



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 7 JANUARI 2009**

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

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

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

**RÉUNION DU  
MERCREDI 7 JANVIER 2009**

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****SOMMAIRE**

| <b>INHOUD</b>  |    | <b>SOMMAIRE</b>   |    |
|--|----|---|----|
| <b>INTERPELLATIES</b>  | 5  | <b>INTERPELLATIONS</b>  | 5  |
| - van de heer Frédéric Erens   | 5  | - de M. Frédéric Erens  | 5  |
| tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel, |    | à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, l'Égalité des chances et du Port de Bruxelles, |    |
| betreffende "de plannen van de regering in verband met de Haven van Brussel".  |    | concernant "les plans du gouvernement pour le Port de Bruxelles".   |    |
| <i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris, de heer Frédéric Erens.</i>   | 8  | <i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'état, M. Frédéric Erens.</i>   | 8  |
| - van mevrouw Carla Dejonghe   | 13 | - de Mme Carla Dejonghe   | 13 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,   |    | à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,                                  |    |
| betreffende "het toegenomen aantal daden van fysieke agressie tegen MIVB-bestuurders".   |    | concernant "l'augmentation du nombre d'agressions physiques contre les chauffeurs de la STIB".  |    |
| <i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Carla Dejonghe.</i>   | 15 | <i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Carla Dejonghe.</i>  | 15 |
| - van de heer Denis Grimberghs   | 19 | - de M. Denis Grimberghs  | 19 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,   |    | à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,                                  |    |
| betreffende "de harmonisering van de bushokjes".   |    | concernant "l'harmonisation des abribus".   |    |

|   |    |  |    |
|---|----|--|----|
| <i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Anne Swaelens, de heer Pascal Smet, minister, de heer Denis Grimberghs.</i> | 20 | <i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Anne Swaelens, M. Pascal Smet, ministre, M. Denis Grimberghs.</i>        | 20 |
| - van mevrouw Céline Delforge   | 26 | - de Mme Céline Delforge   | 26 |
| tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,                  |    | à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, |    |
| betreffende "de plaatsing van borden met wisselende informatie op de invalswegen gelegen in het Brussels Gewest".                       |    | concernant "la mise en place de panneaux à messages variables sur les axes de pénétration situés en Région bruxelloise".     |    |
| <i>Besprekking – Sprekers: M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge.</i>   | 29 | <i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge.</i>  | 29 |
| MONDELINGE VRAGEN   | 33 | QUESTIONS ORALES   | 33 |
| - de Mme Brigitte De Pauw   | 33 | - van mevrouw Brigitte De Pauw   | 33 |
| à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,            |    | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,       |    |
| concernant "le parcours de la ligne de bus 84 à Berchem-Sainte-Agathe et Molenbeek-Saint-Jean".   |    | betreffende "het traject in Sint-Agatha-Berchem en Sint-Jans-Molenbeek van buslijn 84".                                      |    |
| - de Mme Françoise Schepmans  | 35 | - van mevrouw Françoise Schepmans  | 35 |
| à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,            |    | aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,       |    |
| concernant "les projets d'aménagement de la place Meiser".  |    | betreffende "de projecten voor de heraanleg van het Meiserplein".  |    |

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

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS

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

**betreffende "de plannen van de regering in verband met de Haven van Brussel".**

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

**De heer Frédéric Erens.-** Dat de regionale verkiezingen in aantocht zijn, kunnen we afleiden uit de regenbui aan persberichten over de veelvuldige en zeer uiteenlopende plannen van de regering, onder andere in verband met de Haven van Brussel. Die plannen lijken echter het vooropgestelde doel te missen. Niet alleen scheppen ze verwarring bij de bevolking, maar ze creëren ook de indruk dat u als bevoegde staatssecretaris zelf door het bos de bomen niet meer ziet.

De ene dag heeft de regering plannen voor de bouw van een slibverbrandingsoven, maar de volgende dag spreekt ze over het storten van het baggerslib in een of ander kuil.

Ook voor de site van Schaarbeek-Vorming hebt u grote plannen. U wilt er een groot, nieuw havendok aanleggen met een bijkomend industrieterrein, een aanlegplaats voor plezierboten en huizen. Zowel de Stad Brussel als eminente leden van deze regering willen op dezelfde plaats evenwel het nieuwe

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. FRÉDÉRIC ERENS

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

**concernant "les plans du gouvernement pour le Port de Bruxelles".**

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

**M. Frédéric Erens (en néerlandais).-** *L'avalanche de communiqués de presse relatifs au nombreux et divers plans du gouvernement, notamment en ce qui concerne le Port de Bruxelles, annonce implicitement l'imminence des élections régionales. Ces plans semblent toutefois manquer leur but. Non seulement ils créent la confusion auprès de la population, mais il semble en outre que vous-même n'y voyez plus clair.*

*Le gouvernement fait des annonces contradictoires.*

*Outre votre idée de quai portuaire supplémentaire, de grands projets en tous genres sont également évoqués pour le site de Schaerbeek-Formation, qui vont de l'aménagement d'un port de plaisance à la construction d'un stade de football, en passant par un centre commercial, tout en y maintenant le trafic ferroviaire. Est-ce bien réaliste ? Quels sont vos plans concrets pour ce site ?*

*Qu'en est-il de la volonté annoncée par le gouvernement de rétablir la voie ferrée chaussée de*

voetbalstadion bouwen, al dan niet met een megawinkelcentrum. Bovendien zal het treinverkeer op die plek worden behouden. Is een bijkomend havendok niet wat veel voor die site? Wat zijn uw exacte plannen?

De regering heeft ook grote toekomstplannen voor het spoor in de haven. Daar waar de spoorlijnen werden afgebroken, zullen deze opnieuw worden aangelegd, zoals aan de Vilvoordelaan, de vroegmarkt en het BILC.

Om meer ruimte voor bedrijven te krijgen, wilt u de Vilvoordsesteenweg in de buurt van de jachthaven heraanleggen. Het is niet duidelijk wat er met de plezierboten zal gebeuren. De tijd dringt evenwel, want in 2010 vervalt hun concessie. Ook de uitbaters zijn vragende partij voor meer duidelijkheid in verband met de aanlegkaaien voor plezierboten. Het gewest wil deze extra bron van toeristische inkomsten behouden, maar wil deze activiteit verbannen naar de industriële uithoek van de Meudonstraat of naar de Budabrug tussen de Carcokesite en het waterzuiveringsstation, ver van het centrum van Brussel dus.

Vindt u dit een realistische en aantrekkelijke plek voor toeristen die Brussel willen bezoeken, om aan wal te gaan?

Verderop het kanaal ligt de Willebroekkaai, waar er grootste plannen zijn voor een gigantische woontoren. Iedereen met wat gezond verstand vraagt zich af of dit wel de aangewezen plaats is voor dit soort project. Het terrein ligt midden in een industriële zone en behoort toe aan de Haven van Brussel.

Nog wat verder ligt er een ander megalomaan speelterrein van de regering, het Vergotedok. Dat is in zo'n slechte staat dat er sinds 14 februari 2008 een afmeerverbod geldt voor onbepaalde duur. Toch heeft de Brusselse regering grootse plannen met deze plek: ze wil er het kantoorcomplex van Thurn en Taxis verder uitbouwen, met 2.000 bijkomende woningen en met het fameuze openluchzwembad.

Uitbaters van plezierboten zien deze plek ook wel zitten als toekomstige ankerplaats. Daarvoor zouden grote werken aan de bruggen nodig zijn. De uitbaters willen een passagiersterminal, hotelboten, een cafetaria, een bezoekerscentrum en uiteraard

*Vilvorde, au Marché matinal et au BILC ?*

*Comptez-vous réellement déménager le port de plaisance loin du centre de Bruxelles, afin de gagner de l'espace pour les entreprises ?*

*Plus loin, nous avons le quai de Willebroek, où l'on prévoit la construction d'une gigantesque tour d'habitation. Toute personne de bon sens est en droit de s'interroger sur la pertinence du lieu, à savoir un terrain situé en pleine zone industrielle et appartenant au Port de Bruxelles.*

*Encore un peu plus loin, le bassin Vergote se trouve dans un état si déplorable qu'il y est interdit d'accoster pour une durée indéterminée. Pourtant, le gouvernement bruxellois y nourrit des projets grandioses : développer le complexe de bureaux de Tour et Taxis avec 2.000 logements supplémentaires et la fameuse piscine.*

*Cet endroit est également courtisé par les exploitants de bateaux de plaisance comme futur lieu d'ancre, ce qui nécessiterait d'importants travaux aux ponts.*

*Le même site doit aussi accueillir le BILC. Tout ceci signifie une concentration invraisemblable d'activités disparates, pas toujours compatibles entre elles. Selon le groupe de réflexion ARAU, le centre logistique engendrera des problèmes de mobilité au lieu de les résoudre.*

*De plus, Katoen Natie envisagerait exactement le même projet sur l'ancien site Carcoker. Dès lors, le BILC ne pourra pas répondre aux attentes, que ce soit en termes d'emploi, en termes de mobilité ou en termes de liaison au canal. Dès lors, verra-t-il le jour ?*

*A cela s'ajoute encore un projet "Port Sud", tout aussi vague, le long du canal à Anderlecht. Entre-temps, le gouvernement bruxellois rechigne à participer au paiement des panneaux indicateurs sur le Ring destinés à diriger le trafic vers le Port.*

*Ces dernières années, la dotation de base accordée au Port a connu une hausse constante et elle sera encore augmentée de 15% en 2009. Ce n'est pourtant que la moitié des 30% prévus dans le contrat de gestion du Port de Bruxelles.*

*A quoi serviront précisément ces moyens et à quels*

ook parkeergelegenheid ter plaatse.

Op dezelfde site moet ook het Brussels International Logistics Centre (BILC) komen. Ook dit betekent dus een onwaarschijnlijke concentratie aan zeer uiteenlopende activiteiten, die niet altijd met elkaar verenigbaar zijn. In het BILC moeten schepen geladen en gelost worden en zullen er voortdurend vrachtwagens aan en af rijden (er wordt gesproken over een duizendtal per dag). Daarnaast zullen er ook heel wat goederen vervoerd worden via het spoor. Het BILC moet heel de stad bevoorradden.

Nu al noemt de denktank ARAU (Atelier de Recherche et d'Action Urbaines) het idee "te gek voor woorden". Volgens haar zal het logistieke centrum precies het omgekeerde effect bereiken en zal het mobiliteitsproblemen veroorzaken in plaats van ze op te lossen.

Niet alleen kan deze activiteit onmogelijk verenigd worden met de andere projecten in de omgeving, maar bovendien zou Katoennatie exact hetzelfde plannen op de voormalige Carcoke-site. Nog op het vlak van werkgelegenheid, nog op het vlak van mobiliteit, nog op het vlak van de aansluiting op het kanaal, zal het BILC de vooropgestelde prognoses kunnen waarmaken.

Hoe zit het met dit project? Zal het BILC er komen of niet?

Verder is er nog een "Port Sud"-project, ergens langs het kanaal in Anderlecht. De geruchten hierover blijven even vaag als alle andere plannen. Ondertussen blijkt de Brusselse regering niet eens bereid om mee te betalen aan de wegwijzers op de Ring, die het verkeer naar de Haven moeten leiden. Hoe ernstig is dat?

De basisdotatie voor de Haven van Brussel kende de laatste jaren inderdaad een gestage stijging, met 15% extra in 2009. Dit betekent echter slechts de helft van de stijging die gepland was in het beheerscontract voor de Haven van Brussel. Daarin zouden de middelen oorspronkelijk met 30% stijgen.

De Haven krijgt dus minder dan gepland. Wat zal er specifiek met die middelen gebeuren en welke plannen zullen moeten sneuvelen?

*projets faudra-t-il renoncer ?*

*Conservez-vous bien une vision d'ensemble du Port et de son avenir ?*

*Comment devons-nous interpréter le prochain concours international d'architecture pour étudiants ? Votre intention est-elle de reporter certains projets si longtemps qu'ils se résoudront d'eux-mêmes ? Le manque de coordination est criant.*

Waar willen de regering en u in het bijzonder eigenlijk naartoe? Het masterplan voor de Haven was al zeer ambitieus, maar ook daarnaast worden er heel wat plannen aangekondigd, zonder enige coördinatie. Behoudt u wel het overzicht en hebt u wel een visie op de toekomst van de Haven?

Er komt een internationale architectuurwedstrijd voor studenten. Hoe moeten we dat begrijpen? Wilt u bepaalde plannen zo lang uitstellen dat ze vanzelf opgelost raken? Bepaalde elementen uit het masterplan worden immers in de kiem gesmoord door allerhande bijkomende activiteiten. De coherentie is meer dan zoek.

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.-** Mijnheer Erens, ik heb een veel kortere tekst van uw interpellatie ontvangen dat degene die u hebt voorgelezen. Ik zal daarom niet al uw vragen gedetailleerd kunnen beantwoorden.

De kanaalzone wordt, dankzij de inspanningen van de Haven van Brussel en de ondersteuning van de regering, steeds aantrekkelijker voor allerlei investeerders. De media brengen regelmatig verslag uit over allerlei plannen voor de kanaalzone. Ik leid uit uw interpellatie af dat u daardoor de indruk heeft dat het beleid onvoldoende coherent is. Ik kan u echter verzekeren dat niet iedereen die indruk heeft. De regering heeft een duidelijke visie over de toekomst van de Haven van Brussel. Er wordt wel degelijk rekening gehouden met de doelstellingen uit het masterplan van de Haven van Brussel. De samenwerking tussen de Haven van Brussel en de regering is uitstekend.

Ik ben inmiddels ruim vier jaar bevoegd voor de Haven van Brussel. De regering heeft tijdens die periode steeds zeer constructief samengewerkt met de Haven. Economie en werkgelegenheid waren sinds het begin van de legislatuur absolute prioriteiten voor de regering. Ik verwijst bijvoorbeeld naar het Contract voor de economie en de tewerkstelling. Ook het havenbeleid laat zich kenmerken door die beleidsprioriteiten. De economische ontwikkeling van de Haven van Brussel is van zeer groot belang voor de regering, die de bedrijven in Brussel wil houden, er nieuwe

#### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).-** *Le texte de votre interpellation qui m'est parvenu était beaucoup plus court que celui que vous avez lu aujourd'hui, M. Erens. Je ne serai dès lors pas en mesure de répondre à toutes vos questions de manière détaillée.*

*La zone du canal attire de plus en plus d'investisseurs, grâce aux efforts entrepris par le Port de Bruxelles et le soutien du gouvernement. Les médias répercutent régulièrement toutes sortes de projets autour de la zone du canal, donnant quelquefois l'impression que tout cela manque de cohérence. Il existe néanmoins une vision claire de l'avenir du Port de Bruxelles au sein du gouvernement. De plus, la collaboration entre le Port et le gouvernement est excellente et constructive.*

*Le gouvernement s'efforce depuis le début de la législature d'accorder la priorité absolue à l'économie et à l'emploi. Le Port joue un rôle primordial de ce point de vue, par le maintien et la création d'entreprises à Bruxelles et la stimulation de l'emploi. L'approvisionnement durable de la Région fait également partie de ses missions.*

*Le gouvernement a clairement décidé d'affecter la zone au nord du Pont des Armateurs à des activités portuaires. Les activités récréatives ne sont pas exclues lorsque l'espace est suffisant, mais elles ne relèvent pas de la fonction principale, économique, du Port.*

wil aantrekken en de werkgelegenheid wil aanzwengelen.

Ik heb al vaak gezegd dat er naar verhouding veel meer Brusselaars in de haven werken dan in andere bedrijven. Ook de duurzame bevoorrading van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is uiteraard ook een belangrijke opdracht voor de Haven.

De regering heeft duidelijk gesteld dat de zone ten noorden van de Redersbrug absoluut bestemd blijft voor havenactiviteiten. Uiteraard zijn recreatieve activiteiten niet uitgesloten op plaatsen waar daar ruimte voor is, maar de voornaamste functie is van economische aard.

Een deel van de projecten die u hebt opgesomd, past in dit beleid om ten noorden van de Redersbrug havenactiviteiten te ontwikkelen. Ik denk aan het BILC, de verbetering van de spooraansluiting van de containerterminal in de voorhaven of nog de mogelijkheid om het BILC op het spoor aan te sluiten als de toekomstige bedrijven daarom vragen.

In die optie past ook onze uitdrukkelijke aanvraag om een deel van de site van Schaerbeek-Vorming aan de Haven toe te kennen wanneer die terreinen vrijkomen. De uitbouw van een nieuw dok op die site is nog een embryonale gedachte, maar wij moeten ambitieus zijn en naar de toekomst kijken.

Het project van het BILC past perfect in de gewestplannen. De economische bestemming van dat terrein is zeer duidelijk. Het is ook een haventerrein. Het feit dat het Frans bedrijf Sogaris dat terrein wil ontwikkelen om het nadien aan andere bedrijven te kunnen onderverhuren, bewijst dat het BILC een economisch rendabel project is. De regering heeft de nodige vergunningen aangevraagd en zal deze in het beste geval in maart 2009 ontvangen. Als er beroepsprocedures worden ingespannen, zal het evenwel nog iets langer duren. Zolang er geen absolute zekerheid over de vergunningen is, kan Sogaris geen oproep doen om geïnteresseerde bedrijven aan te trekken. Alles hangt dus samen.

U vernoemt nog een economisch project in het zuiden van de Haven, maar volgens mij gaat het om een project van de gemeente Anderlecht dat niet direct met het havengebeuren te maken heeft.

*Le gouvernement a décidé effectivement d'affecter la zone au nord du Pont des Armateurs à des activités portuaires. Les projets BILC, le raccordement de l'avant-port au réseau ferroviaire et la mise à disposition du Port d'une partie du site de Schaerbeek-Formation font effectivement partie de cette politique volontariste.*

*Bien que l'aménagement d'un nouveau dock sur le site sus-mentionné soit encore à l'état d'ébauche, le gouvernement développe une politique énergique et ambitieuse.*

*Le projet BILC s'inscrit également dans cette politique. La société Solaris qui souhaite y sous-louer des terrains à d'autres entreprises prouve que le BILC est un projet économiquement rentable.*

*Par ailleurs, le projet au sud du Port que vous mentionnez ne ressortit pas au Port, mais à la commune d'Anderlecht.*

*Sur le plan économique, la politique du gouvernement est dans ce domaine très claire. Le Port de Bruxelles met tout en oeuvre pour octroyer de nouveaux terrains en concession aux sociétés qui répondent aux critères fixés. Celles-ci doivent être pourvoyeuses d'emploi et utiliser la voie fluviale comme moyen de transport.*

*En matière d'intégration urbaine, il importe de ne pas perdre de vue que le Port n'est pas situé sur une île, mais en milieu urbain.*

*Le bassin Béco a pour vocation d'être un espace public, ayant une fonction récréative plutôt qu'économique. Le réaménagement du quai des Péniches et du quai des Matériaux, l'aménagement d'un parc public, la construction éventuelle d'une piscine à ciel ouvert, s'inscrivent dans cette optique.*

*Le gouvernement projette de développer trois pôles récréatifs dans la zone du canal : un dans l'avant-port - pour accueillir les bateaux de grand tonnage - un au bassin Béco - d'où partent déjà actuellement les bateaux de croisière de Brussels By Water - et un troisième au sud de la Région.*

*Pour l'embarcadère destiné aux bateaux de plus grande taille, nous sommes obligés de chercher une solution au nord de Bruxelles, le temps d'étudier la rentabilité économique d'un rehaussement des*

Tot zover het economisch gedeelte. Op dat vlak is het beleid van de regering zeer duidelijk. De Haven van Brussel stelt alles in het werk om nieuwe terreinen in concessie te geven aan bedrijven die voldoen aan de criteria die wij hebben vooropgesteld, zoals het creëren van werkgelegenheid en het gebruik van de waterweg als vervoersmethode.

Een ander belangrijk aandachtspunt in het havenbeleid is de integratie van de Haven in de stad. De haven van Brussel is immers geen eiland, maar ligt midden in een stedelijke omgeving.

Ook over het Bécodok is een duidelijke beslissing genomen: het gebied is bedoeld als openbare ruimte met een recreatieve functie. De heraanleg van de Akenkaai en de Materialenkaai en de aanleg van een stadspark in deze omgeving is bedoeld om de zone beter te integreren in de openbare ruimte. In de zone komt eventueel ook een openluchtzwembad.

U stelde een vraag over de cruiseschepen. Inzake recreatie in de kanaalzone heeft de regering drie belangrijke aantrekkingszones willen ontwikkelen, namelijk in de voorhaven, voor grote schepen die niet tot in het centrum kunnen varen, een in het Bécodok, waar nu reeds de vaartuigen van Brussels by Water vertrekken, en een derde zone in het zuiden van het Brussels Gewest.

Er worden al kanaalvaarten van de regio Halle tot Anderlecht georganiseerd. Van daar kunnen bezoekers overstappen op het openbaar vervoer om naar Brussel te komen. Het is de bedoeling om die vaarten regelmatig te organiseren, zodat groepen en individuele reizigers er vlot gebruik van kunnen maken. Voorlopig is het nog een proefproject, maar de regering wil ook kanaalrecreatie in het zuiden van het Brussels Gewest ontwikkelen.

Wat de aanlegsteigers voor grotere schepen betreft, zijn we op dit ogenblik gedwongen om een oplossing te zoeken in het noorden van het Brussels Gewest omdat de bruggen in het centrum te laag zijn voor grote schepen. De regering laat de mogelijkheid bestuderen om de bruggen te verhogen. De studie is bijna klaar. Het zou uiteraard zeer veel geld kosten om de bruggen te verhogen. Uit de studie moet blijken of de operatie economisch rendabel zou zijn.

*ponts situés au centre de Bruxelles.*

*L'emplacement le plus vraisemblable pour le port de plaisance est Meudon, près du quai de Heembeek. Ce projet a de bonnes chances d'aboutir, pour peu que l'étude des coûts en établisse la faisabilité financière.*

*Plusieurs terrains situés le long du canal, surtout ceux au sud du Pont Sainctelette ne sont pas du ressort du Port de Bruxelles. Certains projets de développement économique et urbanistique, comme celui d'une tour de logement sur le quai de Willebroek, ou celui d'un centre commercial le long de la chaussée de Vilvorde, sont totalement étrangers au Port.*

*Enfin, la piste d'un four où l'on brûlerait les boues de dragage n'a jamais été réellement à l'ordre du jour. Doter la Région bruxelloise d'une propre centrale de traitement de boues, comme il en a longtemps été question, n'est pas davantage à l'ordre du jour depuis qu'une étude a démontré que pareille installation n'entraînerait aucun avantage financier pour la Région.*

*Cette étude, réalisée en 2006 par le bureau Ecorem, a toutefois démontré que ce traitement est moins onéreux, notamment par la fragmentation en petites quantités et en jouant sur la concurrence. L'application de ces consignes nous a permis de faire chuter les prix.*

*L'étude suggère aussi la possibilité de stocker temporairement les boues polluées dans une surprofondeur, ce qui ne présente aucun risque de pollution. Nous n'avons pas encore pris de décision à ce propos.*

*Ma réponse vous aura, je l'espère, convaincu de ce que nous avons une ligne politique claire concernant le développement du Port.*

Op dit ogenblik wordt onderzocht waar er een aanlegsteiger voor cruiseschepen kan komen. De meest waarschijnlijke locatie is Meudon, vlakbij de Heembeekkaai. De kostprijs moet echter nog worden berekend. Als die locatie wordt gekozen, kunnen we echter ook in één beweging het Meudonpaviljoen renoveren. De beslissing is nog niet genomen, maar het project maakt een goede kans als het financieel haalbaar is.

Een groot deel van de terreinen langs het kanaal, zeker ten zuiden van de Sainctelettebrug, maar ook meer naar het noorden, valt niet onder de Haven van Brussel. Ook daar vinden heel wat economische en stedenbouwkundige ontwikkelingen plaats. Een voorbeeld is de woontoren aan de Willebroekkaai. De stad en het gewest zijn bij dat project betrokken, maar niet de Haven als dusdanig. Ook het eventuele winkelcomplex langs de Vilvoordsesteenweg valt niet onder de verantwoordelijkheid van de Haven.

De idee van een slibverbrandingsoven is nooit erg concreet geweest. We hebben ooit wel gesproken over een eigen slibverwerkingscentrale voor het Brussels Gewest, mogelijk verbonden met het waterzuiveringsstation Noord of op de Carcokesite. Dit is echter nooit uitgegroeid tot een formeel project.

Ik heb wel laten onderzoeken hoe de verwerking van het baggerslib goedkoper kon gebeuren. Daarbij werd ook nagegaan of de bestaande verbrandingsoven een rol kon spelen. Dat bleek echter niet mogelijk. Ook een slibverwerkingscentrale in het Brussels Gewest zou volgens de studie geen enkel financieel voordeel opleveren.

Deze studie werd uitgevoerd in 2006 door het bureau Ecorem en bevatte een aantal nieuwe elementen, waardoor we het slib nu veel goedkoper kunnen laten verwerken dan vroeger, namelijk door de offertes op te splitsen. Daardoor kunnen ook veel meer kleinere baggerslibverwerkers meedingen, waardoor de prijzen fenomenaal gedaald zijn.

Dat is een eerste voordeel van de studie. In dezelfde studie werd ook de mogelijkheid geopperd om vervuiled slib tijdelijk in een overdiepte op te slaan. Dat gebeurt al op bepaalde plaatsen in het zeekanaal en is totaal niet gevaarlijk qua

vervuiling. Wij hebben die mogelijkheid onderzocht, maar nog geen beslissing genomen.

Het is niet correct om te beweren dat het havenbeleid niet coherent is. Ik hoop dat mijn antwoord u ervan heeft overtuigd dat wij een duidelijke visie over de ontwikkeling van de Haven hebben.

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

**De heer Frédéric Erens.-** Met gebrek aan coherentie bedoel ik dat er verschillende plannen worden onderzocht zonder dat er een beslissing wordt genomen, bijvoorbeeld met betrekking tot de slibverwerking.

Als ik naar uw antwoord luister, lijkt de toekomst van het BILC meer af te hangen van Sogaris en van de economische evolutie de komende twee jaar dan van de beslissingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wat als Sogaris beslist om toch geen megacomplex op die plek uit te bouwen? Hoe zit het met concurrentie van Katoen Natie?

De dotatie 2009 van de Haven van Brussel werd maar met 15% verhoogd in plaats van de voorziene 30%. Wat zal de impact hiervan zijn op de ambities van de Haven? De uitvoering van het masterplan werd op 185 miljoen euro geraamde. Destijds werd beslist om dat bedrag over 9 jaar te spreiden. Als het gewest nu minder middelen toekent, betekent dat dan dat bepaalde zaken maar gedeeltelijk of niet zullen worden uitgevoerd?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris.-** Wat het BILC betreft, hebben wij een contract met Sogaris getekend. Als Sogaris weggaat, is dat contractbreuk. Als Sogaris toch zou beslissen om ons de rug toe te keren, zal dat eerder te maken hebben met het feit dat het vijf jaar duurt om een vergunning te krijgen dan met iets anders. Er is een timing opgesteld en in het beste geval zal de vergunning in maart 2009 worden afgegeven.

Katoen Natie is geen concurrentie omdat dat bedrijf een totaal andere visie heeft.

Katoen Natie zal waarschijnlijk logistieke bedrijven aantrekken die misschien actief zullen zijn in een

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

**Frédéric Erens (en néerlandais).-** *Par manque de cohérence, j'entends que divers plans sont étudiés sans aucune prise de décision, concernant par exemple le traitement des boues.*

*A vous entendre, l'avenir du BILC semble dépendre davantage de Sogaris et de l'évolution économique au cours des deux prochaines années que des décisions de la Région de Bruxelles-Capitale. Qu'adviendra-t-il si Sogaris décide de ne pas construire de mégacomplexe à cet endroit ? Qu'en est-il de la concurrence de Katoen Natie ?*

*La dotation 2009 du Port de Bruxelles a été augmentée de 15% au lieu des 30% prévus. Quel sera l'impact de cette réduction sur les ambitions du Port ? Cela signifie-t-il que certains projets ne seront pas réalisés, en tout ou en partie ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat (en néerlandais).-** *Si Sogaris se retire du projet BILC, il enfreindra ses obligations contractuelles. S'il en arrive toutefois à prendre cette décision, cela s'expliquera plutôt par les cinq ans d'attente pour l'obtention du permis que pour toute autre raison. Dans le meilleur des cas, ce permis sera délivré en mars 2009.*

*La vision de Katoen Natie est totalement différente et ne concurrence en rien ce projet.*

*Katoen Natie attirera probablement des entreprises logistiques qui seront actives au sein d'un marché bien plus vaste que les frontières bruxelloises, tout*

ruimere markt die veel verder reikt dan de grenzen van het Brussels Gewest en zich niet zozeer zullen bezighouden met de bevoorrading van het Brussels Gewest, maar wel jobs zullen opleveren voor Brusselaars. Dat is een hele andere economische invalshoek dan die van het BILC.

Voor het BILC is er op dit ogenblik geen alternatieve locatie. Je kunt zoals ARAU hardop dromen over het terrein van Schaerbeek Vorming, maar dat terrein is momenteel nog niet beschikbaar. Als we daarop moeten wachten, duurt het nog vele jaren eer we werk kunnen maken van het BILC. Het is belangrijk dat een aantal projecten eindelijk eens van stapel beginnen te lopen.

Uw tweede vraag ging over de dotatie. Tot nu toe was 15% van de dotatie voor de Haven van Brussel bedoeld voor de terugbetaling van een lening die dateerde van de oprichting van de Haven van Brussel in 1993. Die lening is nu afbetaald, zodat er heel wat extra werkingsmiddelen zijn voor de Haven. Ik geef de zaken enigszins summier weer.

- *Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE**

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

**betreffende "het toegenomen aantal daden van fysieke agressie tegen MIVB-bestuurders".**

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Volgens de cijfers die u gaf in een schriftelijk antwoord over het aantal gevallen van fysieke en verbale agressie tegen Brusselse buschauffeurs, zijn deze sterk toegenomen. Gedurende de eerste negen maanden van 2008 waren er al even veel gevallen van fysieke agressie tegen buschauffeurs als in heel 2007, namelijk 41. Eind december zullen dat meer dan 50 incidenten geworden zijn. Ook het aantal

*en créant des emplois pour les Bruxellois.*

*Pour le BILC, nous ne disposons pas d'un emplacement alternatif. Le site de Schaerbeek-Formation n'est pas encore disponible. Si nous devons l'attendre, nous ne pourrons pas utiliser le BILC avant des années.*

*Concernant la dotation du Port de Bruxelles, 15% de celle-ci servait jusqu'à présent à rembourser un emprunt datant de la création du Port en 1993. Ce prêt est désormais soldé, ce qui dégage des moyens supplémentaires pour le fonctionnement du Port.*

- *L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE**

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

**concernant "l'augmentation du nombre d'agressions physiques contre les chauffeurs de la STIB".**

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *Le nombre d'agressions à l'encontre des chauffeurs de la STIB a fortement augmenté en un an. Le nombre d'agressions verbales a particulièrement augmenté en deux ans, sans raison objective.*

*De Lijn constate également la progression du phénomène sur son réseau, celui-ci n'est donc pas spécifique à la Région bruxelloise. Il importe*

gevallen van verbale agressie tegen buschauffeurs steeg sterk in vergelijking met twee jaar geleden. Het is niet duidelijk hoe dat komt.

Op hetzelfde ogenblik waarop de cijfers van de MIVB bekend werden gemaakt in de pers, verschenen in De Standaard ook de cijfers van De Lijn. Die liepen vrijwel gelijk voor dezelfde periode. Dat wijst erop dat het hier niet om een zuiver Brussels probleem gaat. Dat neemt echter niet weg dat er een oplossing moet komen. Bus- of tramchauffeur mag geen risicoberoep worden.

Een mogelijke maatregel is het werken met vaste begeleiders op bepaalde lijnen. Voor de sociale controle zou dat een goede zaak zijn. Na verloop van tijd kennen deze vaste begeleiders immers de passagiers van de lijn en kunnen ze beter inspelen op mogelijke conflictsituaties.

In uw schriftelijk antwoord zei u terecht dat de politie verantwoordelijk is voor de ordehandhaving op het bovengronds openbaar vervoer. Vier mobiele interventiepatrouilles voor heel Brussel zijn echter wat weinig. Er is overleg nodig om dit aantal op te drijven. Brussel heeft immers het drukste openbaar vervoersnet van het land.

Enige tijd geleden zond TV Brussel een reportage uit over een proefproject in Rotterdam, waar mensen die zich schuldig maakten aan agressie op een bepaalde tramlijn voor een tijd van die tram werden geweerd. Misschien kunnen we in Brussel een gelijkaardige maatregel overwegen. Fysieke agressie is immers geen klein vergrijp en vereist een kordate aanpak. Uit de reportage bleek dat gebruikers van het openbaar vervoer in Rotterdam zich daardoor veiliger voelen.

U verklaarde dat u geen voorstander bent van zo'n maatregel. Toch vind ik dat u de mogelijkheid moet overwegen om mensen die zich agressief gedragen tegen bus- en tramchauffeurs van het openbaar vervoer te weren. Wat zijn volgens u de argumenten pro en contra de maatregel?

Blijkbaar heeft de berichtgeving al reacties losgewekt bij bepaalde gebruikers. Niet alleen ikzelf, maar ook de MIVB wordt voortdurend met e-mails bestookt door iemand die blijkbaar iets tegen buschauffeurs heeft.

Komen er maatregelen om fysieke en verbale

*d'intervenir car il n'est pas concevable que les chauffeurs de la STIB encourent de tels risques professionnels.*

*Mandater un accompagnateur permanent sur certaines lignes permettrait d'assurer le contrôle social. Celui-ci finirait par connaître les usagers et pourrait de la sorte intervenir en cas de conflit.*

*Dans une réponse écrite, vous précisez que la police est responsable du maintien de l'ordre sur les transports publics en surface. Néanmoins, les quatre patrouilles d'intervention mobile actuelles ne suffisent pas à assurer l'ordre sur le réseau le plus dense du pays. Vous devriez plaider l'augmentation de ce nombre.*

*TV Brussel a diffusé il y a quelque temps un reportage sur un projet-pilote mené à Rotterdam, qui consiste à interdire provisoirement l'accès à certaines lignes de tram aux auteurs d'agressions commises sur celles-ci. Ce projet a, semble-t-il, permis de renforcer le sentiment de sécurité des usagers. Nous pourrions peut-être envisager l'adoption d'une mesure similaire à Bruxelles. L'agression physique n'est pas, en effet, un délit mineur. Elle nécessite des mesures énergiques.*

*Vous vous êtes déclaré peu favorable à une mesure d'exclusion de ce genre. Quels sont, selon vous, les arguments pour et contre celle-ci ?*

*Comptez-vous prendre des dispositions afin de réduire l'agression physique et verbale contre les chauffeurs de bus et de tram ? Si oui, lesquelles ? Y aura-t-il des accompagnateurs permanents sur certaines lignes problématiques ? Quels sont les arguments qui plaident en faveur d'une interdiction d'accès aux véhicules pour les auteurs d'agression physique ? Quelle est la position de la STIB à ce sujet ?*

agressie tegen bus- en tramchauffeurs terug te dringen? Zo ja, welke? Komen er vaste begeleiders op moeilijke bus- en tramlijnen? Welke argumenten pleiten ervoor om daders van fysieke agressie tegen bus- of tramchauffeurs de toegang tot de voertuigen te weigeren? Wat is het standpunt van de MIVB?

### *Bespreking*

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Mevrouw Dejonghe, ik ben blij dat u deze vraag stelt. Uw reacties in de pers geven mij de indruk dat u me niet goed hebt begrepen. Ik zal mijn standpunt verduidelijken.

Ik wil de problemen niet minimaliseren, maar ik wijs erop dat de cijfers inzake agressie moeten worden vergeleken met het totale aantal verplaatsingen op het net van de MIVB, dat iets minder dan 280 miljoen per jaar bedraagt. U moet dan ook voorzichtig zijn met de interpretatie van een lichte verhoging of verschuiving van het aantal gevallen van agressie. De resultaten van statistieken zijn soms ook afhankelijk van de methode van rapportage. Patrick Dewael weet dat maar al te goed. Een verhoging van de cijfers duidt niet per se op meer problemen in de realiteit. Het heeft onder meer te maken met de manier waarop men klachten registreert.

Agressie is helaas een maatschappelijk probleem in deze stad. Het openbaar vervoer ontsnapt niet aan dat fenomeen. Daarom organiseert de MIVB steeds overleg met de politiediensten. Ik heb tijdens deze legislatuur heel wat maatregelen genomen om de veiligheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Er is veel geld voor uitgetrokken en de MIVB heeft veel extra personeel aangeworven. Bovendien zijn er veiligheidscamera's geplaatst en staan er in de belangrijkste stations praatpalen voor noodoproepen. Er zijn nu meer patrouilles en het personeel beschikt over gps-toestellen. De MIVB organiseert ook heel wat opleidingen om chauffeurs te leren omgaan met stress en conflicten en daarnaast zijn er de campagnes om hoffelijk gedrag op bussen te promoten.

We willen chauffeurs en gebruikers van het openbaar vervoer met elkaar in contact brengen.

### *Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Il importe de comparer le nombre d'agressions au nombre total de déplacements effectués par la STIB, qui est de 280 millions par an. Il s'agit dès lors d'interpréter avec prudence toute légère modification du nombre d'agressions. Les résultats des statistiques dépendent également de la méthode d'investigation. Une augmentation des chiffres n'indique pas nécessairement un accroissement du phénomène. C'est également lié à la manière dont les plaintes sont enregistrées.*

*Les agressions relèvent malheureusement d'un phénomène sociétal dont les transports en commun bruxellois ne sont pas exempts. La STIB organise pour cette raison des concertations avec les services de police. De nombreuses mesures ont été prises au cours de cette législature afin d'améliorer la sécurité dans les transports en commun, en termes de personnel et de moyens. Des caméras de surveillance ont été installées, les stations les plus importantes ont été équipées de bornes d'appel d'urgence et les patrouilles ont été renforcées.*

*La STIB organise également des formations à la gestion du stress et à la prévention des conflits pour son personnel. Des campagnes de courtoisie ont été lancées, non seulement pour lutter contre la fraude mais également pour améliorer les relations entre les usagers et le personnel roulant.*

*Une soixantaine d'agents de prévention sont présents sur le réseau de la STIB. Les autobus et les lignes de tram les plus sensibles bénéficient d'une attention particulière.*

*Par ailleurs, le morcellement de Bruxelles en 19 communes rend nécessaire pour la Région d'établir des accords particuliers avec chacune de celles-ci, afin d'arriver à organiser des contrôles par les*

Het is niet alleen de bedoeling om fraude te bestrijden, maar ook om een goede verstandhouding te bevorderen.

Een zestigtal preventiemedewerkers zijn aanwezig op het bovengrondse netwerk van de MIVB. Gevoelige bus- en tramlijnen krijgen bijzondere aandacht.

De versnippering van het Brussels Gewest in 19 gemeenten levert daarbij heel wat problemen op. Daardoor zijn er immers heel wat verschillende soorten stadswachten, en ik moet met elke afzonderlijke gemeente een akkoord afsluiten om ervoor te zorgen dat die stadswachten af en toe eens de bus of de tram nemen. Ook politiepatrouilles zouden af en toe aanwezig moeten zijn op het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer maakt immers deel uit van de openbare ruimte.

De MIVB beschikt over vijftien begeleiders die enkel actief zijn op het busnet en chauffeurs helpen om het vooraan instappen af te dwingen en om informatie te verstrekken aan de reizigers.

Molenbeek is een goed voorbeeld van overleg tussen de gemeente, de politie en de MIVB. Wij moeten ervoor zorgen dat de stadswachten meer op het openbaar vervoersnet worden ingeschakeld. Na de eenmaking van de politie zou het bijzonder dom zijn om binnen de MIVB een nieuwe politiemacht uit te bouwen. Dat is niet de taak van de openbare vervoersmaatschappij.

Er moet wel een onderscheid worden gemaakt tussen het bovengronds net en het ondergronds net. Het ondergronds net (metro, premetro) wordt beheerd door de MIVB. Binnen een drietal maanden zullen de toegangen tot het metronet worden afgesloten, zodat enkel nog personen met een geldig vervoersbewijs toegang hebben tot de perrons. Die toegangscontrole rechtvaardigt dat er meer veiligheidspersoneel aanwezig is.

Het bovengronds net (tram, bus) daarentegen maakt deel uit van de openbare ruimte en de openbare ordehandhaving is een taak van de politie. Brussel heeft in totaal zo'n 4.400 politieagenten. Een stad als New York heeft 44.000 politieagenten, wat proportioneel gezien minder is dan in Brussel. Als men in New York in staat is om met de politie in de metro aanwezig te zijn, moet dat in Brussel ook kunnen.

agents de prévention. Il serait également souhaitable que les patrouilles de police empruntent de temps en temps les transports en commun, qui font aussi partie de l'espace public.

Enfin, quinze accompagnateurs sont affectés au seul réseau des bus, notamment pour obliger les passagers à monter à l'avant.

Molenbeek est un bon exemple de concertation entre la commune, la police et la STIB. Nous devons renforcer la présence des assistants de prévention et de sécurité dans les transports en commun. Ce n'est pas à la STIB de constituer une nouvelle force de police.

Il convient de faire une distinction entre le réseau de surface et le réseau souterrain qui, lui, est géré par la STIB. D'ici environ trois mois, les accès au réseau du métro seront fermés, rendant l'accès aux quais inaccessible aux personnes sans titre de transport valable.

Par contre, le réseau en surface fait partie de l'espace public et il revient à la police d'y maintenir l'ordre. Si New York, qui compte proportionnellement moins d'agents de police qu'à Bruxelles, est capable d'assurer la présence de la police dans le métro, pourquoi pas Bruxelles ?

Certes, chaque incident est un de trop, mais il convient de relativiser. Il n'est en aucun cas question d'une explosion du nombre des agressions.

L'interdiction de transport public est une mesure très dure, qu'il nous est impossible d'appliquer dans le contexte bruxellois. Il est absurde d'édicter des règles qui ne pourront être mises en pratique.

On peut difficilement imposer à quelqu'un une puce ou un bracelet électronique qui émet un signal chaque fois qu'il monte dans un bus ou un tram.

Elk incident is er een te veel, maar de stijging van de agressie moet worden relativeerd. Soms wordt agressie gewoon beter gerapporteerd. Bovendien is er zeker geen sprake van een explosieve stijging. Het is niet zo dat het openbaar vervoer plots onveilig is geworden.

In Rotterdam zijn er vier verbodsuitspraken uitgesproken. Dat is niet veel. Bovendien zijn die enkel van toepassing op één lijn. Een openbaar vervoersverbod is een stoere maatregel die wij in de Brusselse context niet kunnen afdwingen. Het heeft geen zin regels uit te vaardigen die niet kunnen worden hard gemaakt. Uw partijgenoot Patrick Dewael had voorgesteld om een dergelijk systeem in Vlaanderen in te voeren, maar de politie heeft hem er direct op gewezen dat een dergelijke maatregel niet afdwingbaar is.

Je kunt moeilijk een chip bij iemand implanten of hem een enkelband omdoen die een signaal geeft telkens als hij op een bus of een tram stapt.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Biedt de MOBIB-kaart geen mogelijkheden?

**De heer Pascal Smet, minister.-** Met de MOBIB-kaart kun je de raddraaiers controleren als ze een abonnement hebben. Het volstaat echter om anoniem een dagticket of een tienrittenkaart te kopen om de controle te omzeilen.

Ik heb de mogelijkheden bestudeerd. Ik ben immers geen principiële tegenstander van dit soort maatregelen en ik was dan ook ontstemd toen ik het tegendeel las in de krant. Dit is hetzelfde als een stadionverbod, maar het verschil is dat je de toegang tot een voetbalstadion veel beter kunt controleren. Bovendien lopen daar veiligheidsmensen rond die de gezichten van de hooligans kennen.

Het is echter heel moeilijk om 280 miljoen reizigers te controleren en elke dag al die vele bus- en tramlijnen in de gaten te houden. Een verbod is dus heel moeilijk af te dwingen en daarom zouden we het beter niet doen. Als je een stoere maatregel neemt die je niet kunt afdwingen, maak je eigenlijk je veiligheidspersoneel belachelijk.

We moeten wel de administratieve boetes die we ingevoerd hebben, nog meer gebruiken om ongewenst gedrag te straffen. Het gaat om een

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** La carte MOBIB n'offre-t-elle pas des possibilités ?

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** La carte MOBIB permet de contrôler les titulaires d'un abonnement. Il suffit toutefois d'acheter un ticket d'un jour ou une carte de dix voyages, qui sont anonymes, pour échapper au contrôle.

*Je ne suis pas opposé par principe à ce type de mesures. Il est cependant très difficile de contrôler 280 millions de voyageurs et de surveiller journalièrement les nombreuses lignes de bus et de trams. Il vaut mieux s'abstenir d'adopter des mesures radicales mais qu'il est impossible de faire respecter, sous peine de ridiculiser le personnel de sécurité.*

*Nous devons recourir davantage encore aux amendes administratives que nous avons introduites pour sanctionner les comportements indésirables. Il s'agit d'un phénomène de société important. Chacun doit pouvoir circuler à n'importe quel moment de la journée sans aucun problème, y compris dans les transports en commun. Cette tâche relève cependant au premier chef de la police et du Parquet.*

*Lorsque nous prenons des mesures sur certaines lignes, nous constatons que le problème se déplace*

belangrijk maatschappelijk fenomeen. Iedereen moet op elk ogenblik van de dag zonder enig probleem buiten kunnen komen, ook op het openbaar vervoer. Dat is echter in de eerste plaats de taak van de politie en van het parket.

Als we immers maatregelen nemen op bepaalde lijnen, stellen we vast dat het gedrag zich gewoon verplaatst naar elders in de stad. Het gaat ook om een kleine groep personen die overlast veroorzaken en die vaak al bekend zijn bij de politie en het parket. Het wordt tijd dat vooral het parket zijn verantwoordelijkheid opneemt. We mogen niet in de val trappen om de openbare vervoersmaatschappij plaatsvervangend politieagent te laten spelen.

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Het is inderdaad de taak van de politie om de veiligheid te verzekeren, maar elk incident is er eentje te veel. Uit de cijfers bleek er geen verband met het vooraan instappen, zoals we eerst dachten. U sprak over vijftien begeleiders op het openbaar vervoer. Denkt u dat het enig verschil zou maken moesten die inderdaad vast verbonden zijn aan een bepaald traject, misschien aan de meer problematische lijnen, omdat ze dan inderdaad makkelijker situaties zouden kunnen doorzien?

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

**De heer Pascal Smet, minister.-** Er is een heel belangrijke reden waarom we het verplicht hebben gemaakt om vooraan in te stappen op bussen. Dat heeft niet alleen te maken met fraudebestrijding, maar ook met psychologische factoren. Het is de bedoeling dat mensen die de bus nemen, langs de chauffeur moeten passeren om zijn rol als gezagspersoon duidelijk te maken. Als je een willekeurige ingang mag gebruiken om op te stappen, zijn mensen eerder geneigd om te denken dat ze zomaar om het even wat mogen doen op een bus.

Eind dit jaar zullen alle bussen met camera's zijn uitgerust. Iedereen wordt gefilmd. Dat materiaal kan gebruikt worden als er zich een incident voordoet. Vaste begeleiders op een tram- of buslijn kunnen uiteraard ook een rol spelen. Zij kennen het publiek dat de bus neemt. Als je zo'n maatregel

*ailleurs en ville. Les auteurs d'agressions sont un petit groupe de personnes, en général bien connues de la police et du Parquet. Il est temps que ce dernier prenne ses responsabilités. La société de transport public ne doit pas remplacer l'agent de police.*

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *La police a effectivement pour tâche d'assurer la sécurité, mais chaque incident est un incident de trop. Les chiffres n'établissent pas de lien avec le fait de monter à l'avant du bus, comme nous l'avions tout d'abord pensé. Pensez-vous que cela ferait une différence si les quinze accompagnateurs étaient liés à certains trajets, par exemple aux lignes les plus problématiques, où ils seraient en mesure d'évaluer plus rapidement la situation ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** *L'obligation de monter à l'avant ne répond pas seulement au souci de lutter contre la fraude, elle comporte aussi des facteurs psychologiques. En passant à côté du chauffeur, les usagers intègrent clairement son rôle d'autorité.*

*A la fin de cette année, tous les bus seront équipés de caméras, dont les images pourront être utilisées en cas d'incident. Des accompagnateurs fixes sur une ligne de tram ou de bus peuvent aussi jouer un rôle. Cependant, une telle mesure impliquerait le déploiement d'accompagnateurs sur différentes lignes. La STIB ayant déjà engagé beaucoup de personnel supplémentaire, je doute que le ministre du Budget accepte de procéder à de nouveaux recrutements.*

neemt, moet je echter begeleiders op verschillende lijnen inzetten. Dat vraagt heel veel personeel, en de MIVB heeft al veel extra personeel aangeworven. Ik denk niet dat minister van Begroting Vanhengel akkoord zou gaan met nog meer aanwervingen.

- *Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS**

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

**betreffende "de harmonisering van de bushokjes".**

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

**De heer Denis Grimberghs (in het Frans).-** *De ordonnantie van 22 november 1990 geeft de MIVB de bevoegdheid om de noodzakelijke uitrusting voor het openbaar vervoer, inclusief de bushokjes, in heel het gewest te beheren.*

*Tot nu toe lieten de MIVB en uw voorganger het beheer van de contracten voor dit stadsmeubilair over aan de gemeenten. Regelmatig wordt er echter gesproken over een harmonisering van de bushokjes op de verschillende lijnen. De haltes zouden daardoor zichtbaarder worden en bovendien zou de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers overal gelijk zijn.*

*Het zou dus logisch zijn moest de MIVB haar bevoegdheid gebruiken, zoals ze recent aankondigde. Ze moet wel overeenkomsten afsluiten met de gemeenten om de lopende contracten over te nemen. De gemeenten halen echter heel wat inkomsten uit deze contracten.*

*Hoe wilt u of de MIVB tot een akkoord komen met de gemeenten? Wie onderhandelt met wie? De verantwoordelijken van de MIVB hebben rechtstreeks contact opgenomen met de gemeenten en hebben zelfs bepaalde kandidaten voor aanbestedingen afgeraden een dossier in te dienen,*

- *L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. DENIS GRIMBERGHS**

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

**concernant "l'harmonisation des abribus".**

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

**M. Denis Grimberghs.-** J'ai introduit cette interpellation le 2 décembre dernier, après la décision de la STIB de réactiver l'idée d'utiliser l'habilitation législative qui figure dans l'ordonnance du 22 novembre 1990, relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale. Celle-ci l'autorise à gérer les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau, dont les abribus, sur l'ensemble du territoire régional.

Jusqu'à présent, vos prédécesseurs et les autorités de la STIB ont préféré laisser les communes poursuivre la gestion des contrats avec les sociétés susceptibles d'installer ce mobilier urbain. Il n'empêche que des questions se posent très régulièrement sur la manière dont il y aurait lieu d'organiser l'harmonisation du mobilier urbain desservant les différentes lignes de la STIB, notamment pour assurer une plus grande visibilité aux différentes lignes de transports publics et aux arrêts sur ces lignes, mais également en vue d'offrir la même qualité de service sur l'ensemble du territoire bruxellois en termes d'abris et d'informations pour les usagers des transports publics.

Ainsi donc, pour des raisons évidentes d'efficacité,

*omdat de MIVB de hele zaak toch spoedig in eigen handen zou nemen.*

*Ik pleit ervoor om een duidelijk onderscheid te maken tussen de toekenning van openbare aanbestedingen inzake de plaatsing van stadsmeubilair en de toekenning van reclameruimte. Tegenwoordig plaatsen bedrijven nog steeds gratis stadsmeubilair in ruil voor de bijhorende reclameruimte, ook al is die veel meer geld waard.*

*Op grond van artikel 170 van de Grondwet mogen gemeenten belastingen opleggen, ook op reclameaffiches. Ik pleit ervoor dat de gemeenten hun belastingen op reclameaffiches harmoniseren. Wat is uw standpunt?*

il serait logique que la STIB utilise l'habilitation législative qui lui a été accordée il y a quinze ans. Il n'empêche qu'il y a lieu de trouver un accord avec les communes, notamment pour assurer la reprise des contrats en cours.

Or, les communes sont également extrêmement sensibles à la question des recettes qui sont générées par l'installation de ce mobilier urbain sur leur territoire.

J'aimerais donc vous interroger sur la manière dont vous entendez trouver, vous-même, ou en habilitant la STIB à cette fin, un accord avec les communes. A cet égard, il serait intéressant que vous nous disiez qui négocie avec qui. En effet, il me revient que des responsables de la STIB ont pris quelques initiatives directement à l'égard des communes ou même à l'égard des concessionnaires susceptibles de répondre à de nouveaux appels d'offres des communes, en les dissuadant de répondre au cahier des charges de telle ou telle commune sous prétexte qu'ils allaient s'en occuper eux-mêmes très prochainement.

Il serait judicieux, à l'avenir, de dissocier plus clairement que cela ne l'a été jusqu'à présent les opérations de concession de service public relatives au mobilier urbain des questions qui concernent l'affichage publicitaire. Il ne me paraît en effet pas très orthodoxe de poursuivre la politique actuelle qui consiste à monnayer un service d'utilité publique en échange d'une autorisation d'affichage qui rapporte bien davantage que le coût effectif du service rendu.

En outre, je tiens à rappeler que l'article 170 de la Constitution reconnaît aux communes le pouvoir d'établir des impôts et qu'à ce titre il leur est loisible de taxer tous les dispositifs d'affichage publicitaire quel qu'ait été le motif présidant à leur mise en place. En conséquence, l'occasion me paraît belle pour les communes d'unifier leurs règlements-taxes sur les affichages publicitaires, abstraction faite du support sur lequel ils sont fixés. Qu'en pensez-vous ? Quelles sont les solutions que vous envisagez dans ce dossier ?

### *Bespreking*

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

### *Discussion*

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Niet alle bushokjes zijn voorzien van een elektronisch informatiebord dat de wachttijden aangeeft. Vaak zijn ze oncomfortabel en worden beschadigde bushokjes niet hersteld omdat niemand nog weet wie ze beheert. De dienstverlening aan de burgers komt in het gedrang.*

*De heer Grimberghs wees op de problemen inzake de financiering van bushokjes met reclame-inkomsten. ECOLO is er uiteraard voorstander van dat de MIVB dit dossier in handen neemt. Als het huidige systeem wordt behouden, ontstaat het risico dat een firma een monopolie krijgt en zowel het stadsmeubilair voor huurfietsen als de bushokjes controleert.*

*Ik pleit dus ook voor een duidelijk onderscheid tussen de toekenning van reclameruimte en de contracten om stadsmeubilair te plaatsen.*

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

**Mevrouw Anne Swaelens** (*in het Frans*).- *Mijn collega Julie Fiszman heeft in deze commissie al tweemaal haar ontevredenheid geuit over het feit dat de twee concessiehouders die zorgen voor de reclameaffiches in de bus- en tramhokjes ook beslissen over de plaatsing van die bushokjes. In uw antwoord van maart 2008 zei u dat de gemeenten niet gekant zijn tegen uw voorstel om één enkele opdracht te gunnen voor alle gemeenten. U voegde daarvan toe dat hun inkomsten uit reclameheffingen in het geval van een harmonisatie zullen stijgen.*

*De PS-fractie is voorstander van homogeen stadsmeubilair, op voorwaarde dat de reclame-inkomsten naar de gemeenten blijven gaan en dat er rekening wordt gehouden met het standpunt van de gemeenten wat de plaatsing van de bus-en tramhokjes betreft.*

**Mme Céline Delforge**.- Où en est-on dans ce dossier d'harmonisation des abribus en Région bruxelloise ? En effet, tous ne sont pas pourvus d'indicateurs de temps d'attente ; de plus, certains modèles sont particulièrement peu confortables pour les usagers. Certains abribus endommagés ne sont pas réparés car on ne sait plus qui en est le gestionnaire. Le service rendu au citoyen ainsi que la clarté dans la gestion de ces abribus posent question.

M. Grimberghs a mis en évidence le problème du financement de ce mobilier urbain par la publicité. Nous sommes évidemment partisans d'une reprise en main par la Région du mobilier urbain lié aux abribus de la STIB. Mais si nous continuons dans la voie du financement via des concessions aux afficheurs publicitaires, nous risquons de nous retrouver dans une situation de monopole au cas où le même opérateur remporterait le marché des vélos et celui des abribus.

La dissociation du financement du mobilier urbain et de la publicité est à envisager, quitte à ce que les communes, ou la Région, appliquent une taxe sur cet affichage publicitaire. Il serait aussi intéressant de lancer le débat de la diminution de cet affichage publicitaire lié au mobilier urbain.

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

**Mme Anne Swaelens**.- Je rappelle que ma collègue, Mme Julie Fiszman, est plusieurs fois intervenue en commission pour dénoncer le fait que les deux concessionnaires en matière d'affichage publicitaire sur les abribus décidaient des lieux d'implantation d'abribus alors qu'il s'agit d'un service d'intérêt public. En réponse à une de ses questions, en mars 2008, vous avez déclaré que vous aviez fait le tour des communes quant à la possibilité d'établir un marché unique et qu'elles n'y étaient pas opposées. Vous avez également assuré qu'elles conserveraient leurs redevances et qu'elles percevraient même plus d'argent.

Notre groupe est à priori favorable à une harmonisation du mobilier urbain, à condition que les recettes publicitaires soient intégralement versées aux communes et que l'avis de ces dernières soit pris en compte dans le choix des lieux d'implantation des abribus.

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Overal ter wereld wordt de identiteit van steden door het stadsmeubilair bepaald. Londen en Brussel zijn de enige grootsteden waar veel verschillende opdrachten worden gegund. Een dergelijke situatie is financieel niet voordelig voor de gemeenten. In het geval van harmonisatie zouden de inkomsten naar de 19 gemeenten gaan en zouden ze globaal hoger liggen. Zonder harmonisatie is er gewestelijke steun nodig.*

*Ik ben het eens met uw voorstel om de opdrachten voor reclame en stadsmeubilair van elkaar te scheiden. Jammer genoeg dachten de 19 gemeenten daar in het verleden anders over. In het geval van gescheiden opdrachten zou slechts een deel van de reclame-inkomsten in stadsmeubilair worden geïnvesteerd. Met oog op het begrotingsevenwicht zouden de inkomsten echter niet integraal naar de gemeenten kunnen gaan.*

*Mijn voorgangers hebben geen werk gemaakt van de aanpassing van een van de bepalingen in de ordonnantie. Dat betreurt ik. Daarom heb ik in het nieuwe beheerscontract van de MIVB onder artikel 27 laten toevoegen dat het gewest zich de bus- en tramhokjes op gewestwegen zal toe-eigenen, en het beheer ervan aan de MIVB overlaten. Deze overheveling zal progressief in zijn werk gaan, via overleg met de gemeenten. De ordonnantie uit 1990 inzake de MIVB geeft de openbare vervoersmaatschappij de machtiging om op gemeente- en gewestwegen stadsmeubilair te plaatsen.*

*De gebruikers van het openbaar vervoer begrijpen niet dat ik net zomin als de MIVB verantwoordelijk ben voor de bushokjes. Ik ben enkel bevoegd voor de ondergrondse haltes. De bovengrondse haltes vallen onder de bevoegdheid van de gemeenten. Alles hangt dus van hen af. Zo heeft Ukkel geweigerd wachttijdborden te plaatsen.*

*Via het toezicht hebben wij een kopie gevraagd van alle contracten tussen de gemeenten en de operatoren. Wij hebben tot nu toe echter nog maar 12 van de 19 contracten ontvangen.*

*Ik zal die contracten aan een juridisch onderzoek onderwerpen om na te gaan of hierover opnieuw kan worden onderhandeld. Die onderhandelingen kunnen dan in een ordonnantie worden bekragtigd*

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** De nombreuses questions ont été posées.

Je partage tout à fait l'avis selon lequel il faut harmoniser le mobilier urbain sur l'ensemble du territoire de la Région. Dans le monde entier, le mobilier urbain fait partie de l'identité d'une ville. Londres et Bruxelles sont les deux seules villes où il y a tant de marchés dissociés. En outre, cela fait perdre beaucoup d'argent aux communes. Si nous parvenons à réaliser une harmonisation, les recettes pourront aller aux 19 communes - sinon elles devraient être aidées par la Région -, et nous aurons davantage de moyens pour l'ensemble des communes, ce qui sera positif pour les finances publiques.

Je suis en principe favorable à la suggestion que plusieurs d'entre vous ont émise de dissocier le marché de la publicité de celui du mobilier urbain et des vélos. C'est la solution la plus simple. Malheureusement, dans le passé, ce n'est pas la voie qui a été choisie dans les 19 communes. Je ne l'ai pas choisie non plus. Je l'assume pour le vélo, puisque c'était la seule manière de le financer. De nombreuses villes européennes le font, mais pas toutes. Je n'ai aucune objection à ce que les deux marchés soient dissociés et à ce que l'argent de la publicité soit partiellement investi dans le mobilier urbain (arrêts de bus). Pour éviter un problème d'équilibre budgétaire, ces recettes ne pourraient pas être intégralement versées aux communes.

Mes prédécesseurs n'ont jamais tenté d'actualiser une disposition figurant dans une ordonnance existante. Je le regrette. C'est la raison pour laquelle, dans le nouveau contrat de gestion de la STIB, j'ai fait traiter cette problématique. A l'article 27, il est inscrit que la Région se rappropie progressivement, après consultation des communes, les arrêts et abris établis sur des voiries régionales, et qu'elle en confie la gestion à la STIB, conformément à ce qui est prévu à l'ordonnance de 1990 relative à la STIB. Cette ordonnance autorise en effet la STIB à établir ou faire établir sur les voiries régionales et communales, les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau et de ses accessoires.

En effet, les utilisateurs des transports en commun ne comprennent pas et pensent que je suis

*zodat wij binnen enkele jaren een enkele aanbesteding kunnen uitschrijven.*

*Ondertussen onderhandelt de MIVB reeds met een aantal gemeenten. Daarbij is steeds een medewerker van mijn kabinet aanwezig. Wij hebben beslist om lijn per lijn te werk te gaan. Zo hebben wij contact opgenomen met de gemeenten Oudergem, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Pieters-Woluwe voor lijn 94, die langs gewestwegen loopt. Jammer genoeg ligt Watermaal-Bosvoorde dwars.*

*Wij hebben ook contact opgenomen met Schaerbeek, omdat het contract van die gemeente in 2008 verliep. Om dezelfde redenen werd Etterbeek in september gecontacteerd. Tot slot zijn er contacten met Anderlecht en Sint-Joost, die zelf vragende partij zijn.*

*Mevrouw Payfa is helaas afwezig en kan dus niet uitleggen waar het schoentje knelt.*

*Wij willen met de gemeenten en de concessiehouders afspraken maken voor de overgangsperiode. Ondertussen onderhandelen we over de voorwaarden waaronder de MIVB het beheer van de bushokjes kan overnemen. We moeten ervoor zorgen dat de nieuwe bushokjes passen in de stedelijke omgeving.*

*De bushokjes hoeven niet identiek te zijn in heel het gewest. De architecten die de heraanleg tussen Simonis en Houba de Strooper uittekenen, kunnen bijvoorbeeld bushokjes ontwerpen die eigen zijn aan tramlijn 9, net zoals we dat gedaan hebben voor lijn 94. Zo krijgen de lijnen een eigen identiteit.*

*Het gaat mij niet om nieuwe inkomsten voor het gewest, maar om een duidelijke identiteit voor het openbaar vervoer. Bovendien kunnen we meer middelen innen van de operatoren, die profiteren van de huidige situatie.*

*Ik ben er niet tegen dat één operator via een openbare aanbesteding voor een bepaalde periode alle reclame in het gewest mag beheren. Zo gaat het ook elders en dat levert de overheden heel wat meer inkomsten op.*

*Binnen twee jaar kan het zo ver zijn. Ik heb voor de toekomstige minister een dossier voorbereid over het heronderhandelen van de contracten met de*

responsable, au même titre que la STIB, des abribus. Je trouve cette situation gênante car elle donne l'impression que l'homme politique que je suis tente de fuir ses responsabilités. Il n'est pas simple d'expliquer que, si je suis bien responsable du sous-sol, les arrêts sur voirie relèvent quant à eux de la compétence des communes. Ici, on dépend de la volonté des communes. Parfois, cela fonctionne bien, comme à la Ville de Bruxelles. La commune d'Uccle, au contraire, présente une situation catastrophique, car elle a privilégié les recettes au détriment du service à l'utilisateur et a refusé les annonceurs des temps d'attente.

Par le biais de la tutelle, nous avons demandé une copie de tous les contrats qui lient les communes aux opérateurs, soit Clear Channel, soit Decaux, voire les deux. A ce stade, nous sommes en possession de 12 contrats sur 19, car les réticences sont grandes dans le chef de certaines communes. Malgré nos tentatives répétées, nous n'arrivons pas toujours à nous les procurer.

J'avais l'intention d'analyser juridiquement ces contrats pour envisager la possibilité d'une renégociation, à fixer au travers d'une ordonnance. Nous devons analyser sur le plan juridique tous les contrats existants, avec leurs différents délais d'expiration. Ne pourrait-on pas en raccourcir certains, en prolonger d'autres ? Ces négociations pourraient être confirmées dans une ordonnance, en vue de lancer dans plusieurs années un marché unique, dissocié ou non. Nous devons faire preuve de créativité juridique et, si mon parti est appelé à former un prochain gouvernement, il mettra ce dossier sur la table des négociations.

Entre-temps, la STIB mène des négociations avec certaines communes, auxquelles participe toujours un représentant de mon cabinet. Nous avons choisi de procéder ligne par ligne, dont la ligne 94. Cette ligne importante qui se trouve en voirie régionale traverse trois communes (Auderghem, Watermael-Boitsfort et Woluwe-Saint-Pierre), avec lesquelles un contact a été établi. Nous avons également pris contact avec la commune de Schaerbeek, dont le contrat arrivait à échéance en 2008. Pour les mêmes raisons, Etterbeek a été contactée en septembre. Ensuite, des contacts ont été pris avec Anderlecht et Saint-Josse, qui en avaient exprimé le souhait.

Je dois bien avouer, concernant la ligne 94, que si les contacts sont positifs avec les communes

*gemeenten en de juridische haalbaarheid daarvan.*

d'Auderghem et de Woluwe-Saint-Pierre, celle de Watermael-Boitsfort fait obstacle.

Il est dommage que Mme Payfa ne soit pas présente. Elle aurait pu expliquer les raisons pour lesquelles cela coince. Je n'arrive pas à comprendre. Je le regrette.

Actuellement, nous avons l'intention de convenir avec les communes et les concessionnaires des modalités de fonctionnement du réseau existant pendant la période intermédiaire, et, entre temps, de négocier des termes et conditions de la reprise de la gestion des abribus par la STIB. Cela concerne la STIB et la Région: en effet, il faut bien penser les différents aspects des nouveaux abribus, notamment esthétiques, et veiller à ce qu'ils soient bien intégrés dans l'espace urbain.

Je ne suis pas sûr que les abribus doivent être identiques dans l'ensemble de la Région. Par exemple, sur la ligne 9 du tram, dans le cadre du réaménagement total, de façade à façade, entre Simonis et Houba de Strooper, il faudra penser aux abribus. Il faudra demander aux architectes et aux paysagistes d'y réfléchir et de dessiner des abribus spécifiques pour cette ligne. C'est ce que nous avons dû faire pour le 94 afin de l'intégrer dans l'espace public et de donner une identité à la ligne. C'est ainsi que nous devons travailler.

Pour moi, il ne s'agit pas ici de créer de nouvelles recettes pour la Région, mais il est question de l'identité des transports en commun et de celle de la Région. En outre, cela permettra de récolter davantage de moyens auprès des opérateurs, lesquels sont les bénéficiaires de la situation actuelle.

Mme Delforge, je ne suis pas opposé à ce qu'il y ait un opérateur pour la publicité dans la Région à la suite d'un marché public. Dans toutes les villes européennes, de Barcelone à Paris, après un grand appel d'offres, ouvert à tous, c'est la meilleure offre qui remporte le marché de la publicité pour une période donnée. Cela rapporte beaucoup plus d'argent aux pouvoirs publics.

D'ici deux ans, je pense que nous pourrons arriver à fonctionner de la sorte. J'ai eu des contacts informels avec les deux opérateurs pour voir s'ils étaient disposés à y réfléchir et s'il était juridiquement possible que la Région renégocie les

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

**De heer Denis Grimberghs (in het Frans).-** *Mevrouw Delforge wijst er terecht op dat de bushokjes comfortabel moeten zijn. Dat is vaak niet het geval. Ze dienen in de eerste plaats om zoveel mogelijk reclame te maken, terwijl het comfort voorop zou moeten staan.*

*Het zou logisch zijn om ervoor te zorgen dat de bushokjes allemaal dezelfde look hebben. Het is ook ongehoord dat de elektronische bordjes met aanduiding van de wachttijden niet zijn aangepast aan de nieuwe trams.*

*De oppositie, en vooral de MR, gebruikt het dossier van de bushokjes om een vuil politiek spel te spelen. De Brusselaars begrijpen er niets meer van.*

*Op termijn moeten de wachthokjes er allemaal hetzelfde uitzien. We moeten echter stilstaan bij wat er in afwachting daarvan gebeurt. In Schaarbeek lopen de contracten voor de plaatsing van bushokjes ten einde. Het is nu onduidelijk wat er moet gebeuren. Er moet een oplossing komen, anders dreigt er chaos.*

*Laten we ook eens nadenken over wat er in de andere grootsteden gebeurt. Het zou beter zijn om de reclameruimte te verkopen voor de werkelijke waarde in plaats van ze zomaar halsoverkop te ruilen voor bushokjes die niet eens comfortabel zijn voor de reizigers.*

contrats existants avec les communes. J'ai préparé un dossier à ce propos pour le futur ministre de la mobilité et des travaux publics.

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

**M. Denis Grimberghs.-** Mme Delforge souligne à juste titre l'importance du confort des abribus. Ceux-ci sont actuellement réduits à un banc abrité par un assemblage de panneaux publicitaires, dépourvus de toute protection efficace au vent, au froid, et fournissent en outre très peu d'information pour l'usager. Leur conception devrait en priorité viser à garantir le confort du voyageur.

Il serait logique de concevoir des contrats avec un ou plusieurs opérateurs par ligne de tram afin de promouvoir une conception unique du matériel.

Par ailleurs, il est aberrant de constater que les dispositifs d'affichage du temps d'attente des abribus soient réinstallés alors que l'on a procédé à l'allongement des quais pour les nouveaux trams. En effet, ils ne sont pas adaptés au nouveau matériel roulant. Bien que vous évoquiez la ligne 94, il importe par ailleurs de s'occuper prioritairement des grandes lignes de tram existantes.

Il convient de mener un débat sur la situation intermédiaire afin d'éviter tout pourrissement politique. L'opposition de ce parlement, et principalement le groupe MR, semble saisir l'opportunité du sujet des abribus, comme il l'a fait pour Cyclicity, pour se vouer à un jeu de politique politique insupportable. Les Bruxellois n'y comprennent plus rien.

La situation intermédiaire actuelle est problématique. Je conviens qu'il importe de réfléchir à un type de mobilier urbain intégré pour les lignes de tram. Néanmoins, le débat s'impose quant à la situation intermédiaire. Dans ma commune, par exemple, les contrats avec les opérateurs arrivent à échéance. Que faut-il faire ? Les prolonger ? S'agit-il de procéder à un nouvel appel public ? La situation risque d'être semblable à celle rencontrée par la commune d'Ixelles où certains préconisent des contrats de longue durée. Il importe d'avoir en priorité un accord sur la situation intermédiaire. Dans le cas contraire, on risque d'aller vers le chaos.

Enfin, il importe de réfléchir sur ce que font les autres grandes villes quant aux appels d'offres sur les dispositifs publicitaires. Il serait plus logique de soumettre à un marché public les lieux susceptibles d'accueillir de tels dispositifs, ce qui contraindrait les candidats à acheter le lieu d'implantation pour leur équipement. Cette formule permettrait à la Région d'enranger des recettes. Tant qu'on ne réfléchira pas globalement à cette formule, on en restera à des situations de coup par coup avec des engagements pris dans une sorte de troc qui ne participe pas à la qualité du service pour le citoyen.

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Overeenkomstig het nieuwe beheerscontract van de MIVB zijn de operatoren verplicht om wachttijdborden aan de bovengrondse en ondergrondse haltes te plaatsen. Die borden zijn hetzelfde voor het hele grondgebied.*

*Dit is een dringende kwestie. Daarom doe ik een oproep tot de MR, met name voor de gemeenten Schaerbeek en Watermaal-Bosvoorde.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de plaatsing van borden met  
wisselende informatie op de invalswegen  
gelegen in het Brussels Gewest".**

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je suis d'accord avec M. Grimberghs. Je souhaiterais préciser que les annonceurs de temps d'attente sont mis en place par l'opérateur JCDecaux. Dans le nouveau contrat de gestion de la STIB, il est prévu que la STIB prenne en charge les annonces de temps d'attente. Les opérateurs seront obligés d'installer ce matériel aux arrêts de bus et en sous-sol. Il s'agira d'ailleurs du même matériel. Cela améliorera sensiblement le confort des usagers de la STIB, dans les communes qui ont un contrat avec un annonceur de temps d'attente.

Je suis convaincu de l'urgence de ce dossier. C'est la raison pour laquelle je lance un appel au MR, même si je dois dire que les communes d'Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre ont été très correctes dans ce dossier. Nous avons eu quelques difficultés avec Schaerbeek, mais c'est à Watermael-Boitsfort que la situation a complètement dérapé.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la mise en place de panneaux à  
messages variables sur les axes de  
pénétration situés en Région bruxelloise".**

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Tot mijn verbazing schijnt Mobiris borden met wisselende informatie te plaatsen op de invalswegen richting stadscentrum in het Brussels Gewest.*

*Het gaat om hetzelfde soort grote borden dat langs autosnelwegen gebruikt wordt. In dit geval komen ze echter in een stedelijke omgeving. Veel borden zullen op de stoep staan en bovendien zouden ze groene en rode kleuren gebruiken.*

*Het aangekondigde doel van de borden is "het beperken van bijkomende ongevallen veroorzaakt zenuwachtige automobilisten in de file".*

*De automobilist wordt dus voorgesteld als een machtelos slachtoffer, terwijl de naleving van de verkeersregels voor het gewest geen prioriteit is en heel wat buslijnen regelmatig vertraging oplopen door het drukke autoverkeer. Het toenemend aantal wagens doet het verkeer verder dichtslippen en vermindert de kwaliteit van het openbaar vervoersnet en van de lucht. Het gewest moet die vicieuze cirkel doorbreken.*

*Er zijn bovendien nu al te veel borden. De nieuwe borden zijn ook opvallender en kunnen de automobilisten dus afleiden van andere borden. Bovendien worden automobilisten zo versterkt in hun idee dat de auto op sommige assen het prioritair vervoermiddel is, ten koste van de andere weggebruikers.*

*Om zenuwachtigheid in de file te voorkomen, kunt u beter iets doen aan het feit dat er gemiddeld in elke wagen slechts 1,2 personen zitten.*

*Zou het gewest niet beter de fietsinfrastructuur en de vlotheid van de trams en bus verbeteren?*

*De plaatsing van die verkeersborden op het trottoir betekent eens te meer een inbraak op de ruimte voor de voetgangers. Dat druist in tegen de logica van een billijke verdeling van de openbare ruimte tussen de vervoerswijzen en de verbetering van de voetgangersverplaatsingen.*

*Die maatregel zal de toegang tot de Vijfhoek met de wagen vergemakkelijken, terwijl die zone het best*

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

**Mme Céline Delforge.-** J'ai appris avec étonnement que Mobiris mettait actuellement en place en système de panneaux à messages variables, qui seraient installés sur les axes de pénétration situés dans notre région, en direction du centre-ville.

Ces panneaux de taille considérable sont du même type que ceux qui sont généralement utilisés sur les réseaux autoroutiers. Or, dans le cas présent, il s'agirait de les planter dans un réseau urbain, avec comme conséquence qu'une partie de ces panneaux géants seraient installés sur les trottoirs. En outre, lesdits panneaux utiliseraient des couleurs vertes et rouges.

L'objectif annoncé de ce dispositif est de "réduire le risque de suraccident lié à l'énerverement des automobilistes dans les files".

Je m'étonne franchement que, dans une Région où le respect du code de la route ne semble pas être une priorité, on désire s'attaquer à l'insécurité routière en investissant dans des dispositifs qui posent l'automobiliste comme une victime impuissante quant à son comportement. A l'heure où de nombreuses lignes de bus sont régulièrement scindées et retardées par la congestion automobile, il semblerait logique que la Région investisse en priorité sur la sortie du cercle vicieux induit par le nombre croissant de véhicules particuliers qui augmentent la congestion des voitures mais dégradent également la qualité du réseau de transport public ainsi que la qualité de l'air.

De plus, la surabondance de panneaux de signalisation est régulièrement mise en cause. Il est difficile de croire qu'en rajouter d'autres, plus visibles et plus "flash", contribuera à améliorer la situation. D'autant que les panneaux à message variable risquent, en raison de leur caractère lumineux, de détourner l'attention des automobilistes des autres panneaux routiers. L'aspect autoroutier de ces panneaux risque en outre de renforcer certains automobilistes dans la croyance du rôle prépondérant de la voiture sur certains axes, au détriment des autres usagers de la voirie.

En vue de limiter l'énerverement des automobilistes

*door het openbaar vervoer wordt bediend.*

*Wat is de kostprijs van dit project, met inbegrip van de voorbereidende studies?*

*Is er reeds een soortgelijk systeem in gebruik in andere Belgische of buitenlandse steden?*

*Hoe zal een verkeersverschuiving van de grote verkeersassen naar wegen waar dat autoverkeer niet gewenst is wegens de wegenhiërarchie worden voorkomen?*

*Is dit systeem in staat alle situaties te modelleren?*

*Zal dit systeem rekening houden met de bestaande en toekomstige mobiliteitsplannen, met name om doorgaand verkeer in bepaalde wijken te voorkomen?*

*Is de affichage van de informatie in rood en groen niet in strijd met artikel 80 van de Wegcode, dat bepaalt dat het verboden is een luminositeit met een rode of groene tint te geven aan alle reclameborden, uithangborden of inrichtingen die zich binnen een afstand van 75 meter van een verkeerslicht op minder dan 7 meter boven de grond bevinden?*

*Hebt u het BIVV om advies gevraagd?*

*Hoe kan dit systeem om de autoverplaatsingen te bevorderen worden verzoend met de wil om het autoverkeer met 20% terug te dringen? Bovendien zullen die borden een grote visuele impact hebben.*

coincés dans les embouteillages, il semblerait plus logique d'agir sur le taux particulièrement faible d'occupation des véhicules privés dans notre Région (1,2 occupant par voiture).

La Région ne pourrait-elle plutôt améliorer les infrastructures cyclables ainsi que la fluidité des trams et bus dont les passagers sont également sujets à un énervement croissant.

Par ailleurs, l'implantation de panneaux sur les trottoirs signifie qu'une fois de plus, un équipement à destination du trafic automobile empiètera sur l'espace dédié aux piétons. La logique de partage équitable de l'espace public entre modes de déplacement et l'amélioration du confort des déplacements à pied n'y trouvera certainement pas son compte.

Enfin, d'une façon ou d'une autre, ce dispositif aboutira à faciliter l'accès au Pentagone en voiture, alors qu'il s'agit de la zone de la Région la mieux desservie en transports en commun.

Quel est le coût de ce projet qui se veut novateur, en ce compris les études et autres étapes préparatoires ?

Des dispositifs similaires, généralement utilisés sur des réseaux autoroutiers, sont-ils déjà installés dans des centres urbains en Belgique ou à l'étranger ?

Quelles spécifications permettront d'éviter le report du trafic des axes principaux vers des zones où ce trafic est indésirable au regard de la hiérarchisation des voiries ?

Ce type de système, adapté à des réseaux de type autoroutier, et donc simple, est-il capable de modéliser tous les cas de figure concernant un réseau urbain, dense et enchevêtré ainsi que de fournir en temps réel l'instruction adéquate aux automobilistes ?

Ce dispositif intégrera-t-il dans ses paramètres de base les plans de mobilité existants et à venir, notamment pour les quartiers qui ne sont pas destinés à accueillir un trafic de transit ?

Dans quelle mesure le choix de l'affichage des informations dans les couleurs rouge et vert est-il compatible avec l'article 80 de l'Arrêté Royal relatif au Code de la route qui stipule qu'il est

interdit de donner une luminosité d'un ton rouge ou vert à tout panneau publicitaire, enseigne ou dispositif se trouvant dans une zone s'étendant jusqu'à 75 mètres d'un signal lumineux de circulation, à une hauteur inférieure à 7 mètres du sol ?

Avez-vous sollicité l'avis de l'IBSR ?

Dans quelle mesure, le choix d'investir dans des dispositifs visant à favoriser le mode de déplacement automobile est-il compatible avec la volonté de réduire le trafic automobile de 20% dans notre Région, d'autant que ces panneaux peu discrets auront un impact sur notre paysage urbain et le message de convivialité et de priorité à la mobilité douce qu'il renvoie ou non.

### *Bespreking*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Mevrouw Delforge lijkt voor het eerst kennis te maken met dit project, ofschoon het al meermaals in de commissie ter sprake is gekomen. In sommige tunnels zijn al dergelijke borden aangebracht. De aankondiging van filevorming moet gebeuren voordat een automobilist zich in het verkeer begeeft, wanneer hij nog de mogelijkheid heeft om op het openbaar vervoer over te stappen. Het is dus wel degelijk de bedoeling dat de borden bijdragen tot een vlottere verkeerssituatie en tot een frequenter gebruik van het openbaar vervoer.*

*Binnenkort zal mijn administrarie negen nieuwe borden met wisselende informatie plaatsen: vijf op de Ring ter hoogte van Anderlecht, één aan de overgang tussen de E40 en de Keizer Karellaan, één op de A12 ter hoogte van de Romeinse Steenweg, één op de E411 ter hoogte van Delta en een laatste op de Industrielaan. Het gaat om grote borden van het model PMV full-matrix. Met uitzondering van de Industrielaan gaat het telkens om autosnelwegen zonder bebouwing.*

*Mijn administratie werkt momenteel een eerste studie uit over de plaatsing van borden met wisselende informatie. In overleg met de partners (gemeenten, politiezones, federale politie, brandweer en MIVB) zullen er scenario's worden uitgewerkt om de veiligheid en de informatie te vrijwaren wanneer er zich op de grote invalswegen*

### *Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Mme Delforge semble découvrir ce projet alors qu'il a été déjà évoqué à plusieurs reprises au sein de cette commission. Des panneaux similaires ont déjà été installés dans certains tunnels. Toutefois, annoncer la formation d'un embouteillage à l'automobiliste qui y est coincé est dérisoire. Il importe de le prévenir avant qu'il ne s'engage dans le trafic, pour lui permettre d'opter éventuellement pour les transports en commun. L'objectif de ce projet consiste à informer les automobilistes, fluidifier le trafic, mais également à promouvoir le recours au transfert intermodal.

Au cours des prochaines semaines, mon administration procèdera à l'installation de neuf panneaux à messages variables supplémentaires : cinq sur le Ring de Bruxelles à Anderlecht, un au bout de l'E40 à l'entrée de l'avenue Charles Quint, un autre sur l'A12 à hauteur de la chaussée Romaine, un autre encore sur l'E411 à hauteur de Delta et un dernier sur le boulevard de l'Industrie. Il s'agira en l'occurrence de grands panneaux PMV full-matrix. Tous ces axes sont, à l'exception du boulevard de l'Industrie, des autoroutes sans construction.

Par ailleurs, une étude est actuellement en cours au sein de mon administration. Elle est intitulée « Etudes préliminaires de gestion dynamique de la mobilité et de la sécurité en vue de l'implantation

*problemen voordoen. Een bijkomend voordeel van de borden is dat ze informatie kunnen verstrekken over het af te leggen parcours, de transitparkings, enzovoort.*

*Deze studie zal over vier fases worden gespreid:*

- 1. scenario's voor een dynamisch beheer inzake veiligheid en mobiliteit;*
- 2. definiëring van 75 borden met wisselende informatie voor de prioritaire scenario's;*
- 3. analyse van het meerjarenplan openbare werken 2005-2009;*
- 4. plaatsing van 30 prioritaire borden (opstellen van dossiers voor de vergunningsaanvragen en de bestekken).*

*De kostprijs om de negen borden te installeren bedraagt 3.444 miljoen euro. In die kosten zijn alle kabels, camera's en dergelijke inbegrepen. De studie kost iets minder dan 150.000 euro.*

*Soms is het al nodig om op de Ring informatie te verstrekken over verkeersproblemen op de belangrijkste gewestwegen. In de studie wordt voorgesteld om verschillende borden aan te brengen die weggebruikers kunnen aanmanen om hun snelheid aan te passen of om op het openbaar vervoer over te stappen in geval van problemen.*

*Het was niet nodig om het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) bij het begeleidingscomité te betrekken omdat veel andere steden al met dergelijke borden werken en de resultaten van zulke maatregelen gekend zijn. Volgens mij is de plaatsing van elektronische borden een efficiënte manier om het verkeer in goede banen te leiden en gebruikers te overtuigen om over te stappen op het openbaar vervoer.*

de panneaux à messages variables », et a pour objectif de développer, en collaboration avec l'ensemble des partenaires - les 19 communes, les 6 zones de police et la police fédérale, le SIAMU et la STIB- dans un but de sécurité et d'information, des scénarios de gestion des événements pouvant survenir sur les principaux axes du réseau routier régional. De plus, ces panneaux permettront également de présenter des informations complémentaires liées aux temps de parcours, aux parkings de transit,...

Cette étude comprend quatre phases :

- Phase 1 : réalisation de scénarios de gestion dynamique de la sécurité et de la mobilité.
- Phase 2 définition des PMV pour les scénarios prioritaires.
- choix de 75 PMV à mettre en place de manière prioritaire.
- réalisation des fiches équipements (descriptions technique et fonctionnelle, équipement de communication, plan d'implantation,...).
- Phase 3 : analyse du plan pluriannuel 2005-2009 des travaux publics de la Région de Bruxelles-Capitale.
- Phase 4 : installation de 30 PMV prioritaires et élaboration des dossiers de demande de permis d'urbanisme et des cahiers des charges.

Le coût d'implantation des neuf panneaux s'élève à 3.444.000 euros. Sont compris dans ce budget les frais pour l'installation des câbles d'alimentation, des câbles à fibres optiques, de 126 boucles de comptage, de vingt caméras d'observation, du système de commande et de gestion et des armoires électriques. Le coût de l'étude s'élève à un peu moins de 150.000 euros TVA incluse.

La gestion d'événements survenant sur les principaux axes routiers régionaux nécessite, dans certains cas, une information depuis le ring 0. La première phase de l'étude propose donc plusieurs types de panneaux : classiques et un peu moins classiques ou textuels. Leur objectif est d'informer les usagers en cas d'événement survenu en aval, afin qu'ils adaptent leur vitesse à la situation de danger ou qu'ils changent de mode de déplacement dans la ville.

Il n'a pas été jugé nécessaire d'associer l'IBSR au comité de pilotage, car de nombreuses autres villes ont déjà expérimenté ce système et nous avons pris

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Het gaat over 75 borden. Kunt u garanderen dat die niet op drukke voetpaden zullen worden geplaatst?*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Nee, ze zullen ook op voetpaden worden geplaatst.*

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Zo worden de voetgangers nog meer gehinderd.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *We hebben nog niet beslist waar de borden worden geplaatst. Ze kunnen ook op parkeerplaatsen worden gezet.*

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Ik heb nog niet vaak meegemaakt dat er borden worden geplaatst op parkeerplaatsen.*

*Ik vind 3,4 miljoen euro buitensporig veel geld voor negen borden, en u wilt er 75 plaatsen! Waarom investeert u dat geld niet in de MIVB?*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Die borden zijn ook nuttig voor de MIVB.*

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *De aankoop van bussen die op gas rijden wordt om financiële redenen uitgesteld, maar blijkbaar is er wel geld voor andere zaken.*

*Houdt u ons op de hoogte over de planning van de werken en de locatie van de borden? Komen er openbare onderzoeken? Dergelijke borden zijn niet*

connaissance des résultats de ces expériences. A mon avis, cette mesure est très efficace, pas seulement pour la gestion du trafic à Bruxelles, mais aussi pour organiser et favoriser un transfert modal vers les transports en commun. Mme Delforge devrait revoir son préjugé vis-à-vis de ces panneaux à messages variables.

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

**Mme Céline Delforge.-** Il s'agit de septante-cinq panneaux ! Je souhaite que vous me garantissiez qu'il n'y aura pas un seul panneau sur un trottoir fréquenté.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Il y en aura sur des trottoirs fréquentés.

**Mme Céline Delforge.-** Donc ces trottoirs seront encore davantage encombrés par la présence de ces panneaux.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Les lieux d'implantation des panneaux n'ont pas encore été choisis. Mais ils pourront aussi être placés sur une aire de stationnement, par exemple.

**Mme Céline Delforge.-** Dans les dernières réalisations de la Région, je n'ai pas vu beaucoup d'équipements installés sur des places de stationnement.

La somme que vous mentionnez pour ces neuf panneaux me paraît exorbitante. Je ne m'attendais pas à ce que neuf panneaux coûtent 3.400.000 euros. Et vous en prévoyez septante-cinq ! Si vous avez 30.000.000 à utiliser, j'ai quelques suggestions à vous faire, qui pourraient améliorer le réseau de la STIB et la vie quotidienne des usagers.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Ces panneaux seront utiles pour la STIB.

**Mme Céline Delforge.-** Je pensais que la Région devait se serrer la ceinture, qu'on ne pouvait pas acheter les bus au gaz, destinés à améliorer la qualité de l'air. Mais, par contre, il y a de l'argent pour d'autres projets.

Pourriez-vous nous tenir au courant du calendrier et de la carte d'implantation de ces panneaux ? Des

bepaald klein.

*Ik veronderstelde dat de borden aan de ingangen van tunnels en dergelijke zouden worden geplaatst, maar als er 75 borden komen, kunnen die het uitzicht van de stad veranderen en de alomtegenwoordigheid van auto's nog meer benadrukken. Die kwestie is al bestudeerd.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *De studie waar u naar verwijst, is voorbijgestreefd.*

*Het bedrag van 3,5 miljoen dient niet alleen voor de borden zelf, maar ook voor kabels, camera's enzovoort. Een deel van die investering kan ook dienen voor de 66 andere borden.*

*De borden komen enkel op de grote invalswegen. Het is logisch dat we de automobilisten informeren die op weg zijn naar het stadscentrum. De borden zullen aangepast zijn aan de stedelijke omgeving. U hebt ook niet geklaagd toen de gemeente Vorst een groot informatiebord plaatste op het Albertplein.*

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Ik ben geen gemeenteraadslid in Vorst.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Door voldoende informatie willen we de automobilisten aansporen om over te stappen op het openbaar vervoer. Ik ben een groot voorstander van het openbaar vervoer. De borden zullen op plaatsen komen waar de overstap op andere vervoersmiddelen mogelijk is. Dat zal niet ten koste van fietsers of voetgangers gaan. Andere steden die dit systeem toegepast hebben, hebben nu een vlotter verkeer en minder vervuiling.*

enquêtes publiques vont-elles être ouvertes à ce sujet, ces panneaux n'étant pas de petite taille ?

Quand vous aviez évoqué ces panneaux, nous pensions que ce serait pour les entrées de tunnel, par exemple. Mais septante-cinq panneaux peuvent changer le visage de la Région et donnent en plus l'impression de l'omniprésence de la voiture, qui vient d'ailleurs d'être mise en avant par une étude sur la mobilité à Bruxelles.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cette étude est déjà un peu dépassée.

Les 3.500.000 euros sont destinés aux neuf panneaux, mais aussi à l'installation des câbles d'alimentation, des câbles à fibres optiques, de 126 boucles de comptage, de vingt caméras d'observation, du système de commande et de gestion et des armoires électriques. Certains de ces équipements seront réutilisés pour les soixante-six autres panneaux à messages variables qui seront installés.

Le choix de l'implantation des autres panneaux peut être communiqué. Il ne s'agit pas de placer ces panneaux sur la Grand Place de Bruxelles ou dans la rue des Bouchers mais bien sur les grands axes de pénétration de la ville. Il est logique d'informer les automobilistes qui s'engagent sur le réseau routier vers le centre de la ville. Je puis vous assurer que les panneaux seront adaptés au milieu urbain. Vous ne vous êtes pas plainte, lorsque la commune de Forest a installé un grand panneau d'informations communales sur la place Albert.

**Mme Céline Delforge.**- Je ne suis pas conseillère à la commune de Forest.

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'objectif que nous poursuivons consiste à informer les automobilistes et à organiser le transfert intermodal. J'ai toujours été un ardent défenseur de l'utilisation des transports en commun. Le périodique "The Bulletin" a souligné récemment mon engagement dans la lutte contre l'utilisation de l'automobile en Région bruxelloise. Je n'ai par conséquent pas de leçon à recevoir sur ce point. Je souhaite seulement promouvoir l'information auprès des automobilistes et organiser un transfert intermodal en déterminant des lieux spécifiques pour l'implantation de ces

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

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

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Ik heb een aantal vragen over buslijn 84, met name over het traject van Sint-Agatha-Berchem naar Sint-Jans-Molenbeek. Blijkbaar stellen er zich nog een aantal problemen met die lijn. Eind vorig jaar heb ik u reeds meerdere vragen gesteld over deze kwestie. U hebt me toen beloofd dat u de MIVB zou verzoeken om de problemen te onderzoeken.

Buslijn 84 rijdt van de Heizel in Laken naar metrostation Beekkant in Molenbeek. Tijdens de ochtend- en avondspits vertrekken er 8 tot 10 bussen per uur van Beekkant richting Heizel. Ongeveer de helft van die bussen heeft de halte Elbers als eindhalte. Die halte bevindt zich in Molenbeek, ter hoogte van het rusthuis en revalidatiecentrum Scheutbos. Het is daar echter

panneaux. Ceci ne se fera pas au détriment des cyclistes ou des piétons. Par ailleurs, les villes qui ont organisé ce système jouissent d'un trafic urbain plus fluide et sont parvenues à réduire la pollution.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### 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.-** La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** La ligne de bus 84, qui relie Berchem-Sainte-Agathe à Molenbeek-Saint-Jean, pose visiblement encore quelques problèmes. Je vous ai déjà interrogé à ce sujet à la fin de l'an dernier, et vous m'avez promis que vous inviteriez la STIB à examiner le problème.

Environ la moitié des bus circulant aux heures de pointe ont leur terminus à l'arrêt Elbers, situé à Molenbeek, où aucune autre connexion n'existe avec les transports en commun.

Ne vaudrait-il pas mieux prolonger le trajet du bus 84 entre Beekkant et Elbers jusqu'à l'arrêt Hunderenveld, ou même jusqu'à la gare de Berchem, où il est possible de prendre une correspondance ?

niet mogelijk om over te stappen op een andere lijn van het openbaar vervoer.

Zou het traject van bus 84 tussen Beekkant en Elbers niet beter worden verlengd tot de halte Hunderenveld of zelfs tot Berchem Station? Aan de halte Hunderenveld is het immers mogelijk om over te stappen op buslijn 20 of tram 19 en ook het treinstation van Groot-Bijgaarden is niet zo ver.

Aan de halte Berchem Station is het mogelijk om over te stappen op bus 85, tram 82 en het treinstation van Sint-Agatha-Berchem. Aan de halte Beekkant kan je overstappen op de metro of op bus 85.

Veel mensen zijn vragende partij om het traject van bus 84 te verlengen. Het gaat niet alleen over pendelaars, maar ook over schoolgaande kinderen en mensen die het grote rusthuis Scheutbos willen bezoeken. Zij zouden meer worden aangespoord om het openbaar vervoer te gebruiken als de aansluiting beter was.

Ik vroeg u een jaar geleden ook of de uurroosters van het verkorte traject en van het lange traject van bus 84 beter op elkaar konden aansluiten. Het gebeurt immers vaak dat de bus die van de Heizel vertrokken is en de bus die van Elbers komt, tussen Elbers en Beekkant gewoon achter elkaar rijden. Dit is een veel voorkomend probleem tijdens de spitsuren en is blijkbaar nog steeds niet opgelost.

U antwoordde een jaar geleden dat dit kwam door vertragingen op het traject en dat deze vertragingen nog zouden toenemen. U zei ook dat eigen busbanen en verhoogde politiecontroles belangrijk zijn. Kan bus 84 niet minstens voor een gedeelte van het traject in een eigen busbaan rijden? Zult u daar werk van maken en wanneer? Als dit niet mogelijk is, wat zult u dan ondernemen om de vertragingen op de lijn en dus ook de wachttijd voor de reizigers te beperken?

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

**De heer Pascal Smet, minister.-** Het antwoord van vorig jaar geldt nog steeds. Een verlenging over het grondgebied zou inderdaad interessanter zijn voor de betrokken klanten, maar dat vergt bijkomende middelen. Ook elders in het gewest zijn er interessante verbeteringen mogelijk, maar gezien onze prioriteiten en de slechte budgettaire toestand

*De nombreux usagers - navetteurs, enfants en âge scolaire ou visiteurs de la maison de repos Scheutbos, qui se trouve près de l'arrêt Elbers - sont demandeurs d'une telle prolongation.*

*Je vous ai interrogé aussi, il y a un an, sur la nécessaire amélioration de la correspondance des bus de trajet long et raccourci de la ligne 84. Ces bus, partant respectivement du Heisel et de Elbers finissent en effet par se suivre. Ce problème récurrent survenant aux heures de pointe n'est, semble-t-il, toujours pas résolu.*

*A l'époque, vous aviez répondu que ce problème était dû aux retards inhérents à l'itinéraire et que ces retards augmenteraient encore. Vous aviez également souligné l'importance des sites propres pour les bus et celle de contrôles de police accrus. Un site propre est-il prévu pour l'itinéraire du bus 84 ? Quand sera-t-il fonctionnel ? Dans le cas contraire, que prévoyez-vous pour limiter les retards, et donc le délai d'attente pour les voyageurs ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** *Ma réponse de l'an dernier est toujours valable. Une extension sur le territoire serait effectivement plus intéressante pour les clients, mais nécessiterait des moyens supplémentaires. Des améliorations pourraient également être apportées à d'autres endroits de la Région, mais ne sont pas réalisables,*

van het gewest, zijn de noodzakelijke middelen niet beschikbaar.

De omstandigheden die u beschrijft voor lijn 84 doen zich ook op veel andere lijnen voor. De lengte van deze lijn werkt vertragend. Wanneer de politie meer zou optreden tegen mensen die verkeerde manuevers uitvoeren, zou dat al een aanzienlijk effect kunnen hebben.

In april wordt, in aanwezigheid van Zijne Majesteit de Koning, de nieuwe metroverbinding geopend. Daarnaast komen er nog bijkomende wijzigingen aan het tram- en busnet. Tramlijn 82 in de noordelijke tak zal versterkt worden tot een frequentie van een tram per zes minuten in de spits. De T3000 zal gedeeltelijk gebruikt worden van zodra we er voldoende hebben. Buslijn 85 wordt geschrapt en buslijn 20 zal beperkt worden tot Zwarte Vijvers om een dubbel gebruik te vermijden van het traject Simonis-Delacroix.

Drie maanden nadat moeten alle westelijke lijnen grondig geëvalueerd worden, inclusief lijn 84, waarna er eventuele aanpassingen volgen, ook aan het busnet. Laat ons nu echter eerst wachten op de metrolusverbinding en de versterking van tram 82 en op basis daarvan kijken waar er correcties nodig zijn.

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

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Het antwoord luidt alweer dat het initiatief opnieuw wordt geëvalueerd. Dat heb ik een jaar geleden al gehoord!

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**betreffende "de projecten voor de heraanleg  
van het Meiserplein".**

*faute de moyens suffisants. Les problèmes que vous décrivez ne sont pas spécifiques à la ligne 84 et sont inhérents à la longueur de la ligne.*

*La STIB inaugurera en avril une nouvelle ligne de métro. De nombreuses modifications sur les lignes de bus et de tram sont également prévues. Certaines lignes seront renforcées, d'autres limitées.*

*Nous procéderons à une évaluation de toutes les lignes ouest du réseau, y compris la ligne 84, après trois mois. Mais il convient d'attendre l'ouverture de cette nouvelle liaison métro et le renforcement de la ligne du tram 82 avant d'apporter les corrections nécessaires.*

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

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** Vous m'aviez déjà répondu la même chose il y a un an, c'est-à-dire que l'initiative serait évaluée !

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**concernant "les projets d'aménagement de la place Meiser".**

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *De huidige inrichting van het Meiserplein voldoet niet aan de mobiliteitseisen. Het plein is een ware nachtmerrie voor automobilisten, trams en voetgangers die willen oversteken of de tramhaltes bereiken.*

*In het begin van deze legislatuur bestempelde u de heraanleg van het Meiserplein tot een absolute prioriteit. Twee jaar later werd een mobiliteits- en heraanlegstudie gestart door Beliris, die nadien door het BUV werd overgenomen.*

*Volgens heel wat deskundigen is de aanleg van een tunnel onder het Meiserplein de enige manier om een einde te maken aan de verkeersellende op dit ingewikkeld kruispunt. Die optie wordt bevestigd in bijlage 12 van het ontwerp van gewestelijk verplaatsingsplan, aangezien hiervoor een bedrag van 20 miljoen euro is begroot voor de periode 2011-2015.*

*Zal er onder het Meiserplein een dubbele tunnel voor de premetro en het autoverkeer komen op de as Wahis-Reyers? Moet er niet van de studiefase op de prerealisatiefase worden overgestapt om het tijdschema te kunnen naleven en die dubbele tunnel in 2015 in gebruik te kunnen nemen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *U laat uitschijnen dat dit dossier vertraging heeft opgelopen. Nochtans zijn de werkzaamheden aan het Meiserplein gepland voor 2010-2011, conform het meerjarenplan openbare werken. Die deadline zullen we halen.*

*Begin 2008 is er een studie gewijd aan de*

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Je voudrais revenir sur les projets liés au réaménagement de la place Meiser, que certains appellent la place "Misère". En effet, son aménagement actuel ne correspond pas aux impératifs de mobilité, car cette place constitue un réel point noir pour la circulation des véhicules de la STIB et s'avère un cauchemar pour les automobilistes qui y transitent, sans parler des piétons qui doivent la traverser ou se rendre aux arrêts de tram.

En début de législature, vous considérez que la place Meiser devait être traitée en priorité. Deux ans plus tard, vous nous annonciez le démarrage d'une étude de mobilité et de réaménagement avec Beliris, qui fut par la suite reprise par l'AED (Administration de l'Equipement et des Déplacements). Vous avez déjà eu l'occasion de préciser que nombre d'experts sont convaincus de la nécessité de construire un tunnel place Meiser car, faute d'un tel ouvrage d'art, il serait impossible de gérer la complexité du carrefour. Ce constat est par ailleurs confirmé à l'annexe 12 du projet de plan régional des déplacements dès lors qu'il y est fait état d'un tunnel à Meiser en 2011-2015, budgétisé pour un montant de 20 millions d'euros.

Afin de pouvoir respecter ce calendrier, ne pensez-vous pas qu'il devient urgent de prendre une décision sur un certain nombre d'options et de réalisations ? Pouvez-vous me confirmer que l'option retenue réside bel et bien en un double tunnel métro-automobile dans l'axe Wahis-Reyers ? Ne pensez-vous pas opportun de passer du stade de l'étude conceptuelle, toujours en voie d'achèvement, à celui de la préparation de ce projet ? Quelles mesures comptez-vous prendre afin que ce double tunnel et la station de métro en sous-sol soient opérationnels en 2015 ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je ne comprends pas le ton de la question, qui laisse supposer un retard dans le respect des délais. Il suffit de lire mon plan pluriannuel des travaux publics pour constater que j'ai toujours affirmé que les travaux auront lieu en 2010-2011. C'est le propos que je tiens depuis 2004 et il sera respecté.

*heraanleg van het plein. Die studie verliep in drie fasen:*

1. *diagnosefase: een vergelijking tussen de verschillende opties (autotunnel, tramtunnel, verbinding, enzovoort);*
2. *uitwerking van de geselecteerde optie;*
3. *redactie van een eindrapport.*

*Door het complexe verband tussen de heraanleg van het Meiserplein en het richtschema over de middenring, heeft de studie wat vertraging opgelopen. Voor het eerst in de geschiedenis van het gewest wordt er voor een grote gewestweg een richtschema opgesteld, zodat voor grote projecten eenzelfde logica wordt gehanteerd.*

*Fase 1 van de studie over de heraanleg van het Meiserplein zal normaal gezien eind februari worden afgerond. De resultaten van de volledige studie worden verwacht tegen juni.*

*Een tramtunnel onder het plein is sowieso goed om de reisnelheid te bevorderen en om ruimte vrij te maken voor een metrohalte op de nieuwe metrolijn. De urgentie van deze uitbreiding van premetro en metro zal afhangen van de ontwikkeling van de strategische zones in de buurt van de middenring.*

*De studie zal argumenten voor en tegen de komst van een autotunnel onderzoeken: het verkeer op de as, het verkeer in de aanpalende residentiële wijken, de levenskwaliteit, de stedenbouwkundige aspecten, de kostprijs, enzovoort.*

*Het Iris 2-plan voorziet in 25 miljoen euro voor de tramlijn, en voorzichtigheidshalve in 20 miljoen euro voor de autotunnel.*

*Na de mobiliteitsstudie komt er een stedenbouwkundige studie voor de heraanleg van het plein en zijn omgeving. Voor deze studie is er 250.000 euro begroot in bijakte 10 van Beliris. In 2010 moet de stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd. Eind 2010 of begin 2011 zal de werf van start gaan. Al sinds 2004 houd ik die deadline voor ogen.*

Une étude de mobilité a été lancée début 2008 à propos du réaménagement de la place "Misère", surnom de mon invention.

Cette étude comporte trois phases :

- phase 1 : phase d'orientation et de diagnostic comprenant notamment la comparaison de plusieurs variantes (tunnel voitures, tunnel tram, communication, etc.) ;
- phase 2 : mise au point du scénario retenu sur la base des résultats de la phase 1 ;
- phase 3 : rédaction d'un rapport final.

Cette étude a pris un peu de retard, vu la complexité des enjeux et le lien à opérer avec l'étude du schéma directeur de la moyenne ceinture. Pour la première fois dans l'existence de cette Région, j'ai fait réaliser un schéma directeur sur un grand axe en vue d'inscrire les travaux dans une même logique. Nous avons voulu que les deux études soient liées entre elles, dans un souci de bonne gestion. La phase 1 sera normalement terminée pour fin février 2009. La fin de cette étude est, quant à elle, attendue pour juin 2009.

Sans préjuger des constatations et résultats finaux de cette étude, il semble opportun de réaliser un tunnel tram sous la place Meiser pour gagner en vitesse commerciale au niveau de ce point noir et constituer, à terme, un maillon du futur axe du métro de rocade. L'urgence de la programmation de cette extension métro et prémétro sera fonction de la densification des sites potentiels de développement qui bordent la moyenne ceinture.

En ce qui concerne le tunnel routier, l'étude va approfondir différents scénarios (avec et sans tunnel) pour bien comparer les avantages et les inconvénients de cet éventuel ouvrage en termes de niveau de congestion, de dégagement du trafic parasite dans les quartiers résidentiels riverains, de qualité de vie, de parti urbanistique, de coût, etc.

A ce stade, le plan Iris 2 prévoit la réalisation d'un tunnel tram pour 25 millions d'euros (2011-2015) et, par sécurité, un budget de 20 millions d'euros (2011-2015) pour le tunnel voitures.

Après cette étude de mobilité, sera programmée une étude urbanistique des aménagements proposés au niveau de la place et de ses abords. Le budget correspondant à cette étude urbanistique est déjà réservé à l'avenant 10 Beliris (poste 1.14 - 250.000 euros). Suivra en 2010 la demande de

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**-  
*Mijn vraag is niet ironisch bedoeld. Ik wil graag de exacte vooruitgang van dit dossier kennen omdat het Meiserplein een bijzonder zwart punt is inzake mobiliteit. Het verheugt ons dat u de budgetten en de termijnen aanhoudt.*

**De voorzitter (in het Frans).**- *Wij weten echter nog altijd niet welke tunnel zal worden gerealiseerd.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**-  
*Dat zullen wij in juni 2009 weten.*

*- Het incident is gesloten.*

permis d'urbanisme, qui devra être accompagnée d'une étude d'incidences. Fin 2010 ou début 2011, les travaux pourront commencer. J'ai toujours annoncé ce calendrier depuis 2004 et je ne comprends pas l'ironie de votre question.

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

**Mme Françoise Schepmans.**- Ma question n'était pas du tout teintée d'ironie. Je souhaitais connaître l'état d'avancement précis de ce dossier qui, en termes de mobilité, constitue un point noir en Région de Bruxelles-Capitale. Vous me dites que vous maintenez les délais et les budgets. Nous voilà rassurés pour l'instant, M. le ministre.

**M. le président.**- Mais on ne sait toujours pas quel tunnel sera réalisé.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous le saurons en juin 2009.

*- L'incident est clos.*