelle mesure a-t-on tenu compte des besoins des entreprises ?

Où se posent les principaux problèmes ? Quelle partie de Bruxelles et quelles entreprises sont insuffisamment accessibles en transport en commun ?

Agoria, la CCIB, la Fedis et d'autres fédérations sectorielles ont-elles été associées à la réalisation des plans tram et bus ?

Des négociations seront-elles initiées entre Agoria, la STIB, l'AED et éventuellement votre cabinet pour améliorer cette situation ?

Werden Agoria, BECI, Fedis en andere sectorfederaties betrokken bij de opmaak van de bus- en tramplannen?

Zullen er onderhandelingen opgestart worden tussen Agoria, de MIVB, het BUV en eventueel uw kabinet om deze situatie aan te pakken en te verbeteren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben wel degelijk rekening gehouden met de opmerkingen van Agoria. Toen ik de vertegenwoordigers van Agoria opzocht, uitten ze hun tevredenheid over het Iris 2-vervoersplan, omdat het rekening houdt met hun bekommernissen.

Het klopt dat sommige wijken minder goed bediend zijn. De kantoorwijken aan de Leopold III-laan, de Woluwelaan en de Marcel Thirylaan zijn moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer. De eerstkomende vijf jaar zal het gewest voor deze zones extra inspanningen leveren. De kaart met de belangrijkste lijnen van het toekomstige openbaarvervoernetwerk 2020 houdt met al die zones rekening. Het is om de bedrijvenzone aan de Marcel Thirylaan te ontwikkelen, dat de tram tot daar zal worden doorgetrokken. Daarnaast wordt de tram op de Leopold III-laan doorgetrokken tot aan de luchthaven en komt er een tramlijn op de Woluwelaan.

Het Iris 2-plan voorziet ook in een systeem van collectieve taxi's, in fietspadvoorzieningen, in bijkomende metro-en tramlijnen, enzovoort. Op vraag van het directiecomité van Agoria heb ik het Iris 2-plan volledig toegelicht: metronet, GEN, bedrijfsvervoerplannen, parkeerbeleid, "governance", Brusselse Ring, enzovoort.

In samenwerking met mijn administratie organiseert Beci elk jaar een info-ontbijt over mobiliteit voor zijn leden. Ik was aanwezig op de editie van 2008 op 15 september. Het publiek reageerde positief op de geplande maatregelen.

Ik ben heel blij met de inspanningen die Agoria levert. De samenwerking verloopt goed.

- Het incident is gesloten.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Agoria m'a fait part de sa satisfaction à l'égard du Plan IRIS 2, qui tient compte de ses remarques.*

Certains quartiers sont en effet moins bien desservis par les transports publics. Durant les cinq prochaines années, la Région fera un effort supplémentaire en leur faveur. La carte des principales lignes du réseau de transports publics à l'horizon 2020 en tient compte. La ligne de tram sera ainsi prolongée pour développer la zone d'entreprises de l'avenue Marcel Thiry. Le tram empruntera également le boulevard Léopold III jusqu'à l'aéroport, et une ligne passera par le boulevard de la Woluwe.

Le Plan IRIS 2 prévoit aussi un système de taxis collectifs, des aménagements cyclables, des lignes de tram et de métro supplémentaires, etc. J'ai expliqué l'ensemble du plan à la demande du comité de direction d'Agoria. En collaboration avec mon administration, la CCIB organise chaque année un petit déjeuner d'information sur la mobilité pour ses membres. J'y étais présent en septembre dernier et le public a réagi positivement aux mesures prévues.

Je suis très satisfait des efforts d'Agoria. La collaboration se passe bien.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "het traject in Sint-Agatha-Berchem en Sint-Jans-Molenbeek van buslijn 84".

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

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "le parcours de la ligne de bus 84 à Berchem-Sainte-Agathe et Molenbeek-Saint-Jean".

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

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 gevolgen van de werken in Brussel en voornamelijk aan de Louizaflessenhals".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Op vele plaatsen werden er wegenwerken uitgevoerd die aanleiding gaven tot verkeersproblemen. Dergelijke werken moeten behoorlijk worden gepland om te vermijden dat het verkeer volledig vast komt te zitten.*

Werken zijn nodig om de stad mooier te maken, maar Brussel ligt er altijd bij als een bouwwerf. Van 7 tot 15 november waren er nog werken aan de flessenhals van de Louizalaan. De tramsporen werden er vervangen. Welnu, de MIVB heeft de buurtbewoners en winkeliers pas drie dagen op voorhand op de hoogte gebracht. Zo is het onmogelijk om overleg te plegen of beroep aan te tekenen.

U moet rekening houden met de rechten van

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "les conséquences des travaux dans Bruxelles, et en particulier au goulet Louise".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- De nombreux chantiers sont en cours dans notre capitale, qu'il s'agisse de la place Flagey, des environs de l'ULB, de la rue du Lombard, du boulevard du Souverain ou encore de la place Poelaert, pour ne citer que quelques exemples. Outre les désagréments que ces travaux entraînent en termes de mobilité, il y a lieu de s'interroger sur la nécessaire coordination des chantiers, afin de ne pas complètement congestionner la ville. Ainsi, les nombreuses fermetures de voiries dues aux chantiers précités rendent très difficiles les déplacements dans notre capitale, occasionnant de nombreux embouteillages.

S'il est nécessaire de planifier et de programmer des travaux pour embellir la ville et la rendre plus conforme aux exigences nouvelles d'une capitale

buurtbewoners en winkeliers. Ze zullen beslissingen nooit aanvaarden als ze voor voldongen feiten worden geplaatst. De MIVB lijkt er een gewoonte van te maken om niet te communiceren. Ik heb gelijkaardige opmerkingen gemaakt over de werken in de Kroonlaan en dergelijke. Ook daar was er amper overleg met de buurtbewoners en de handelaars.

Aan de flessenhals van de Louizalaan zijn de afgelopen jaren meerdere keren werken uitgevoerd. Tijdens de komende maanden zijn er werken gepland in de omgeving van de vlakbij gelegen Guldenvlieslaan.

Hoe worden de openbare werken gepland? Leeft u de ordonnantie over openbare werken van 13 juni 2008 na? Hoe is het overleg met buurtbewoners, winkeliers enzovoort georganiseerd? Voorziet de regering in schadevergoedingen voor winkeliers en andere belanghebbenden?

internationale, il faut bien reconnaître qu'actuellement, Bruxelles est une ville en perpétuel chantier. Ainsi, à titre exemplatif, je voudrais revenir sur les travaux entrepris au goulet Louise du 7 au 15 novembre dernier. Ceux-ci visaient essentiellement à remplacer les rails de tram sur l'ensemble du tronçon de l'avenue Louise reliant la place Stéphanie à la place Louise.

Il y a lieu de s'interroger sur la manière dont la STIB en a communiqué l'annonce, puisque les commerçants et les riverains n'ont été avertis que trois jours avant le début du chantier. Un tel procédé ne laissait guère de place à la concertation et rendait très difficile la possibilité de recours.

S'il importe pour une grande capitale de se moderniser, la réalisation de travaux ne peut pas pour autant être décrétée en faisant abstraction totale du contexte et des acteurs de proximité. Il s'agit là de la considération due aux parties concernées, mais également de bon sens et de respect des droits des individus. Comment faire accepter une décision, si l'on place les gens devant le fait accompli ?

Or, il semble que cette pratique soit devenue la règle en ce qui concerne la STIB. J'avais déjà eu l'occasion d'aborder cette question lors de différentes interpellations sur des travaux de réaménagement entrepris sur l'avenue de la Couronne, ou encore sur la construction d'un terminus au square des Héros. La concertation avec les parties intéressées, à savoir les commerçants et les riverains, n'a à nouveau pas eu lieu. Je précise "à nouveau", car les chantiers ont tendance à se multiplier ces dernières années dans notre ville et ce, souvent, sans que la moindre enquête publique n'ait lieu en amont.

Pour ne reprendre que le cas du goulet Louise, des travaux de même nature consistant aux remplacements des rails de trams ont déjà eu lieu il y a deux ans à peine, alors qu'au mois d'août de cette année, on a procédé au relèvement des trottoirs de cette même artère. D'autres travaux sont par ailleurs programmés dans les prochains mois aux environs de l'avenue de la Toison d'or. Deux autres chantiers sont en cours dans un périmètre d'un kilomètre carré.

Comment a lieu la coordination et le choix des chantiers dans notre capitale ? La situation actuelle

respecte-t-elle le prescrit de l'ordonnance chantier votée le 13 juin dernier par notre parlement ? Qu'en est-il de la concertation avec les acteurs concernés, tels les riverains ou les commerçants ? Des compensations sont-elles prévues ou ont-elles été arrêtées pour indemniser les personnes préjudiciées, et notamment les commerçants ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De coördinatie van de werken wordt geregeld door de ordonnantie van maart 1998. De ordonnantie die in juni 2008 werd aangenomen, is nog niet van toepassing omdat de uitvoeringsbesluiten en het computerprogramma nog niet klaar zijn.*

De huidige ordonnantie bepaalt dat de bouwheer de buurtbewoners minstens acht dagen voor de aanvang van de werken, of bij dringende noodzaak uiterlijk de dag waarop zij aanvangen, met een omzendbrief en affiches moet inlichten over de aard en de duur van die werken, wanneer de werken meer dan vijftien dagen duren.

Tijdens de werken die twee jaar geleden in de Louiza-flessenhals werden uitgevoerd, werden niet de tramrails vernieuwd, maar de kasseistenen op de trambedding herlegd.

De werken in november 2008 waren onderhoudswerken. Er werd onder meer een versleten tramwissel vervangen om de veiligheid van het openbaar vervoer te waarborgen. Wat het overleg met de buurtbewoners en de handelaars betreft, dergelijke werken vallen niet onder de huidige wetgeving betreffende de stedenbouwkundige vergunningen. De MIVB heeft niettemin overleg gepleegd met de Stad Brussel, de politie, het gewest en de coördinatiecommissie. De werken hebben negen dagen geduurd, namelijk van 7 tot 15 november, en vielen bewust buiten de koopjes- en feestperiode om de handelaars te ontzien.

Zodra de MIVB de instemming van de verschillende overheden heeft gekregen, heeft zij op 24 oktober de informatieprocedure in gang gezet. Op 27 oktober, of elf dagen voor de aanvang van de werken, heeft zij via een privébedrijf een bericht verspreid om de buurtbewoners op de hoogte te brengen. Bovendien heeft een medewerkster van de MIVB op 4 november, of drie dagen voor de

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

M. Pascal Smet, ministre.- La coordination des chantiers est gérée par l'ordonnance de mars 1998. L'ordonnance votée en juin 2008 n'est pas encore d'application, puisque les arrêtés et l'outil informatique sont en cours d'élaboration, comme j'ai déjà eu l'occasion de le préciser devant cette commission. L'ordonnance actuelle prévoit que le maître d'ouvrage avertit les riverains de la nature et de la durée des travaux au moins huit jours avant le début de ceux-ci ou, en cas d'urgence, au plus tard le jour même du début, par lettre circulaire et affiches, lorsque la durée du chantier est supérieure à quinze jours.

En ce qui concerne précisément les chantiers auxquels vous faites référence, je voudrais préciser que les travaux qui se sont déroulés dans le goulet Louise il y a deux ans ne portaient pas sur le renouvellement des rails de tram, mais bien sur la remise en état du revêtement en pavés naturels du site propre. Celui-ci a été mis à rude épreuve par des automobilistes n'hésitant pas à circuler sur ce site réservé aux trams.

Les chantiers du mois de novembre 2008 consistaient en travaux d'entretien. Il s'agissait notamment du remplacement d'un aiguillage usé, et l'objectif de l'opération était de garantir la sécurité du transport public. En matière de concertation avec les riverains ou les commerçants, ces travaux ne tombent pas sous le coup de la législation en vigueur dans le cadre de l'octroi d'un permis d'urbanisme. Cependant, la STIB m'informe qu'une concertation a toutefois été organisée avec les autorités concernées : la ville de Bruxelles, la police, la Région de Bruxelles-Capitale et la commission de coordination des chantiers. Les travaux se sont déroulés sur neuf jours, du 7 au 15 novembre. La période d'exécution - hors soldes ou période des fêtes - a été considérée par tous les acteurs comme non pénalisante pour les commerçants.

aanvang van de werken, alle handelaars bezocht om hen persoonlijk het bericht te overhandigen en eventueel bijkomende uitleg te geven. Het klopt dus niet dat de informatie pas drie dagen op voorhand is doorgegeven.

De werken waren ook opgenomen in de lijst van de storende werkzaamheden die Mobiel Brussel elke week aan de pers meedeelt.

De compensaties voor de handelaars worden geregeld door een federale wet. Het gewest heeft aanvullende maatregelen genomen in het kader van het waarborgfonds en de bevordering van de economische expansie. De federale wet voorziet in compensaties als de werken langer dan vijftien dagen duren. Dit was hier niet het geval.

Dès que l'accord des différentes autorités a été obtenu, la STIB a lancé le vendredi 24 octobre une procédure d'information au public. Elle a programmé, pour le lundi 27 octobre, soit onze jours avant le début des travaux, la distribution, via une firme privée, d'un avis aux riverains dans un périmètre important autour de la zone de chantier. En outre, le lundi 4 novembre, soit trois jours avant, une démarche supplémentaire a été entreprise par la STIB. L'une de ses collaboratrices s'est rendue chez les commerçants pour leur remettre l'avis en mains propres et leur fournir, le cas échéant, des explications supplémentaires. Ils avaient donc déjà été avertis onze jours auparavant par un dépliant, que certains n'ont peut-être pas vu. Pour s'assurer que tout le monde était bien informé, trois jours avant, la STIB a, de surcroît, répété oralement l'information aux personnes sur place. Il est donc faux de dire que l'information n'a été fournie que trois jours avant.

Enfin, le chantier a été repris sur la liste hebdomadaire des chantiers perturbants envoyé à la presse par Bruxelles Mobilité.

La matière des compensations aux commerçants est réglée par une loi fédérale, à laquelle s'ajoutent des initiatives régionales complémentaires concernant le fonds de garantie et la promotion de l'expansion économique. J'ai déjà eu l'occasion de détailler ceci plusieurs fois. La loi prévoit d'éventuelles compensations, pour autant que les nuisances durent plus de quatorze jours. En l'occurrence, ce n'est pas le cas. La STIB n'a d'ailleurs reçu aucune demande de compensation. Ces travaux n'étaient certes pas agréables, mais ils étaient nécessaires pour le réseau.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Het is een feit dat een groot aantal handelaars niet verwittigd was. Een aantal onder hen ontving de folder alsnog tijdens de tweede distributieronde.*

De opeenvolgende werkzaamheden (aan de voetpaden in augustus en aan de wissels in november) getuigen van een gebrek aan coördinatie, met nefaste gevolgen voor de handelaars. Als er binnen een kleine perimeter verscheidene werven zijn, ontstaat er zo'n grote verkeershinder dat de busreizigers om het even

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Quelle que soit la manière dont ce dépliant a été distribué, de nombreux commerçants n'ont pas été prévenus. Certains ont été informés par la distribution de rattrapage à laquelle vous avez fait allusion. Ce manque d'information à destination des riverains est avérée en de nombreux endroits.

Par ailleurs, la succession des travaux de relèvement des trottoirs au mois d'août et de changement des aiguillages au mois de novembre témoigne d'un manque de coordination, qui porte

waar afstappen om hun traject te voet voort te zetten, en dat de automobilisten agressief en hysterisch worden. Een betere coördinatie van de werkzaamheden dringt zich op!

préjudice aux commerçants. Vous ne m'avez pas répondu concernant les séquences de travaux. Quand différents chantiers se déroulent en même temps dans un périmètre limité, les dégâts qu'ils entraînent au niveau de la circulation sont tels que les gens finissent par descendre du bus là où il n'y a pas de site propre pour continuer leur trajet à pied et que les automobilistes - qui représentent, ne vous en déplaise, 60% des déplacements - deviennent totalement hystériques, générant une énorme agressivité. Ne pourrait-on assurer une meilleure coordination des travaux ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Niet zozeer de coördinatie van de werven als wel het grote aantal is problematisch.*

Overigens zou het verkeer heel wat vlotter verlopen als iedereen die minder dan een kilometer ver moet zijn, de auto zou laten staan. Dat is ook een kwestie van solidariteit.

M. Pascal Smet, ministre.- Le véritable problème n'est pas celui de la coordination, qui existe bel et bien, mais celui de la quantité importante de travaux entrepris à Bruxelles, qui sont nécessaires pour la ville. Par ailleurs, si tous ceux qui utilisent leur voiture pour parcourir des distances inférieures à un kilomètre se déplaçaient autrement, il y aurait beaucoup moins d'agressivité et tous ceux qui ont vraiment besoin de leur voiture profiteraient d'un trafic fluide. C'est aussi une question de solidarité entre les gens. Il faut réfléchir en ces termes.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- U ontwijkt opnieuw mijn vraag.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous éludez à nouveau la question.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De werkzaamheden waren dringend en noodzakelijk. Volgend jaar zullen er zich soortgelijke problemen voordoen, aangezien de werkzaamheden aan de Havenlaan zullen samenvallen met die aan de kleine Ring, tussen Sainctelette en de Ninoofsepoort. De Brusselaars moeten de noodzaak van werven aanvaarden. Brussel mag geen achterstand oplopen tegenover andere steden.*

M. Pascal Smet, ministre.- Les travaux effectués étaient nécessaires et coordonnés. De plus, certains travaux ne peuvent attendre, sous peine d'étaler des chantiers sur une période de cinquante ans ! Il faut d'ailleurs vous préparer à d'autres situations comparables, puisque nous effectuerons l'an prochain une série d'aménagements à l'avenue du Port, ainsi que sur la petite ceinture Ouest, entre la place Sainctelette et la porte de Ninove, c'est-à-dire dans le même quartier. Les citoyens doivent admettre la nécessité de ces travaux pour améliorer la qualité de vie en ville. Autrement, nous resterons une ville en retard par rapport à d'autres villes, ce que je refuse.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE MOLENBERG

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

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE MOLENBERG

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

MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het gebruik van de taxicheques".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag door de heer Serge de Patoul voorgelezen.

De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- De regering kondigde met veel bombarie gratis taxicheques ter waarde van vijf euro aan. Om in aanmerking te komen, moet je in het Brussels Gewest gedomicilieerd zijn, een attest hebben dat je niet in staat bent het openbaar vervoer te gebruiken, een WIGW-uitkering genieten en ofwel voor minstens 68% gehandicapt zijn ofwel ten minste 75 jaar oud zijn.*

Volgens de publiciteit zijn deze cheques geldig in alle Brusselse taxi's en moeten de chauffeurs er zo nodig wisselgeld op teruggeven. De cheques zijn te verkrijgen bij de sociale diensten of de OCMW's van de Brusselse gemeenten.

De gemeenten ontvangen hierover echter heel wat klachten. Er lijkt een algemeen probleem te zijn. De taxibedrijven weigeren deze cheques te aanvaarden, op één firma na. Deze geeft echter geen wisselgeld terug. Op het groene nummer 0800 14 765 krijgen de bezitters van de cheques bovendien verkeerde informatie.

De gemeenten kunnen de taxibedrijven hierop niet rechtstreeks aanspreken. Is de regering op de hoogte van deze problemen? Wat doet zij eraan? Verplicht zij de taxibedrijven om de cheques te aanvaarden en wisselgeld te geven? Is de regering op de hoogte van de problemen met het groene nummer? Heeft ze initiatieven genomen om het personeel beter in te lichten of de bezitters van de cheques naar een beter werkende dienst door te verwijzen?

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la mise en oeuvre des chèques-taxis".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est lue par M. Serge de Patoul.

La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- La Région a annoncé en grande pompe la sortie des chèques-taxis gratuits. Ces chèques, d'une valeur de cinq euros, permettent à leurs bénéficiaires de se déplacer sur le territoire de la Région bruxelloise. Pour en bénéficier, il faut être domicilié en Région bruxelloise et, soit être handicapé à 68%, avec une attestation d'incapacité à utiliser les transports publics et un revenu VIPO, soit avoir plus de septante-cinq ans, avec attestation d'incapacité à utiliser les transports publics et un revenu VIPO.

La publicité indique clairement que ces chèques-taxis sont valables dans tous les taxis bruxellois, qu'ils sont considérés comme de l'argent liquide et que les chauffeurs de taxi rendront la monnaie si nécessaire. Ces chèques sont disponibles dans les services sociaux ou les CPAS des communes bruxelloises. Les autorités communales sont en effet chargées de les distribuer en application de la convention qui les lie à la Région.

Or, sur le terrain, les choses ne sont pas aussi roses et de nombreuses plaintes parviennent aux communes. Après investigation, il ne s'agit pas de cas isolés, mais bien d'une problématique générale liée à l'utilisation de ces chèques. Contrairement à ce qui est dit dans la publicité, les compagnies de taxis refusent de prendre ces chèques, à l'exception des Taxis Radio bruxellois, qui les acceptent, mais refusent de remettre la monnaie. En outre, lorsque les bénéficiaires de ces taxis appellent le numéro vert 0800 14 795, ils reçoivent de la part des opérateurs des informations erronées ou insuffisantes.

Les autorités communales ne sont pas compétentes pour agir directement auprès des sociétés de taxis. Elles ne font ici que servir d'intermédiaires entre le citoyen et la Région. Compte tenu de cette

situation, le gouvernement pourrait-il répondre aux questions suivantes :

A-t-il eu connaissance de telles difficultés d'utilisation des chèques-taxis ? Quelles sont les mesures qui ont été prises pour résoudre ces difficultés ? Le gouvernement a-t-il contraint les sociétés de taxis bruxelloises d'accepter les chèques-taxis et de rendre la monnaie ? A-t-il eu connaissance de problèmes liés au numéro vert ? A-t-il pris une initiative pour rendre ce système plus performant, mieux former les opérateurs téléphoniques ou encore aiguiller les bénéficiaires de ces chèques vers un autre service, plus compétent ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De problemen zijn niet zo algemeen als u laat uitschijnen. Ze zijn vooral te wijten aan een telefooncentrale die weigert om een taxi te sturen als mensen met een taxicheque willen betalen.*

Het probleem is dus niet zozeer dat mensen geen taxi kunnen betalen met taxicheques, maar dat ze er bij een specifieke telefooncentrale geen kunnen reserveren. Mijn administratie heeft reeds contacten gelegd om het probleem op te lossen, maar het heeft vooral te maken met slechte wil.

Voor de rest zijn er niet veel problemen. De administratie heeft voldoende inspanningen geleverd om de sector behoorlijk in te lichten over het gebruik van de cheques enzovoort.

Taxicheques zijn een beetje te vergelijken met maaltijdcheques: je kunt mensen niet verplichten om ze te accepteren. Het aantal klachten blijft niettemin beperkt.

Elke klacht wordt afzonderlijk behandeld. Uiteraard zijn taxichauffeurs verplicht om het verschil terug te betalen als de waarde van een taxicheque hoger is dan de kostprijs van de rit. Als ze dat niet doen, riskeren ze een sanctie.

Voor zover ik weet, heeft het callcenter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen foute of onvolledige informatie verstrekt. De werknemers hebben een folder met informatie over de taxicheques gekregen en werden opgeleid door mijn administratie. Ze zijn dan ook perfect in staat

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les problèmes ne sont pas aussi généralisés que vous semblez le croire. Ceux qui sont connus de mon administration sont essentiellement liés à l'attitude d'un central téléphonique en particulier, qui refuse systématiquement d'envoyer un taxi lorsque le paiement doit s'effectuer avec des chèques-taxis.

Le problème pour la clientèle n'est donc pas de ne pas pouvoir prendre un taxi ou de ne pas pouvoir le payer, mais plutôt de ne pas pouvoir le réserver par téléphone auprès de ce central spécifique. Mon administration a déjà pris contact pour essayer de parvenir à une solution, mais il s'agit plus d'un problème de mauvaise volonté que d'un problème pratique de quelque nature que ce soit.

En ce qui concerne les autres exploitants et chauffeurs, on ne peut pas dire que les problèmes soient importants. Tant l'éditeur des chèques que l'administration régionale se sont efforcés d'informer au mieux le secteur sur l'utilisation des chèques, sur les modalités de remboursement et, surtout, sur leur importance pour le secteur.

Je pense que la plupart ont bien compris le message car, comme c'est le cas avec les chèques-repas, les chèques-taxis n'ont pas le même statut que l'argent comptant : on ne peut donc pas imposer de les accepter, mais le nombre de plaintes en la matière reste néanmoins relativement faible.

Chaque plainte est traitée individuellement. L'obligation de rembourser le client lorsque le prix de la course est inférieure à la valeur du ou des

om vragen te beantwoorden.

Ik verzoek u dan ook met aandrang om problemen te melden. Indien nodig kan ik een vergadering met de werknemers van het Brusselse callcenter organiseren om hun correcte informatie te verstrekken.

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Ik neem akte van uw antwoord.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER STÉPHANE DE LOBKOWICZ

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

betreffende "de gevolgen inzake mobiliteit van het 'Mixité'-decreet van de Franse Gemeenschap".

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

De heer Stéphane de Lobkowicz *(in het Frans).- De Franse Gemeenschap heeft een decreet*

chèques ne peut être discutée. Les plaintes concernant un refus de remboursement donneront d'ailleurs lieu à des sanctions appropriées.

Pour l'instant, mon administration n'a connaissance d'aucune information erronée ou incomplète fournie par le call center. Les personnes en charge du call center de la Région de Bruxelles-Capitale ont reçu un feuillet explicatif concernant les chèques-taxis à valeur universelle, de même qu'une formation dispensée par mon administration. Ces personnes sont donc parfaitement à même de répondre aux demandes des clients et des CPAS des communes bruxelloises.

Je vous invite donc vivement à m'indiquer précisément à quel niveau les points problématiques se situent et à me transmettre les informations nécessaires. Je pourrai alors donner immédiatement instruction pour qu'une réunion s'organise avec les opérateurs du call center afin de remédier aux éventuels manquements de leur part.

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

M. Serge de Patoul.- Je prends bonne note de votre demande et je veillerai à ce que l'information ad hoc vous soit transmise. Nous avons tous intérêt à ce que le système fonctionne bien et qu'aucune plainte ne subsiste.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. STÉPHANE DE LOBKOWICZ

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

concernant "l'impact du décret 'mixité' sur la mobilité à Bruxelles".

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

M. Stéphane de Lobkowicz.- La Communauté française a adopté un décret dit « mixité », réglant

aangenomen om de inschrijvingen te regelen in de Franstalige secundaire scholen, waaronder de meeste Brusselse scholen. Daardoor zullen heel wat kinderen naar scholen moeten die niet in de buurt liggen waar ze wonen, en zal het autoverkeer in Brussel onvermijdelijk toenemen. Wat vinden de gewestelijke diensten daarvan? Plannen ze specifieke maatregelen in dit verband?

le problème des inscriptions dans les écoles secondaires francophones, donc dans la plupart des écoles bruxelloises. Mon propos n'est évidemment pas de débattre de ce décret, ce problème ne relevant en rien de nos compétences. Je souhaiterais toutefois pouvoir interroger sur le gouvernement sur l'impact de cette mesure en termes de mobilité à Bruxelles.

Le système de tirage au sort et d'inscriptions multiples aura pour effet qu'un certain nombre d'enfants habitant, pour ne prendre qu'un exemple, à proximité de l'Athénée royal Robert Catteau, gagneront le tirage au sort pour l'Athénée des Pagodes, et, inversement, des enfants habitant près des Pagodes y échoueront au tirage au sort, mais gagneront à Catteau.

Cela entraînera inévitablement un chassé-croisé pour le moins original dans la capitale. Les services régionaux se sont-ils déjà penchés sur cette inévitable augmentation du trafic automobile à Bruxelles ? Comment évaluent-ils cette augmentation ? Des mesures particulières sont-elles déjà envisagées ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- U benadert de onderwijsproblematiek vanuit een origineel oogpunt. Het woon-schoolverkeer is inderdaad goed voor een groot deel van het autoverkeer in Brussel. Wij moedigen ouders daarom aan om hun kinderen met het openbaar vervoer, de fiets of te voet naar school te brengen.*

Overeenkomstig het Iris 2-plan zou tegen 2015 de helft van de leerlingen met de bus, de fiets of te voet naar school moeten komen (onder meer dankzij de organisatie van schoolbusdiensten, fiets- en voetgangersrangen). Sinds 2004 moedigt het gewest de basis- en middelbare scholen ook aan om een vervoersplan op te stellen. Zo'n 90 scholen hebben hierop gereageerd. De regering heeft overigens in eerste lezing een ontwerp van ordonnantie in die zin goedgekeurd.

M. Pascal Smet, ministre.- Par votre question, vous abordez de manière originale la problématique de l'enseignement. Les déplacements entre le domicile et l'école constituent en effet une part importante du trafic automobile à Bruxelles. Nous encourageons les parents à utiliser les transports en commun, à se déplacer à pied ou à vélo pour conduire leurs enfants à l'école. A Evere, des groupes d'enfants encadrés par des adultes se déplacent à vélo pour se rendre à l'école, ce qui est positif en termes de mobilité, mais également de création du tissu social dans notre ville.

Un volet important du plan IRIS 2 est consacré aux déplacements scolaires. L'objectif poursuivi vise à atteindre, en 2015, la généralisation d'un ramassage scolaire - bus, rangs à pied ou à vélo - pour la moitié des élèves. Depuis 2004, la Région encourage les écoles primaires et secondaires à s'inscrire dans la démarche des plans de déplacements scolaires. Quelque 90 écoles ont entamé volontairement cette démarche. Par ailleurs, le gouvernement a approuvé en première lecture un projet d'ordonnance à ce propos.

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

De heer Stéphane de Lobkowicz *(in het Frans).- Hebt u bestudeerd welke gevolgen het decreet op de mobiliteit in Brussel zal hebben?*

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

De heer Stéphane de Lobkowicz *(in het Frans).- Gelukkig zal het decreet worden afgeschaft, maar ondertussen zullen er volgend schooljaar kinderen ingeschreven zijn in scholen die ver van hun woonplaats verwijderd zijn.*

Hun jongere broers en zussen zullen opnieuw dichter bij huis naar school kunnen gaan. De ouders zullen dus verplicht zijn om hun kinderen naar verschillende scholen te brengen, met alle mobiliteitsgevolgen van dien.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dit is geen nieuw gegeven, nu al gaan heel wat kinderen niet naar de buurtschool. Daarom is dit probleem aan bod gekomen in het kader van het Iris 2-plan.*

Het is aan te bevelen dat kinderen dicht bij huis naar de lagere school gaan. Dat bevordert het maatschappelijk weefsel. In het middelbaar onderwijs zijn de kinderen reeds mobieler.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEAN-LUC VANRAES

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

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

M. Stéphane de Lobkowicz.- Vous n'avez pas répondu à ma question. Avez-vous étudié l'impact engendré par le décret "mixité" sur la mobilité en Région bruxelloise ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non.

M. Stéphane de Lobkowicz.- Il y a un élément nouveau depuis que j'ai introduit ma question : le décret "mixité" a heureusement été abandonné. Il aurait engendré de nombreux problèmes en termes de mobilité. Des enfants seront néanmoins inscrits l'année prochaine dans des écoles éloignées de leur domicile, et puisque le décret sera supprimé, les deuxième et troisième enfants de leurs familles seront quant à eux inscrits dans une école à proximité de leur domicile.

Leurs parents seront donc contraints de conduire leurs enfants dans des écoles différentes. Il s'agit d'une situation particulière conséquente à la mise en vigueur de ce décret pendant une seule année. Avez-vous étudié cette possibilité également ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cette possibilité n'est pas nouvelle, puisqu'actuellement déjà, de nombreux enfants ne fréquentent pas l'école de leur quartier. C'est la raison pour laquelle cette problématique est abordée dans le cadre du plan IRIS 2.

Il serait souhaitable, surtout au niveau primaire, que les enfants soient inscrits dans une école proche de leur domicile. C'est bénéfique pour le tissu social. Au niveau du secondaire, les enfants sont déjà un peu plus mobiles.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEAN-LUC VANRAES

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

MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de afspraken tot vervolging van de snelheidsovertreders".

De voorzitter.- De heer Vanraes heeft het woord.

De heer Jean-Luc Vanraes.- De Open Vld-fractie is voorstander van een strikte naleving van de verkeerswetgeving en de controle op maximumsnelheden. We zijn er immers van overtuigd dat dit initiatief kan bijdragen tot de verkeersveiligheid in Brussel. Het plaatsen van flitspalen beoogt dit ook.
De saga met de minister van Justitie, de heer Vandeurzen, over de verwerking van de meer dan 42.000 "snelheidsovertredingen" in de Reyerstunnel, ligt nog vers in het geheugen. Uiteindelijk bleek het over tellingen in plaats van over de vaststellingen van overtredingen te gaan.
In Het Laatste Nieuws van 19 november 2008 verklaart minister Smet dat hij een duidelijke afspraak heeft met de politierechtbanken om alle hardrijders te vervolgen. Ook zou de discussie tot een akkoord hebben geleid over de aanpak van het flitsen in Brussel.
Staan deze akkoorden op papier en wat is de inhoud ervan? Heeft de minister nog andere afspraken met de politierechtbanken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb nooit zelf gecommuniceerd over deze aangelegenheid. Iemand van het Parket heeft een aantal zaken verkondigd en ook de woordvoerder van de minister van Justitie bleek niet goed op de hoogte te zijn van deze kwestie. Daardoor is een soort van misplaatste polemiek ontstaan.

Ik heb geen akkoorden afgesloten met de politierechtbanken, want dat is onmogelijk. Op grond van het principe van de scheiding der machten mag een regering immers geen akkoorden afsluiten met een rechtbank. Het Parket kan wel overleg plegen met politierechtbanken.

Eerlijk gezegd heb ik tijdens een vergadering met de FOD Justitie wel met vertegenwoordigers van politierechtbanken, het Parket en de minister van

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les accords sur la poursuite des automobilistes flashés pour excès de vitesse".

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

M. Jean-Luc Vanraes *(en néerlandais).- Le groupe Open VLD souhaite une application stricte de la législation routière et du contrôle des limitations de vitesse, car elle est susceptible d'améliorer la sécurité routière à Bruxelles. Le placement de radars s'inscrit dans cet objectif.*

La saga avec le ministre de la Justice, M. Vandeurzen, sur le traitement des plus de 42.000 excès de vitesse dans le tunnel Reyers est encore dans toutes les mémoires. Il s'agirait en définitive de comptages plutôt que constatations d'infractions.

Dans "Het Laatste Nieuws" du 19 novembre, M. Smet déclare être parvenu à des accords clairs avec les tribunaux de police concernant les poursuites à l'encontre des chauffards et le flashage.

Ces accords ont-ils été couchés sur papier et quel en est le contenu ? Le ministre a-t-il convenu d'autres choses avec les tribunaux de police ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je n'ai personnellement jamais fait d'annonce à ce sujet. Il s'agit d'une information émanant du Parquet et le ministère de la Justice semblait également ne pas être bien au courant.*

En vertu du principe de la séparation des pouvoirs, aucun accord ne peut être conclu entre un gouvernement et un tribunal. Le Parquet et les tribunaux de police peuvent cependant se concerter.

J'ai eu des contacts avec des représentants des tribunaux de police, du Parquet et du ministre de la Justice au cours d'une réunion avec le SPF Justice, mais nous n'avons pas conclu d'accords. Il existe par contre des accords entre le Parquet, les zones de police et la direction administrative de la police

Justitie gesproken, maar dat wil niet zeggen dat we afspraken hebben gemaakt. Dat is gewoon niet mogelijk. Er zijn wel afspraken gemaakt tussen het Parket, de politiezones en de bestuurlijke directie van de federale politie (Dirco). Die staan in een protocolakkoord dat dateert van de tijd toen de flitspalen werden geïnstalleerd. Er komen ook flitspalen in de tunnels. Ze worden op geregelde tijdstippen uitgerust met camera's om snelheidsovertredingen vast te stellen.

Helaas beslissen het Parket en de politiezones om te bepalen wanneer er camera's worden gebruikt. Ik dring er steeds op aan om ze zo vaak mogelijk te gebruiken, vooral op plaatsen waar vaak ongevallen gebeuren. Uit de statistieken van oktober 2008 blijkt dat er 12.223 controles werden uitgevoerd, waarvan 10.095 vaststellingen met mobiele camera's en 2.128 met onbemande camera's. In 157 gevallen werd het rijbewijs van de chauffeur onmiddellijk ingetrokken. Het Parket heeft zich ertoe geëngageerd om overtredingen te vervolgen, maar het probleem situeert zich op het niveau van de Brusselse politierechtbanken. Het heeft niets te maken met de productiviteit van de politierechters, want die is volgens de minister van Justitie zeer hoog. Het probleem is te wijten aan een gebrek aan politierechters in Brussel.

Net zoals de minister van Justitie vind ik dat de inning van verkeersboetes anders moet. Hij wil een systeem invoeren zoals in Frankrijk, waar de procesvoering is omgekeerd. Als in België iemand een verkeersboete niet betaalt, moet het Parket die persoon dagvaarden voor een politierechtbank. In de toekomst is het de bedoeling dat iemand die weigert te betalen, het Parket moet dagvaarden. Daardoor zullen nog meer mensen betalen en komen er nog minder zaken voor de politierechtbanken.
Er bestaan protocolakkoorden met afspraken en we vergaderen elke maand. Ik verdedig bij de politie en het Parket steeds het standpunt dat er maximaal moet worden gecontroleerd, want dat is de beste manier om de verkeerswetgeving te doen naleven.

De voorzitter.- De heer Vanraes heeft het woord.

De heer Jean-Luc Vanraes.- Mijnheer Smet, u wijst terecht op de scheiding der machten en meer bepaald tussen de uitvoerende en de rechterlijke macht. Uw beleidsvisie is volgens mij de beste om te garanderen dat de maximumsnelheden worden

fédérale (Dirco). Il y aura aussi des caméras placées dans les tunnels et fonctionnant à des moments réguliers. Mais c'est hélas au Parquet et aux zones de police qu'il revient de décider du moment de leur utilisation.

D'après les statistiques d'octobre 2008, 12.223 contrôles ont été effectués, dont 10.095 par caméra mobile et 2.128 par caméra automatique. Quelque 157 infractions ont entraîné le retrait immédiat du permis de conduire. Le Parquet s'est engagé à poursuivre les contrevenants, mais les juges de police ne sont pas assez nombreux pour assurer le traitement des dossiers.

Un système de perception des amendes similaire à celui utilisé en France me paraît plus approprié. Il faut que ce soit la personne qui refuse de payer qui assigne le Parquet, et non l'inverse. Cela incitera davantage les contrevenants à payer et réduira le nombre de dossiers devant les tribinaux de police.

Des protocoles d'accord existent et nous nous réunissons chaque mois. Je souligne auprès de la police et du Parquet que seul un contrôle maximal peut garantir le respect du Code de la route.

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

M. Jean-Luc Vanraes *(en néerlandais).- Vous soulignez à juste titre l'importance de la séparation des pouvoirs, notamment entre l'exécutif et le judiciaire. Votre politique me semble bonne, mais vous devriez demander à votre porte-parole de*

nageleefd. Misschien moet u uw woordvoerster erop wijzen dat ze moet opletten met haar woordgebruik. Als ik haar mededeling lees, lijkt het alsof u afspraken hebt gemaakt met het Parket. Dat kan natuurlijk niet.

De heer Pascal Smet, minister.- U weet allicht uit ervaring dat onze woorden niet altijd correct worden weergegeven.

- Het incident is gesloten.

veiller à son vocabulaire. A la lecture de son communiqué, il apparaît en effet que vous avez pris des dispositions avec le Parquet, ce qui n'est pas acceptable.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Les mots ne reflètent pas toujours la réalité.*

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "de administratieve boetes bij de MIVB".

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Sinds 1 november wordt asociaal gedrag op bussen van de TEC streng gestraft. Het Waals Gewest wil de sfeer en het wederzijds respect op de bussen verbeteren. Ik wil het daarom hebben over de administratieve boetes van de MIVB die sinds 1 maart effectief in zwang zijn.*

U zei dat het systeem na zes maanden zou worden geëvalueerd. Honderdvijftig veiligheidsagenten van de MIVB doen vaststellingen. Zijn ze met genoeg? Zijn er extra agenten aangeworven?

In geval van een overtreding kan een veiligheidsbeambte een proces-verbaal opstellen. Dat wordt vervolgens aan de overtreder en aan een gewestelijke ambtenaar bezorgd. Deze laatste kan eventueel een boete opleggen. In hoeveel gevallen is dat gebeurd?

Overtreders kunnen in beroep gaan bij de politierechtbank, maar als ze niet betalen krijgen ze een bezoek van een gerechtsdeurwaarder. Is dat al gebeurd? U zou ook hebben overwogen om

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "les amendes administratives à la STIB".

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

M. Mustapha El Karouni.- Depuis le 1er novembre, les comportements inciviques dans les bus des TEC sont sévèrement sanctionnés. En effet, avec l'entrée en vigueur du décret CiviliTEC, la Région wallonne souhaite améliorer le climat et l'ambiance dans les bus, mais aussi de redonner un sens à la notion de respect.
L'actualité récente me permet de revenir vers vous au sujet du système des amendes administratives de la STIB, qui a débuté dans nos transports en commun le 1er février dernier. Si les sanctions sont entrées en vigueur le 1er février, ce mois de février n'a cependant été consacré qu'à la sensibilisation des usagers et à l'explication de ces amendes. Ce n'est en effet qu'à partir du 1er mars que les amendes administratives ont été réellement infligées.

Vous annonciez le 1er février dernier qu'une évaluation du système serait réalisée après six mois. Je souhaiterais donc vous entendre à ce sujet. Cent cinquante agents issus du département Sûreté et Contrôle ont été investis de cette mission, en plus du contrôle des titres de transport. Ce nombre est-il

veiligheidsbeambten van de MIVB de bevoegdheid te geven om zelf boetes uit te schrijven. Heeft de regering die mogelijkheid besproken?

U zei dat de evaluatie ook zou gaan over de redenen die worden ingeroepen om een sanctie op te leggen. Sommige parlementsleden vreesden voor een gebrek aan objectiviteit. Het is immers moeilijk om te omschrijven wat "verstoring van de orde" precies betekent. Hebt u maatregelen genomen om meer objectiviteit te garanderen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Een administratieve boete wordt opgelegd door een gewestelijke ambtenaar, op basis van een proces-verbaal dat een controleur van de MIVB opstelt.*

Op 26 november 2006 hadden de MIVB-controleurs 252 PV's opgesteld, wat leidde tot 211 administratieve boetes.

Het begrip "de orde verstoren of de aanwezigen hinderen of storen" wordt verklaard in artikel 3, alinea 19 van het regeringsbesluit van 13 december 2007.

Het criterium "beledigende, onzedelijke of bedreigende uitlatingen of handelingen" uit dit artikel wordt het vaakst gebruikt om een PV op te stellen (95 keer).

Het aantal controleurs dat deze vaststellingen mag doen, zal bekeken worden in de jaarlijkse evaluatie

suffisant ? D'autres agents ont-ils renforcé ce dispositif depuis lors ?

Lorsqu'une infraction est constatée, un procès-verbal est dressé par un de ces agents, avant d'être délivré à la personne concernée et envoyé à un fonctionnaire régional. C'est ce dernier qui inflige l'amende administrative et non les agents de la STIB. Combien de ces amendes ont-elles été infligées par les agents de la STIB depuis l'entrée en vigueur de ce système ?

Le contrevenant peut toujours faire appel auprès du tribunal de police, mais, s'il ne paie pas, les huissiers "le lui rappelleront" ; je vous cite. Cette procédure a-t-elle été utilisée ? Vous aviez également évoqué la possibilité de permettre aux agents de délivrer directement des amendes. Des discussions ont-elles été menées au sein du gouvernement à ce propos ? Si oui, qu'en est-il ?

Enfin, vous indiquiez que l'évaluation porterait également sur les raisons invoquées pour infliger une sanction. Certains, à l'époque, craignaient la subjectivité dans l'appréciation de l'infraction. Comment en effet définir la notion de "perturbation de l'ordre" ? Des précisions ont-elles été apportées afin d'objectiver le système ? Si oui, dans quelle mesure ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Une amende administrative n'est pas infligée par un agent de la STIB mais bien par un fonctionnaire régional, sur la base du PV rédigé par un agent de contrôle de la STIB.

Au 26 novembre 2008, 252 PV ont été rédigés par les agents de contrôle de la STIB, sur la base desquels 211 amendes administratives ont été prononcées par le fonctionnaire délégué.

La notion de "perturbation de l'ordre ou gêner ou déranger les personnes présentes" est détaillée dans l'article 3, alinéa 19 de l'Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 décembre 2007.

Le fonctionnaire régional délégué constate que c'est l'article 3 - "par des propos ou actes offensants, immoraux ou menaçants" - qui est le plus souvent utilisé par les agents de contrôle de la STIB, 95 PV

(maart 2009).

Tot op heden hebben noch de MIVB noch Mobiel Brussel weet van een beroep bij de politierechtbank. In 46 gevallen wordt het dossier doorgestuurd naar een incassokantoor.

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- U ziet dus geen probleem met de definitie van de "inbreuken"?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Tot nog toe werd geen probleem gesignaleerd. In maart 2009 vindt de eerste jaarlijkse evaluatie plaats.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEAN-LUC VANRAES

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

betreffende "de inplanting van de haltes van tram en bus aan de Bascule, Waterloosesteenweg en het overleg daarover tussen de gemeente en de MIVB".

De voorzitter.- De heer Vanraes heeft het woord.

De heer Jean-Luc Vanraes.- Het is niet mijn gewoonte om vragen te stellen over lokale aangelegenheden. Vandaag doe ik dat toch omdat de situatie niet is veranderd sinds ik hierover een brief heb geschreven aan de MIVB en een schriftelijke vraag tot u heb gericht.

ayant été dressés à ce titre.

Pour ce qui concerne le nombre d'agents habilités à dresser des constats dans le cadre des amendes administratives, cet élément fera partie de l'évaluation annuelle, qui devrait se dérouler dans le courant du mois de mars 2009.

Jusqu'à présent, ni la STIB ni Bruxelles Mobilité n'ont eu connaissance d'une procédure d'appel introduite par un contrevenant auprès du tribunal de police. En ce qui concerne le recours aux huissiers, 46 dossiers seront prochainement envoyés auprès d'un bureau de recouvrement de dettes.

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

M. Mustapha El Karouni.- Vous ne constatez donc aucun problème au niveau de la définition des "infractions" ?

M. Pascal Smet, ministre.- Aucun problème n'a été signalé à ce niveau jusqu'à présent. Nous referons le point en mars 2009, après une première année de fonctionnement.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEAN-LUC VANRAES

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

concernant "l'emplacement des arrêts de tram et de bus à la Bascule, chaussée de Waterloo, et la concertation entre la commune et la STIB à ce sujet".

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

M. Jean-Luc Vanraes *(en néerlandais).- L'arrêt de bus situé sur la chaussée de Waterloo, à la Bascule, à Uccle, est tous les jours à l'origine d'embarras de circulation.*

Il semblerait qu'une solution à ce problème doive être discutée avec la commune d'Uccle. Une

De bushalte aan de Bascule in Ukkel zorgt dagelijks voor heel wat verkeersproblemen. De MIVB zelf geeft in haar projectplanning 2006-2010 aan dat het verkeer op de Waterloosesteenweg tussen de Bascule en de Churchilllaan een zwart punt is en dat een oplossing voor het tramverkeer gelinkt is aan de problematiek van het busverkeer op die plaats.

Naar verluidt zou er in samenspraak met de gemeente Ukkel een oplossing voor dit probleem komen. Een eenvoudige oplossing zou zijn de bushaltes dertig meter verderop te plaatsen, op dát stuk van de Waterloosesteenweg waar de weg breder is. Momenteel zorgen de bussen die halt houden voor filevorming.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van begin 2008 zei u me dat de problemen konden worden verholpen. Inmiddels zijn we eind 2008 en is de toestand onveranderd. Waarom? De ingreep die ik voorstel is niet duur en zou veel ergernis besparen.

Vond er al overleg plaats tussen de administratie, de MIVB en de gemeente Ukkel in verband met het probleem van de Bascule? Komt er een nieuwe bushalte die het autoverkeer niet zal stremmen? Zo ja, tegen wanneer is die halte gepland? Welke andere mogelijkheden bestaan er?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB en Mobiel Brussel bogen zich inderdaad over de moeilijkheden veroorzaakt door de inplantingsplaats van de haltes langs de Waterloosesteenweg, ter hoogte van Bascule. Een van de problemen houdt verband met de bussen van De Lijn die in de richting van het stadscentrum de halte Bascule gebruiken om hun uurrooster te respecteren. Ze parkeren daar dus vaak tijdens de spits. De halte richting buitenwijken bevindt zich precies aan de overkant, waardoor het autoverkeer geblokkeerd raakt omdat er onvoldoende plaats overblijft voor de voertuigen om de bussen aan de haltes voorbij te steken.

Daarom werd het idee onderzocht om de halte richting buitenwijken te verplaatsen in de richting kruispunt met de Vanderkinderestraat, ter hoogte van het warenhuis GB. Deze nieuwe plaats voor de halte werd geïntegreerd in het project voor de

solution simple pour éviter que les bus qui sont à l'arrêt ne causent des embouteillages serait de déplacer les arrêts de bus de 30 mètres, pour les installer là où la chaussée de Waterloo est plus large.

Bien que, début 2008, vous ayez répondu à ma question écrite sur le sujet qu'il était possible de remédier à la situation, rien n'a changé. Pourquoi ? Ce que je propose est peu coûteux et permettrait d'éviter deaucoup de désagréments.

L'administration, la STIB et la commune d'Uccle se sont-elles déjà concertées à propos du problème de la Bascule ? Y aura-t-il un nouvel arrêt de bus qui ne gênera pas la circulation ? Si oui, quand ? Quelles sont les autres possibilités ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La STIB et Bruxelles Mobilité se sont effectivement penchés sur les embarras de circulation à hauteur des arrêts Bascule, qui sont notamment dus au fait que les bus de De Lijn se rendant au centre-ville se garent souvent à cet endroit pendant les heures de pointe. L'arrêt en direction des faubourgs se trouvant exactement à la même hauteur, de l'autre côté de la rue, la circulation est bloquée lorsque des bus sont stationnés des deux côtés.*

C'est pourquoi il a été envisagé de déplacer l'arrêt en direction des faubourgs vers le carrefour avec la rue Vanderkindere, à hauteur du supermarché GB. Ce changement s'inscrit dans le projet de réaménagement de la chaussée de Waterloo entre l'avenue Legrand et l'avenue Churchill, inscrit dans le programme VICOM. La demande de permis d'urbanisme sera introduite prochainement.

heraanleg van de Waterloosesteenweg tussen de Legrandlaan en de Churchilllaan, zoals voorzien in het VICOM-programma. De aanvraag voor de bouwvergunning werd zopas afgewerkt en wordt heel binnenkort ingediend. De werken in kwestie worden uitgevoerd in het kader van deze vergunning.

Dit dossier heeft meer tijd in beslag genomen omdat we eerst een oplossing wilden voor de parkeerplaatsen die zullen verdwijnen op de sectie Churchill-Legrand van de Waterloosesteenweg. Op dit zwart punt komt namelijk een eigen baan voor de tramlijn van de middenring.

De voorzitter.- De heer Jean-Luc Vanraes heeft het woord.

De heer Jean-Luc Vanraes.- Uw antwoord is goed nieuws. Er zijn al enkele jaren steeds files en het is goed dat dat zo spoedig mogelijk opgelost wordt.

- Het incident is gesloten.

Ce dossier a pris plus de temps que prévu parce que nous cherchions d'abord une solution pour les places de stationnement qui disparaîtront sur la section Churchill-Legrand, en raison de l'aménagement d'un site propre pour la ligne de tram de la moyenne ceinture.

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

M. Jean-Luc Vanraes *(en néerlandais).- Votre réponse est rassurante. Ce problème d'encombrement doit être résolu au plus vite.*

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

AAN MEVROUW FRANÇOISE DUPUIS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING EN STEDENBOUW,

betreffende "de doorgang van het GEN op het grondgebied van de gemeente Anderlecht".

De voorzitter.- Mevrouw Emmery heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Emmery *(in het Frans).- De NMBS heeft al meer dan vijf jaar geleden de stedenbouwkundige vergunningen voor het GEN aangevraagd. Op bepaalde delen van het spoorwegnetwerk moeten er extra sporen worden gelegd. Op termijn is het de bedoeling dat iedereen die binnen een straal van dertig kilometer rond Brussel woont, gebruik kan maken van een zeer goede spoorwegverbinding naar de hoofdstad. Het plan bestaat erin om de mobiliteit in en rond Brussel te verbeteren en milieuvriendelijk transport te bevorderen.*

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

À MME FRANÇOISE DUPUIS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT ET DE L'URBANISME,

concernant "le passage du RER sur la commune d'Anderlecht".

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

Mme Isabelle Emmery.- Il y a plus de cinq ans, la SNCB introduisait les demandes de permis pour le RER. Les travaux consisteront en la mise à trois ou quatre voies de certains tronçons de chemin de fer en Région bruxelloise. Le réseau devrait permettre à terme aux personnes habitant dans un rayon de trente kilomètres autour de la Région d'y avoir accès, non plus en voiture, mais en délaissant celle-ci pour se rabattre sur le train. L'objectif est de faciliter la mobilité interne dans et autour de Bruxelles, ainsi que de favoriser les moyens de transport les moins polluants. Le RER a ainsi

Het GEN is weliswaar gunstig voor de mobiliteit van de Brusselaars, maar veroorzaakt ook heel wat overlast, onder meer lawaai en trillingen. Voor zover ik weet, zijn alle vergunningen nu uitgereikt. Kunt u dat bevestigen? De Anderlechtse schepen voor Stedenbouw zou naar verluidt niet op tijd een advies hebben afgeleverd. Wat zijn de gevolgen voor de begeleidingsmaatregelen waar de bewoners op aandrongen?

In de wijk het Rad zouden er bijvoorbeeld geluidsschermen en andere voorzieningen komen. Dreigen die maatregelen in het gedrang te komen? Het gaat over een dichtbevolkte buurt met veel sociale woningen die onleefbaar dreigt te worden zonder maatregelen om de overlast van het GEN te beperken.

Hoe zit het met de esthetische ingrepen en de maatregelen om de lawaaioverlast door werken aan de brug over het kanaal te beperken?

Aangezien de bevoegde schepen weinig aandacht heeft voor de zaak, ben ik een beetje bezorgd over de manier waarop de werken in de landelijke zone van de Neerpede zullen worden beheerd. De Neerpede is een ontspanningszone voor het gewest en komt bijna in aanmerking voor de definitie van een groene zone. Er moeten dus maximale beschermingsmaatregelen worden genomen.

Die zone moet bovendien toegankelijk blijven voor wandelaars en fietsers. In die zone zijn er heel wat voetgangers- en fietsersbruggetjes. Zullen zij worden heropgebouwd? Zal de NMBS rekening houden met het patrimoniaal en esthetisch aspect van die bruggetjes? Ik hoop dat uw antwoord de inwoners van Anderlecht gerust zal stellen.

également été conçu en complémentarité avec les autres modes de transport en commun.

Si le RER présente des avantages pour la mobilité des Bruxellois, il n'en représente pas moins des inconvénients en termes d'esthétique, de bruit et de vibrations. Aujourd'hui, la délivrance des permis touche à sa fin. Ceux concernant les communes d'Uccle, Forest et Anderlecht seraient délivrés. Plus aucun permis ne serait en attente. Pourriez-vous me confirmer cette information ?

Si les choses semblent suivre leur cours normal, il semblerait cependant que la commune d'Anderlecht, en la personne de son échevin de l'Urbanisme, n'aurait pas rentré son avis dans les délais. Si cette information est exacte, je m'interroge sur ses conséquences en termes de respect des mesures d'accompagnement demandées par les habitants.

Ce qui était prévu notamment dans le quartier de la Roue ne risque-t-il pas d'être mis à mal ? Il était question de murs de soutènement, de terrasses et de murs verts. Ces solutions concertées avec les riverains sont-elles remises en cause ? Pour rappel, ce quartier d'Anderlecht, constitué à majorité de logements sociaux, est densément peuplé. Sans véritable mesure pour minimiser l'impact du RER sur son environnement, il risquerait de devenir difficilement vivable.

Qu'en est-il également des solutions esthétiques et de lutte contre le bruit pour les travaux liés au pont traversant le canal dans ce quartier ?

Vu le peu de suivi effectué par l'échevin en charge, je vous transmets également quelques craintes sur la manière dont seront gérés le travaux dans la zone champêtre de Neerpede. Ce quartier fait l'objet de tous les soins de la part des instances locales, cependant je me tourne vers vous pour requérir des apaisements. En effet, dans cette zone, qui constitue un espace de loisirs pour la Région et qui est proche de la définition d'une zone verte, il convient de prendre des mesures de conservation maximales.

La zone doit, en outre, continuer à être accessible aux promeneurs et aux vélos. Neerpede est parcourue de nombreux ponts pédestres ou cyclables. Ceux-ci seront-ils reconstruits ? Leur reconstruction tiendra-t-elle compte de leur aspect

De voorzitter.- Mevrouw Dupuis heeft het woord.

Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris *(in het Frans).- De gemeente Anderlecht spant de kroon wat het gebrek aan informatie aan de burgers betreft. Daardoor doen heel wat valse geruchten de ronde. Tijdens de informatiedag in Neerpede heb ik dan ook heel wat verbijsterende vragen te horen gekregen.*

Alle stedenbouwkundige vergunningen die in het kader van het GEN werden aangevraagd, zijn toegekend. Er moet enkel nog een vergunning worden aangevraagd voor de Gerijbrug, waarvoor de KCML veel belangstelling heeft.

De gemeente Anderlecht heeft haar advies niet binnen de wettelijke termijn uitgebracht, waardoor er geen rekening mee kan worden gehouden.

Ik heb uit nieuwsgierigheid de retroacta eens nagelezen. De eerste stappen betroffen de stedenbouwkundige attesten voor de terreinen langs lijn 50A Brussel-Denderleeuw. Die lijn loopt door drie Brusselse gemeenten. De gemeenten Sint-Gillis en Vorst hebben een positief advies uitgebracht, maar Anderlecht heeft nooit gereageerd. Het lijkt er dus op dat de gemeente vanaf het begin geen belangstelling had voor dit dossier.

In het laatste document wordt alleen gesproken over de afbraak van de bruggen. Over de vrees van de buurtbewoners wordt met geen woord gerept. De bruggen zijn een probleem van de gemeente.

Ik bekommer me ook om de buurtbewoners. Volgens de vergunning blijven de steunmuren, de terrassen en de groene muren behouden en komt er een berm die wordt versterkt door terrassen en een steunmuur die trapsgewijs wordt aangelegd tussen de Duivenmelkersstraat en de Aardbeienstraat.

Er is bijzondere aandacht gegaan naar de punten

patrimonial et esthétique, ou la SNCB les sacrifiera-t-ils? Voici, Mme la ministre, mes nombreuses interrogations, suscitant des inquiétudes liées à une gestion plutôt chaotique de la part de la commune. J'espère que vous pourrez apporter à mes questions des réponses apaisant les craintes de la population anderlechtoise en général, et les miennes en particulier.

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

Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat.- La moitié de mon existence est consacrée à rassurer les Anderlechtois sur ce qui se passe et ne se passera pas dans leur commune. Je m'interroge sur le sens de leurs questions et donc, sur l'information distribuée. Je connais d'autres communes dans le cas, que je ne citerai pas, mais le sommet se situe à Anderlecht. C'est le règne de la rumeur : j'ai pu m'en rendre compte lors de la conclusion de la journée consacrée à Neerpede. Le climat est ahurissant ; les questions partent en tous sens. Cela alimente des inquiétudes elles aussi ahurissantes.

Je rappelle et je confirme que tous les permis d'urbanisme introduits dans le cadre des chantiers du RER ont été délivrés. Il reste un petit morceau relatif au pont du Charroi, qui se trouve dans un cas particulier, puisque la CRMS s'y intéresse beaucoup. La demande de permis pour ce pont n'a pas encore été introduite, mais je pense qu'elle est en phase de finition. Il convient d'éviter les problèmes ; je me suis rendue sur place et je pense que cela pourrait bien se passer.

Je confirme que l'avis de la commune d'Anderlecht a été rendu hors délai, avec comme conséquence que celui-ci ne peut être légalement pris en compte. J'ai cependant eu la curiosité de consulter des rétroactes, que le président de cette commission connaît sans doute bien. Les premières démarches ont été effectuées afin de clarifier la situation des certificats d'urbanisme, le long de la ligne 50A Bruxelles-Denderleeuw.

Cette ligne concernait trois communes et des avis favorables ont été exprimés par les collèges de Saint-Gilles et de Forest. Anderlecht n'a pas remis d'avis. Depuis le début de la procédure, la commune ne semble pas s'être intéressée à ce dossier, ce qui, après tout, est son droit. Je constate toutefois que, chose assez rare, Anderlecht n'a pas remis d'avis en l'espèce.

die gevoelig liggen. Ter hoogte van het Rad komt er een nieuwe stopplaats. De aandacht van mijn administratie gaat in de eerste plaats uit naar de eisen in verband met aanplantingen, beveiliging en geluidsbarrières. Wat de trillingen betreft, hebben we zelf testen uitgevoerd op het spoor naar Luik. Ook Infrabel heeft alle mogelijke inspanningen geleverd.

De brug over het kanaal wordt een moderne, sobere, bescheiden en hedendaagse brug in prefab beton die met spankabels wordt opgehangen.

Er komt een geluidswerende muur meteen na de brug aan de noordwestzijde. De oostkant is industriegebied en daar is een dergelijke maatregel overbodig.

In het landelijke gebied van Neerpede worden alle bruggen op een esthetisch verantwoorde wijze opnieuw opgebouwd. Daarbij staat ook de bescherming voorop van de microfauna en de micro-organismen.

Naar mijn mening heeft het slechte beheer van de gemeente Anderlecht geen grote gevolgen gehad. Een aantal opmerkingen werd echter veel te laat geformuleerd. Toch werd de nodige aandacht geschonken aan alle verbindingen, ook die richting zuid.

Er werd zorgvuldig gezocht naar een geschikte nieuwe stopplaats. Er zijn nog enkele delicate punten op deze lijn, maar daaraan wordt gewerkt met behulp van nieuwe technologie. De lijn werd op een beperkte ruimte aangelegd. Nu moeten de voorstellen zo goed mogelijk worden ingevuld.

Er wordt wel degelijk geluisterd naar de buurtbewoners.

Revenons au dernier document, qu'un vent favorable m'a apporté. Il s'agit d'une prise de position qui ne mentionne que des considérations liées à la démolition des ponts. Elle ne fait en aucune manière état de remarques relatives aux craintes des riverains. La commune s'occupe des ponts... Voilà qui est rassurant !

Pour ma part, je me suis aussi occupée des riverains. Je vais vous dire ce qui figure dans ce permis et qui devrait être de nature à vous rassurer. Bien entendu, les murs de soutènement, les terrasses et les murs verts ne sont pas remis en cause. Le permis prévoit un "talus 4/4 renforcé avec construction en terrasses et mur de soutènement étagé des deux côtés entre la rue des Colombophiles et la rue des Fraises". Je vous transmettrai ce document.

Là où la situation est plus délicate, nous avons fait particulièrement attention. Au niveau de la cité de la Roue, une nouvelle halte va être créée, et nous veillons à ce que cela soit fait dans les meilleurs conditions possibles. Mon administration, dans ce dossier du RER, est très soucieuse de respecter ce qui a été demandé concernant la verdurisation, la protection, les murs anti-bruit, etc. Pour les vibrations, nous avons expérimenté nous-mêmes les techniques sur la ligne de Liège. Nous avons fait le maximum, tout comme Infrabel, qui nous a suivis.

Concernant le pont du canal, l'esthétique de ce dernier se veut moderne, mais assez modeste à la fois. Il s'agira d'un pont en béton préfabriqué suspendu à l'aide de câbles de tension. C'est assez courant et sans prétention. Ce sera neuf, moderne, solide et contemporain.

Au niveau du bruit, un mur anti-bruit est prévu immédiatement après le pont du côté nord-ouest. Aucune mesure anti-bruit n'est, par contre, prévue à l'est. Mais il s'agit là d'une zone industrielle et non d'une zone d'habitation. Nous avons particulièrement soigné les investissements du côté des zones d'habitation.

En ce qui concerne la zone champêtre de Neerpede, je peux vous confirmer que tous les ponts seront bien reconstruits. L'esthétique de ces derniers sera tout à fait convenable. Nous cherchons à savoir comment protéger au mieux les micro-faunes et micro-systèmes présents dans la zone.

Je ne pense pas que le dossier ait souffert de la mauvaise gestion de la commune d'Anderlecht. Mais nous n'avons pas eu à prendre en compte ce type d'états d'âme, puisqu'ils ne se sont pas exprimés, ou fort tard. Cela ne nous a pas empêchés de faire attention à l'ensemble des lignes, autant celles du sud que celle-là.

La création de la nouvelle halte a requis toute notre attention. Quelques points sont un peu délicats sur cette ligne. Mais nous souhaitons qu'avec l'apport des technologies nouvelles ceux-ci soient améliorés. Le placement de la ligne a déjà été opéré dans des conditions d'étroitesse difficiles. Il faudra s'en tenir au mieux aux propositions qui sont faites.

Vous pouvez rassurer les riverains. Ils ont été entendus.

De voorzitter.- Mevrouw Emmery heeft het woord.

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

Mevrouw Isabelle Emmery *(in het Frans).- Wanneer beginnen de werken?*

Mme Isabelle Emmery.- Je n'ai pas de question complémentaire. Je suis à présent en mesure de mieux informer les habitants.

Connaissez-vous la date de début des travaux ?

Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik hoop dat het federale relanceplan de werken enigszins kan versnellen. Eerder was immers gezegd dat de investeringen door geldgebrek vertraging zouden oplopen.*

Nu alle vergunningen afgeleverd zijn, is er geen reden om niet te investeren, zeker in het openbaar vervoer, dat voor Brussel het belangrijkste element is. In elk geval zullen de werken niet meteen beginnen. Dat hangt echter niet van mij af.

Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat.- J'ai grand espoir que le plan de relance fédéral puisse accélérer les travaux, puisqu'il a été dit, pour diverses raisons - que l'on a voulu lier à l'urbanisme -, que l'on prendrait du retard dans les investissements. En réalité, il s'agissait tout simplement d'un manque d'argent.

Maintenant que tous les permis sont délivrés, il n'y a pas de raison de ne pas investir correctement, surtout dans les transports en commun, qui sont l'élément le plus important pour Bruxelles. Les discussions sont en cours à ce sujet. Les travaux ne devraient pas débuter prochainement, même si nous aimerions que cela s'accélère un tout petit peu. Cela ne dépend plus de moi.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.