**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

# Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

# Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

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

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

**VERGADERING VAN**

**WOENSDAG 14 JANUARI 2009**

**RÉUNION DU**

**MERCREDI 14 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

INTERPELLATIES 5

- van de heer Johan Demol 5

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

betreffende "de investeringen bij de MIVB".

Toegevoegde interpellatie van de heer Rachid Madrane, 5

betreffende "een metro zonder bestuurder op lijn 1 in 2015".

*Samengevoegde bespreking – Sprekers:* **de heer Rachid Madrane, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Serge de Patoul, de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Johan Demol.** 7

- van de heer Rachid Madrane 12

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

betreffende "de toekomstige kleur van de Brusselse taxi's".

*Bespreking – Sprekers:* **de heer Serge de Patoul, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Martine Payfa, de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Rachid Madrane.** 13

# SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 5

- de M. Johan Demol 5

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

concernant "les investissements à la STIB".

Interpellation jointe de M. Rachid Madrane, 5

concernant "l'installation d'un métro sans chauffeur sur la ligne 1 en 2015".

*Discussion conjointe – Orateurs :* **M. Rachid Madrane, Mme Viviane Teitelbaum, M. Serge de Patoul, M. Pascal Smet,** ministre, **M. Johan Demol.** 7

- de M. Rachid Madrane 12

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

concernant "la future couleur des taxis bruxellois".

*Discussion – Orateurs :* **M. Serge de Patoul, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Martine Payfa, M. Pascal Smet,** ministre, **M. Rachid Madrane.** 13

MONDELINGE VRAGEN 25

- van de heer Vincent De Wolf 25

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

betreffende "het gevolg dat de regering wil geven aan de besluiten van de staten-generaal over de mobiliteit".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 25

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

betreffende "het eindejaarsnet 2009".

- van de heer Alain Destexhe 27

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

betreffende "de parking van het Flageyplein".

- van de heer Willem Draps 30

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

betreffende "de overdekte tram- en bushalte aan het Flageyplein".

QUESTIONS ORALES 25

- de M. Vincent De Wolf 25

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

concernant "les suites que le gouvernement compte réserver aux conclusions des états généraux de la mobilité".

- de Mme Viviane Teitelbaum 25

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

concernant "le réseau réveillon 2009".

- de M. Alain Destexhe 27

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

concernant "le parking de la place Flagey".

- de M. Willem Draps 30

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

concernant "la halle pour tramways et autobus place Flagey".

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

## INTERPELLATIES

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

**INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN DEMOL**

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

**betreffende "de investeringen bij de MIVB".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE,**

**betreffende "een metro zonder bestuurder op lijn 1 in 2015".**

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

**De heer Johan Demol.-** Ik vernam in de pers dat de MIVB binnen afzienbare tijd aan nieuwe investeringen toe is. De MIVB zou van plan zijn om in de toekomst op lijn 1 tussen Erasmus-Stokkel en Koning Boudewijn-Hermann-Debroux automatisch bestuurde metrostellen te laten rijden (kostprijs: 50 tot 75 miljoen euro), maar bovendien is de volledige vloot tegen 2016 veertig jaar oud en aan vervanging toe (kostprijs: 450 miljoen euro).

Volgens de media beschikt het gewest niet over de vereiste 500 miljoen euro om die investeringen te realiseren en zal het daar ook niet tijdig over beschikken. Bij wijze van oplossing wordt gesuggereerd om dan maar geen veiligheidsdeuren te bouwen die ongevallen en zelfmoordpogingen kunnen verijdelen, of om de oude treinstellen niet te vernieuwen. Dat betekent dat er op de veiligheid

## INTERPELLATIONS

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

**INTERPELLATION DE M. JOHAN DEMOL**

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

**concernant "les investissements à la STIB".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. RACHID MADRANE,**

**concernant "l'installation d'un métro sans chauffeur sur la ligne 1 en 2015".**

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

**M. Johan Demol** *(en néerlandais).- La presse nous apprend que la STIB procédera sous peu à de nouveaux investissements, qui consistent en la mise en circulation de rames de métro automatisées sur la ligne 1 et au renouvellement de l'entièreté de la flotte, qui aura alors plus de 40 ans, d'ici 2016.*

*La Région ne posséderait pas le budget de 500 millions d'euros nécessaires pour réaliser ces investissements et n'en disposera pas à temps. La solution suggérée consiste à renoncer à la construction de portes de sécurité sur les quais, destinées à parer les accidents et les suicides.*

*Je ne peux concevoir que des véhicules automatisés soient mis en circulation en faisant l'économie de ces portes de sécurité, ce qui équivaut à épargner sur la sécurité des voyageurs.*

van de reizigers zou worden bespaard.

Ik kan mij niet inbeelden dat er automatisch bestuurde rijtuigen op het net zouden worden gebracht zonder de aanbreng van die veiligheidsdeuren op de perrons. Tijdens de vorige legislatuur hebben de verantwoordelijken van de MIVB tijdens een hoorzitting opgemerkt dat het aanbrengen van veiligheidsdeuren op de perrons sowieso een goede oplossing is om ongevallen en zelfmoordpogingen te voorkomen, ongeacht of de metrostellen al dan niet automatisch rijden. Het lijkt mij dus onbegrijpelijk dat men hierop zou willen besparen.

Zijn die berichten correct? Als dat niet het geval is, hoe zult u ervoor zorgen dat de MIVB de nodige investeringen kan verrichten? Of is dit een probleem voor uw opvolger?

*Confirmez-vous ces informations ? Dans le cas contraire, comment ferez-vous en sorte que la STIB puisse effectuer les investissements nécessaires ? Ou sera-ce un problème à régler par votre successeur ?*

**De voorzitter.-** De heer Madrane heeft het word voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Ik las in La Dernière Heure dat de MIVB tegen 2015 op lijn 1 een metro zonder chauffeur wil invoeren. Het idee lijkt me interessant, maar de regering moet garanderen dat de veiligheid van de reizigers wordt beschermd en dat de jobs van de metrobestuurders niet in gevaar komen.*

*Zijn metro's zonder chauffeur even veilig als metro's met chauffeur? Wat gebeurt er in geval van een aanrijding met een andere metro of een zelfmoordpoging? Kunt u garanderen dat er geen metrobestuurders worden ontslagen? Worden hun arbeidsvoorwaarden en loon behouden? Wat zijn de ervaringen in andere landen met metro's zonder chauffeur?*

*Ik heb u enkele maanden geleden een vraag gesteld over de aankoop van vijf nieuwe metrostellen. Hebt u al meer nieuws?*

**M. le président.-** La parole est à M. Madrane pour son interpellation jointe.

**M. Rachid Madrane.-** J'ai lu dans l'édition du 9 décembre 2008 de la Dernière Heure que la STIB envisageait à l'horizon 2015 d'installer un métro automatique sans chauffeur sur la ligne 1, qui relie Erasme, Stockel, Roi Baudouin et Hermann-Debroux. Si l'idée me semble a priori intéressante, j'aimerais néanmoins avoir des garanties en matière de sécurité des usagers et du maintien de l'emploi des actuels chauffeurs de métro.

Est-ce que ces métros sans chauffeur permettent d'assurer un niveau de sécurité similaire à ceux conduits par un chauffeur ? Que se passerait-il en cas d'accident avec un autre métro ou d'un suicide sur la ligne ? Pouvez-vous nous garantir que les actuels chauffeurs de métro ne seront pas licenciés par la STIB ? Si oui, garantissez-vous que leurs conditions salariales et de travail seront maintenues ? Une expérience existe-t-elle dans d'autres pays ? Si oui, lesquels ?

Je vous ai interrogé il y a quelque temps sur l'acquisition de cinq nouveaux boas, puisque nous arrivons à l'échéance du contrat avec le constructeur. A l'époque, vous m'aviez répondu qu'une solution pourrait peut-être être trouvée et qu'on verrait après les fêtes. Celles-ci sont passées. Avez-vous une bonne nouvelle à nous annoncer ?

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).- De invoering van metro's zonder chauffeur zou het mogelijk maken om de reisfrequentie en het aantal vervoerde reizigers op te voeren en om het aantal ongevallen terug te dringen. Het is een goed idee, maar om de veiligheid te garanderen moeten er veiligheidsdeuren worden geïnstalleerd om ongevallen of zelfmoordpogingen te vermijden.*

*Het zou verluidt 100 miljoen euro kosten om een metro zonder chauffeur in te voeren. Bovendien moeten tegen 2016 heel wat metrostellen worden vervangen, wat nog eens 500 miljoen euro zal kosten.*

*Het Brussels Gewest heeft zo weinig geld dat zelfs de aankoop van een paar bussen die op gas rijden, moet worden uitgesteld. Denkt u dat er voldoende geld zal zijn voor al die investeringen? Ik hoop dat er niet zal worden bespaard op veiligheidsdeuren, waarvoor de kostprijs een miljoen euro per metrostation bedraagt.*

*Worden ook de andere metrolijnen geautomatiseerd? Zo ja, wanneer?*

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

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).- Met een hogere frequentie worden de wachttijden in het openbaar vervoer korter en kunnen we dus meer mobiliteit bieden. Alle studies tonen aan dat daar behoefte aan is. Er blijven echter nog heel wat vragen.*

*De heer Madrane vermeldde de aankoop van de boa's, die nog zouden moeten werken in 2015.*

*Discussion conjointe*

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** L'installation de ce nouveau dispositif devrait permettre d'augmenter sensiblement les fréquences, le nombre de voyageurs transportés et de réduire le nombre d'accidents. L'idée paraît donc très séduisante. Cependant, pour être pleinement efficace sur le plan de la sécurité, cette installation doit s'accompagner, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres villes comme Singapour ou Lille, de la mise en place de portes palières qui permettraient d'éviter les accidents ou les suicides ou de voir les gens se promener le long des voies.

Ces investissements ont un coût non négligeable, estimé par les constructeurs à 100 millions d'euros. Si l'on cumule ces investissements pour le passage au métro automatique avec le remplacement de la flotte de quarante métros qui auront quarante ans en 2016, le coût global de ces opérations s'élèvera à 500 millions d'euros.

M. le ministre, dans la mesure où la Région n'a plus les moyens de financer l'achat de quelques bus au gaz, pour des raisons d'austérité budgétaire, comment est-ce qu'elle trouvera les fonds nécessaires à ces investissements ? Nous espérons que ce ne sera pas au détriment de l'installation des portes de sécurité, qui représentent à elles seules un budget d'un million d'euros par station, à multiplier par le nombre de stations de la ligne, soit quarante-six.

Ce passage au métro automatique est-il prévu pour les autres lignes ? Dans l'affirmative, à quelle échéance ?

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

**M. Serge de Patoul.-** Je voudrais compléter les différentes interventions par l'une ou l'autre question, tout en soulignant que c'est effectivement dans cette direction qu'il faut aller, dans la mesure où cela augmentera, à terme, le service de transports en commun. La cadence pouvant être plus rapide, les temps d'attente seront moins longs et nous pourrons offrir davantage de mobilité. Nous devons nous donner cette possibilité, car toutes les

*Kunnen zij in de toekomst op een veilige manier functioneren zonder chauffeur?*

*Zijn er studies uitgevoerd om de verhoging van de capaciteit door een metrosysteem zonder chauffeur te berekenen? Zal dit systeem ook uitgebreid worden tot andere metrolijnen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- We hebben hier al vaak over gedebatteerd en er zijn geen nieuwe elementen. Ik zal dus in herhaling vallen.*

*In artikel 47 van het beheerscontract staat expliciet dat de MIVB de automatisering van de metro moet bestuderen. De lijnen zijn oververzadigd, vooral tussen Merode en Kunst-Wet. We proberen daaraan te verhelpen door meer nieuwe metrostellen in te zetten en door het aantal zitplaatsen te verminderen, maar Iris 2 toont duidelijk aan dat dat niet zal volstaan. Om veiligheidsredenen kunnen we de frequentie niet veel meer verhogen.*

*Om meer mensen te vervoeren, is de automatisering dus onvermijdelijk. Zo kunnen we de frequentie opvoeren tot een metrostel per 2,5 minuut. Zelfs dan zullen we volgens Iris 2 het traject tussen Merode en Kunst-Wet moeten ontdubbelen. Iris 2 omvat trouwens een ontdubbeling van het traject Merode-Troon via Luxemburg.*

*Ik weet niet of er al een vergunning is, maar wij*

études montrent que les besoins sont là. Il n'empêche qu'il y a encore beaucoup de questions, et j'attendrai avec intérêt les réponses à celles qui ont déjà été posées.

M. Madrane est revenu sur le problème des boas. Je voudrais compléter sa question, dans la mesure où il s'agit de l'acquisition d'un matériel qui devra encore fonctionner en 2015.

Ce type de matériel pourra-t-il fonctionner dans l'avenir sans chauffeur, avec toutes les garanties de sécurité nécessaires ?

Des études ont-elles été faites pour mesurer l'augmentation de capacité de service, en termes de mobilité, résultant d'un passage à un système de métro sans chauffeur ?

Je me joins également à Mme Teitelbaum pour demander s'il est déjà prévu, dans un avenir éventuellement plus lointain, que ce système soit adopté sur d'autres lignes de métro.

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je suis évidemment toujours heureux de donner des explications, mais nous avons déjà eu trois fois ce débat sur l'automatisation du métro à Bruxelles : dans des questions, dans des interpellations, lors du débat sur le contrat de gestion de la STIB. Nous avons épuisé la question. Je comprends son retour, dû aux journaux, même s'il n'y a là rien de neuf. Je vais donc me répéter.

L'article 47 du contrat de gestion est explicite. On y dit que la STIB doit mener une étude sur l'automatisation du métro. J'insiste : une étude. Il faudra comparer coûts et bénéfices. Les lignes sont actuellement saturées, principalement entre Merode et Arts-Loi. On essaie de résoudre ce problème avec l'augmentation des nouvelles rames ou en réduisant le nombre de places assises dans les anciennes rames. Iris 2 montre clairement, cependant, que cela ne suffira pas à l'avenir. On peut encore jouer un peu avec la fréquence, mais nous sommes à la limite en matière de sécurité.

Pour transporter plus de gens sur ce tronçon, il est nécessaire d'automatiser le métro, puisque cela permet d'avoir toutes les deux minutes et demie une

*zullen dit grondig onderzoeken.*

*Wij zullen nergens op besparen, mijnheer Demol. Als wij de metro automatiseren, zal dit op dezelfde manier gebeuren als in tal van andere steden.*

*Die automatisering kan gebeuren bij de aanleg van nieuwe lijnen, zoals die tussen Schaarbeek en Ukkel. Het tweede traject dat kan worden geautomatiseerd is het traject tussen Merode en Kunst-Wet.*

*Wij zullen niet het hele net automatiseren, maar enkel die delen met een grote dichtheid en mobiliteitsvraag. Er zullen dus nog klassieke metrolijnen met chauffeurs blijven bestaan.*

*Daar waar het net wordt geautomatiseerd, zullen er deuren worden geplaatst. Er is geen sprake van om daarop te besparen. Bovendien is het voorbarig om nu al over besparingen te spreken, aangezien er nog geen kostenstudie is gemaakt.*

*Voor die automatisering zijn nieuwe voertuigen nodig. Overeenkomstig het investeringsplan van de MIVB moet binnen vijf jaar met de vernieuwing van de oude metrostellen worden gestart. Hiervoor is een vijfjarenplanning opgesteld. Dat betekent dat de volgende regering een nieuwe aanbesteding zal uitschrijven en hiervoor een budget zal moeten uittrekken. Een metrostel kost momenteel ongeveer 9 miljoen euro er er moeten 40 metrostellen worden vervangen. Dat is dus een budget van 360 miljoen euro.*

*Automatisering betekent niet dehumanisering. Er zal altijd personeel nodig zijn. Zo moet het personeel in de controlekamers worden verhoogd. Er zijn ook technische ploegen nodig die onmiddellijk kunnen ingrijpen als er een probleem optreedt. Bovendien blijven er chauffeurs nodig voor de klassieke lijnen. De werkgelegenheid komt dus niet in het gedrang. De chauffeurs zullen ofwel een nieuwe functie krijgen ofwel op een andere lijn worden ingezet. Bovendien zal er extra personeel nodig zijn voor de nieuwe metroprojecten (Noord-Zuidlijn, ontdubbeling tussen Merode en Troon en de verlenging van Troon via het Luxemburgstation en Flagey tot het Vanderkindereplein). Er is dus geen reden tot ongerustheid.*

*De uitspraken van mevrouw Teitelbaum moeten worden genuanceerd. Het probleem is altijd dat er*

rame sur le tronc commun du métro. Iris 2 montre d'ailleurs que, même dans l'hypothèse d'une automatisation, il est nécessaire de dédoubler le tronçon entre Merode et Arts-Loi. Un dédoublement depuis Merode jusqu'à Trône, en passant par Gare du Luxembourg est d'ailleurs prévu dans le plan Iris 2.

C'est nécessaire en termes de métro. Actuellement, je ne sais pas s'il y a une autorisation. C'est la raison pour laquelle on va l'étudier de manière approfondie. C'est ce que la STIB a expliqué.

Je n'ai pas bien compris vos questions relatives au fait d'épargner, M. Demol. Nous n'économiserons pas. Si nous automatisons le métro, cette automatisation sera similaire à celle qui prévaut dans de nombreuses autres villes. Nous constatons actuellement une tendance à l'automatisation : Lille, Paris, Singapour, Pékin, Copenhague, mais aussi Nuremberg, Budapest, Barcelone ou Madrid.

L'automatisation peut se faire lors de la construction de nouvelles lignes. Par exemple, je suis convaincu qu'on construira une nouvelle ligne Nord-Sud entre Schaerbeek et Uccle. Nous devrons envisager de l'automatiser dès le début au lieu de commencer par l'exploiter de manière classique. Le deuxième tronçon qui justifie une automatisation est celui entre Merode et Arts-Loi.

Nous n'automatiserons pas l'ensemble du réseau, mais seulement les parties du réseau où cela se justifie en fonction de la densité et de la demande de mobilité via le métro, émanant des Bruxellois et des navetteurs. Cela signifie qu'il subsistera des lignes de métro classiques, avec des chauffeurs.

Si nous automatisons, ce sera avec les portillons. Ce sera fait comme il faut, comme dans les autres villes. Il n'est pas question d'économiser. En outre, il est prématuré de parler d'économies puisqu'il faut encore réaliser une étude des coûts et bénéfices.

Il y a eu des questions relatives aux rames de type boa. Il faut clairement de nouveaux véhicules. Dans le plan pluriannuel de la STIB, plusieurs personnes ont souligné que, dans cinq ans, il faudra commencer à renouveler les anciennes voitures de la STIB, dont les premières datent de 1976, et qu'il y a un programme quinquennal pour leur renouvellement complet. Cela signifie que, lors de la prochaine législature, un nouveau marché pour

*geld moet worden gevonden en dat er prioriteiten moeten worden vastgesteld. Ik ben er echter van overtuigd dat er een staatshervorming zal komen en dat Brussel extra geld zal krijgen. Ik denk ook dat de Brusselse uitgaven eens grondig zullen worden onderzocht en dat dit het mogelijk zal maken om aanzienlijke sommen te besparen.*

*Gelukkig zijn steeds meer mensen, ook aan Franstalige kant, die mening toegedaan. De besparingen op de begroting zouden samen met een bijkomende financiering en een eventuele overeenkomst met een privépartner voldoende middelenopleveren voor nieuwe metrolijnen.*

*Volgens het beheerscontract van de MIVB zal de vervoersmaatschappij op een onbepaalde datum bussen aankopen die op gas rijden. Niets staat de MIVB in de weg om dit type bus al vanaf 2010 aan te kopen.*

*Een aantal volksvertegenwoordigers, waaronder de heer Madrane, hebben een "boa"-amendement ingediend, waarvoor ik alle begrip heb. De begroting kende geen groei, terwijl men een groei van 2% had verwacht.*

*Morgen zal de Brusselse regering zich uitspreken over een nieuw voorstel voor de financiering van de aankoop van vijf of zes bijkomende boa's, dat ik samen met de MIVB heb uitgewerkt. Dat voorstel bestaat erin dat de MIVB de constructeur (CAF) pas in 2010 zou betalen.*

*Normaal gezien zal de regering morgen haar goedkeuring geven, aangezien niet alleen ikzelf maar ook de MIVB en de regering zelf bijkomende boa's wenselijk vinden. De gewestelijke begrotingsproblemen zijn dus in feite een uitstekend argument gebleken om onze onderhandelingspositie tegenover CAF bij te stellen.*

*Er loopt momenteel een kosten/baten-analyse van de automatisering van de metro. Op basis van de resultaten zal de volgende regering een beslissing nemen. Het is goed deze studie nu uit te voeren, aangezien de oude metrostellen aan vervanging toe zijn.*

des rames de métro devra être lancé et que le gouvernement bruxellois devra prévoir un budget conséquent pour ce faire. En effet, comme une rame de métro coûte actuellement environ 9 millions d'euros et qu'il faudra, à terme, remplacer 40 rames de métro, il faudra prévoir un budget de 360 millions d'euros pour le remplacement des rames de métro existantes.

Automatisation ne signifie pas déshumanisation. Il faudra toujours du personnel. Même s'il n'y a pas de chauffeur dans les métros automatisés, il y a du personnel dans les chambres de contrôle et celui-ci doit être augmenté. Il faut également prévoir des équipes techniques qui puissent intervenir immédiatement en cas de problème. Ce travail est de nature différente. Certains pourront y être réaffectés. Toutefois, les chauffeurs "classiques" continueront à être nécessaires dans les autres lignes où la fréquence sera également augmentée.

La question de l'emploi ne se pose pas. Automatisation ne veut pas dire licenciement, parce que les personnes se verront soit attribuer une autre fonction, soit garderont la même fonction, mais sur une autre ligne. Les projets de métro qui sont prévus d'ici quinze ans, sur les trois tronçons que sont la ligne Nord-Sud, le dédoublement entre Merode et Trône et le prolongement de Trône vers la Gare du Luxembourg et Flagey jusqu'à Vanderkindere, demanderont du personnel supplémentaire. Il ne faut donc pas s'inquiéter pour l'emploi.

Je voudrais nuancer les propos de Mme Teitelbaum. Les questions sont toujours de trouver les moyens budgétaires et de mettre des priorités. Je suis sûr qu'il y aura une réforme de l'Etat et qu'il y aura un refinancement de Bruxelles. Je suppose aussi qu'on finira par considérer nos dépenses à Bruxelles : cela nous permettrait de faire d'importantes économies et d'acheter beaucoup de rames de métro.

De plus en plus de personnes, y compris du côté francophone, commencent heureusement à tenir le même discours. Ces économies de budget, jointes à un financement supplémentaire et à un accord éventuel avec un partenaire privé, permettraient certainement de financer de nouvelles lignes de métro. C'est une question de priorités.

Le contrat de gestion avec la STIB prévoit l'achat

de bus roulant au gaz, sans toutefois mentionner de date. Nous n'avons pas pu concrétiser cet engagement cette année. Mais la STIB acquérant chaque année de nouveaux bus, rien ne l'empêche d'acheter ce type de véhicules en 2010.

Certains députés, dont M. Madrane, m'ont déjà interrogé sur l'introduction d'un amendement "boa". Je leur ai clairement répondu que je comprenais et partageais leurs questions. Mais nous avons dû faire face à une croissance du budget nulle alors que nous avions prévu initialement une croissance de 2%. Je m'étais aussi engagé à trouver une autre mécanique de financement pour le boa.

Le gouvernement bruxellois se prononcera demain sur une proposition que j'ai élaborée avec la STIB pour acheter les cinq ou six boas supplémentaires, dans le cadre du contrat actuel avec le constructeur CAF, sur la base d'une rénovation que la STIB a pu réaliser entre-temps. J'ai bon espoir que le gouvernement adoptera cette proposition. Dans le schéma que nous proposons, ce n'est qu'à partir de 2010 que nous devrons réellement payer à CAF la promesse d'engagement que nous prenons maintenant.

Il y a de fortes chances que le gouvernement autorise demain l'achat par la STIB de ces cinq ou six boas, en réponse à une demande qui émane de moi-même, mais aussi du gouvernement et de la STIB, ainsi que du budget régional.

La proposition initiale de la STIB était d'entamer le budget 2009, ce qui aurait pu constituer une autre solution.

Cela démontre que, dans un contexte difficile, chaque problème a sa solution et constitue aussi une opportunité. Les problèmes budgétaires ont ainsi représenté une opportunité dans notre position de négociation vis-à-vis de CAF, le constructeur des rames de métro.

En résumé, nous avons bon espoir que les boas arrivent. Deuxièmement, l'automatisation est en cours. Elle fait l'objet d'une étude coûts-bénéfices, en fonction de laquelle le prochain gouvernement prendra une décision. Troisièmement, la question de l'étude de l'automatisation s'impose, vu le délai de remplacement des anciennes rames de métro.

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

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

**De heer Johan Demol.-** Mijn vraag is gebaseerd op wat ik las in de media. Ik vermoed dat de journalist zijn verhaal niet verzonnen heeft.

**De heer Pascal Smet, minister.-** De MIVB heeft een bezoek georganiseerd van een paar journalisten aan een bepaalde stad en daarbij heeft de maatschappij gewoon herhaald wat haar plannen zijn. Daarom zijn die opnieuw in de kranten gekomen.

**De heer Johan Demol.-** In elk geval komen er ook veiligheidsdeuren in geval van automatisering. Klopt dat?

**De heer Pascal Smet, minister.-** Uiteraard. Een automatisering zonder veiligheidsdeuren is onmogelijk. De reden waarom we nu nog geen automatische deuren plaatsen, is dat de metro dan exact op de juiste plaats moet stoppen. Voor een chauffeur is dat nu zo goed als onmogelijk.

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Ik ben blij met het goede nieuws over de nieuwe metrostellen, die nodig zijn om de reisfrequentie te verhogen.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE**

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

**betreffende "de toekomstige kleur van de Brusselse taxi's".**

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

**M. Johan Demol** *(en néerlandais).- Il s'agit d'un article de presse, qui je suppose, n'a pas été inventé.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).- La STIB a simplement rappelé ses projets au cours d'une visite de presse.C'est ainsi que ces derniers ont à nouveau été mentionnés dans les médias.*

**M. Johan Demol** *(en néerlandais).- La STIB prévoit-elle de placer des portes de sécurité dans le cas de rames automatisées ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).- Naturellement. L'automatisation ne se fera pas sans portes de sécurité. Le placement de ces portes n'est pas encore de mise car il implique que le conducteur de métro s'arrête à un endroit à ce point précis, que c'est une mission quasiment impossible.*

**M. Rachid Madrane.-** Je me réjouis de la bonne nouvelle concernant les boas : il s'agissait d'une nécessité vu les chiffres de fréquentation qui augmentent de manière permanente. Ceci confirme l'idée d'ordonnancement-engagement que j'avais émis avec mon collègue Denis Grimberghs lorsque nous avions suggéré de déposer l'amendement. Je vous félicite de tenir vos engagements.

*- Les incidents sont clos.*

**INTERPELLATION DE M. RACHID MADRANE**

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

**concernant "la future couleur des taxis bruxellois".**

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

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- U besliste onlangs om de Brusselse taxi's en hun standplaatsen een eigen visuele identiteit te geven. Dat is goed, want zo zullen de gebruikers de taxi's van het gewest beter kunnen identificeren.*

*Uw keuze voor zwart en geel lijkt echter niet zo geschikt. Zij doen immers denken aan de Vlaamse vlag. Gelet op de controverse over het Vlaamse karakter van de woorden "Kiosk" en "Bootik", kunt u beter elke dubbelzinnigheid vermijden.*

*U wilt de Vlaamse piraattaxi's bestrijden, maar kiest wel de Vlaamse kleuren voor de Brusselse taxi's. Is dat niet tegenstrijdig? Kunt u niet voor één kleur kiezen, zoals in andere Europese steden? Hebt u ondertussen contact gehad met de sector en hoe reageert die op uw plannen?*

*Bespreking*

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

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).- Ik ben blij dat de meerderheid hierover interpelleert. De vragen van de heer Madrane zijn volledig terecht.*

*U hebt al meerdere keren gezegd dat het openbaar vervoer belangrijk is voor het imago van het Brussels Gewest, ook in het buitenland. Als we universele standaardkleuren voor de taxi's gebruiken, is de uitstraling net zeer beperkt. Wie hetzelfde doet als alle anderen, valt immers niet op. Ik geef de voorkeur aan de kleuren geel en blauw, die voorkomen in de vlag van Brussel en van Europa.*

*Er heeft een overlegvergadering plaatsgevonden.*

**M. Rachid Madrane.-** J'ai déjà eu l'occasion de poser une question d'actualité avec mon collègue M. de Patoul sur ce sujet. Vous avez récemment décidé de donner une identité visuelle aux taxis bruxellois ainsi qu'une signalisation spécifique de leurs emplacements réservés. Je me réjouis de cette décision, dans la mesure où elle permettra aux usagers de mieux identifier les taxis de la Région et, par conséquent, de lutter contre les "plaques chocolat".

Néanmoins, les couleurs choisies, à savoir le jaune et le noir, ne me semblent pas les plus appropriées dans la mesure où elles renvoient automatiquement aux couleurs du drapeau flamand. Vu la controverse suscitée par l'avis de la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) sur le caractère flamand des mots "Kiosk" et "Bootik", il conviendrait selon moi d'éviter toute ambiguïté.

Ne trouvez-vous pas contradictoire de vouloir en même temps lutter contre les plaques chocolat et choisir les couleurs de la Flandre comme identité visuelle des taxis bruxellois ? Ne serait-il pas envisageable de choisir une couleur unique, comme c'est le cas dans d'autres villes européennes ? Dans ma question d'actualité, je vous avais demandé si des contacts avaient eu lieu avec le secteur. Vous m'aviez répondu que vous alliez le faire. Avez-vous eu l'occasion de prendre ces contacts ? Dans l'affirmative, quelles ont été leurs réactions et quelle est la position actuelle des fédérations ?

*Discussion*

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

**M. Serge de Patoul.-** Il s'agit effectivement d'une prolongation du débat que nous avons eu dans le cadre de cette question d'actualité. Je me réjouis de ce que cette demande d'interpellation émane de la majorité. Les questions de M. Madrane sont tout à fait pertinentes et fondées.

Je voudrais néanmoins souligner quelques éléments.

J'insiste sur un aspect. Vous l'avez dit à plusieurs reprises : le transport en commun confère une image à une Région, y compris à l'étranger. Plus nous adopterons des couleurs universelles et standard que l'on retrouve partout, moins forte sera

*De commissieleden ontvingen een verslag van de adviesraad. U hebt blijkbaar onder meer gezegd dat u geen voorstander van geel en blauw bent omdat dat de kleuren zijn waarin KSK Beveren speelt. Dat is nogal subjectief.*

*Gedurende maximaal zeven jaar zullen er drie verschillende soorten taxi's rondrijden in Brussel. Dat is niet echt bevorderlijk voor de duidelijkheid. De situatie kan nog evolueren. Overigens is de taxisector tegen uw plannen.*

*De sector heeft moeite met de kostprijs, wijst erop dat zelfstandigen hun wagens voortdurend moeten herschilderen en vindt dat de taxi's nu al voldoende herkenbaar zijn.*

*Ik ben eerder voorstander van gemakkelijk herkenbare taxi's. Het lijkt erop op dat de sector niet echt gehoord is. Het overleg is eerder tot een dovemansgesprek verworden.*

*Wat vindt de sector van de gekozen kleuren en de symboliek ervan? Hoe staat het met het overleg?*

évidemment l'image. On peut effectuer la comparaison avec la personne qui souhaite s'habiller exactement comme toutes les autres : au sein d'un groupe, on ne la voit plus. Il serait donc navrant que l'ambition de la capitale de l'Europe soit d'être insipide, insignifiante et ne se distinguant en rien. Certaines couleurs sont des symboles et, pour Bruxelles, dont les couleurs sont également celles de l'Europe, certaines s'imposent, même si celles-ci sont à vos yeux le rappel de vos origines beverenoises, car elles sont connues de tous les Européens. Ce sont les couleurs de notre Région, qui est aussi la capitale de l'Europe. Cette réflexion justifiée devrait alimenter le débat.

Il est important de revenir à la notion de "concertation". Une réunion de concertation a eu lieu et les parlementaires membres de la commission ont reçu par courrier électronique un rapport du conseil consultatif qui s'est tenu le 9 janvier 2009, à propos de la couleur des taxis. Ce rapport présente certains éléments intéressants ; comme le fait que vous n'aimez pas le bleu et le jaune parce que ces couleurs font référence à Beveren, ce qui est éminemment subjectif. Je vous ai donné ma source.

L'une des conclusions mentionne que trois taxis bruxellois différents se côtoieront pendant une durée maximum de sept ans. La clarification est un souci que nous partageons tous, et ceci ne va pas vraiment dans le bon sens. Sept ans, c'est long. Pendant ce temps, la situation peut, du reste, encore évoluer. Je constate aussi, à la lecture de ce rapport, que l'ensemble des représentants de la profession refuse cette idée.

Ils invoquent trois éléments : le coût, le marquage permanent par rapport aux indépendants et l'identification qui leur paraît tout à fait suffisante dans le système actuel.

Bien que persuadé de ce que les trois éléments sont bien fondés, je m'inscris plutôt dans la logique d'avoir des taxis très aisément reconnaissables. Il n'empêche que, d'après les arguments qu'il cite et les réactions récoltées, le secteur me semble être moins bien entendu. Les concertations organisées sont en réalité des dialogues de sourds, non constructifs.

Quel est le retour par rapport au choix des couleurs, avec toute sa symbolique ?

Où en est la concertation ? Avons-nous affaire à un réel dialogue ou plutôt à un dialogue de sourds ?

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

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).- Ik sluit mij aan bij mijn collega's.*

*Het is niet de eerste keer dat de taxisector u verwijt dat u te weinig bereid bent tot overleg. De sector wil nochtans graag betrokken worden bij hervormingsprojecten. U beweert dat u overleg hebt gepleegd, maar de taxisector verzet zich hevig tegen uw plannen. Hoe zit het precies?*

*U zou een toelage van 1.000 euro per voertuig verstrekken voor de nieuwe kleur en de aankoop van een GPS of een kredietkaartlezer. Sinds de Europese normen voor kaartlezers zijn veranderd, kosten de apparaten echter meer dan 1.000 euro. Denkt u dat uw maatregel werkelijk een stimulans is? U zult voor elk van de 1.250 taxi's 1.000 euro moeten uittrekken, terwijl de sector niet eens achter uw plannen staat.*

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Beaucoup de choses ont déjà été dites. Je me rallierai donc simplement aux interventions de mes collègues concernant le choix des couleurs.

Concernant la concertation, je voudrais souligner que ce n'est pas la première fois que le secteur vous fait ce reproche. Lors du Plan taxis, vous aviez dit qu'il y aurait des concertations et que vous ne pouviez pas donner le rapport car il était confidentiel. Le secteur du taxi souhaite toujours être associé aux projets de réforme. Il est plus efficace de rester dans le dialogue pour faire passer les projets auxquels on tient. Ici, vous affirmez qu'une concertation a eu lieu, mais nous ne pouvons qu'être surpris de la vigueur avec laquelle le secteur conteste votre projet. Qu'en est-il ?

Par ailleurs, vous avez annoncé que vous alliez donner 1.000 euros par véhicule pour couvrir à la fois la pose du film couleur, technique visant à éviter une érosion de la carrosserie, et l'achat d'un GPS ou d'un lecteur de cartes de crédit. Comme les normes de l'Union européenne pour ces lecteurs de cartes sont entrées en vigueur en début d'année, et que le coût de ces appareils dépasse les 1.000 euros que vous proposez, la pose du film couleur se retrouvera finalement à charge de l'exploitant. S'agit-il vraiment d'un incitant ? De plus , les moyens engagés pour cette opération s'élèvent à 1000 euros multipliés par le nombre de véhicules, à savoir 1.250, alors qu'elle n'est pas accueillie favorablement par le secteur.

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

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

**Mevrouw Martine Payfa** *(in het Frans).- Wij zijn het er allemaal over eens dat de Brusselse taxi's makkelijk herkenbaar moeten zijn, maar dat is nu al het geval dankzij de "spoetnik".*

*De wijziging van de kleuren zal op vrijwillige basis gebeuren. Dat zal onvermijdelijk tot een gebrek aan eenvormigheid leiden ten opzichte van de huidige situatie.*

*Uw probleem is dat u altijd sterke daden stelt*

**Mme Martine Payfa.-** Premier élément: nous sommes tous d'accord sur un principe d'identification des taxis bruxellois. Cela ne date pas du reste d'aujourd'hui. Un prédécesseur de M. Smet, M. Didier van Eyll, avait abouti, après de longues concertations avec le secteur, au changement de ce qu'on appelle le "spoutnik", sur lequel on trouve aujourd'hui, bien visible, l'iris.

En regard du problème financier que cela représente, un effort a déjà été fait. On reconnaît

*zonder overleg te plegen. Uiteraard was iedereen ontstemd op de jongste vergadering. Als de sector op voorhand was geraadpleegd, zou de sfeer totaal anders zijn geweest. Zult u rekening houden met hun commentaar? Bent u bereid toegevingen aan de sector te doen? Het is de manier waarop u te werk gaat die ons tegen de borst stuit. De exploitanten werden niet over de kleur ingelicht, maar de parlementsleden evenmin! Wat zal er nu volgen? Een virtuele raadpleging? Dat lijkt mij niet erg constructief.*

*Ik betreur dat onder het mom van de eenvormigheid de Brusselse identiteit verdwijnt.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Ik dank de heer Madrane voor deze interpellatie, die mij de gelegenheid biedt op de kritiek van bepaalde parlementsleden van een bepaalde partij te antwoorden.*

*Het verheugt mij dat binnen de MR de heer de Patoul toch al een voorstander is geworden van een uniform uitzicht van de Brusselse taxi's.*

*Iedereen is het erover eens dat de herkenbaarheid*

actuellement très bien les taxis grâce à la présence de ce spoutnik uniforme. Vous changez ce spoutnik, et en l'offrant, vous le rendez j'imagine, obligatoire.

La modification des couleurs s'effectuera sur une base volontaire. Ceci devrait aboutir à terme à un désordre, à une absence d'uniformité par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Votre problème, M. le ministre, c'est que vous posez toujours des actes forts sans concertation.

Qu'allez vous faire de cette consultation tardive ? Le procès-verbal de cette réunion exprime évidemment de la mauvaise humeur. Si les personnes avaient été consultées préalablement, l'état d'esprit aurait été différent. Vous avez entamé les choses avec maladresse. Allez-vous tenir compte de cet avis ? Êtes vous prêts à faire des concessions à ce secteur, par ailleurs assez dynamique quand il s'agit de réagir, voire de paralyser une ville ? On a connu cela. Vous montrez peu de respect vis-à-vis de cette corporation, le dialogue a l'air mal parti, et je garde des souvenirs cuisants des manifestations des taximen. C'est votre méthode qu'on vous reproche ! Les exploitants de taxis n'ont pas été informés de la couleur, mais les parlementaires non plus ! On vous a souvent posé la question ; avec votre air cool et sympa habituel, vous avez dit : vous allez voir, vous allez l'apprendre... C'est révoltant. Qu'est ce qui va suivre ? Une consultation fictive ? Une consultation virtuelle ? En tout cas, je ne crois pas qu'il s'agisse d'une consultation constructive.

Quel est le suivi de cette affaire ? Qu'allez-vous faire ? Vous foncez seul. Et moi, ce que je regrette, c'est, sous le couvert de l'uniformité, la disparition de l'identification bruxelloise.

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je suis content de l'interpellation de M. Madrane, qui me permettra de répondre, calme et zen, aux interventions de certains parlementaires d'un certain groupe politique.

Le MR ne cesse de dire des choses différentes voire contradictoires. Pendant quatre ans, il a rejeté le concept d'une identité unique pour les taxis. Je constate néanmoins une évolution positive des mentalités, notamment de la part de M. de Patoul. Il

*van de taxi's zeer belangrijk is. Zelfs The Bulletin, waarvan de lezers hoofdzakelijk expats, eurocraten en diplomaten zijn, benadrukt deze noodzaak, zowel om het imago van de sector te verbeteren als om orde op zaken te stellen. Als u die problemen niet toegeeft, ontkent u de realiteit. Met een struisvogelbeleid geraken we nergens.*

*Hoewel er niet met de sector over de nieuwe kleuren is overlegd, is het oneerlijk te zeggen er geen enkel overleg is gepleegd over de identiteit van de taxi's. Er hebben twee vergaderingen met de taxichauffeurs plaatsgevonden. Daarnaast heb ik elke exploitant ontmoet. Het thema is tot slot aan bod gekomen op het adviescomité. Wij hebben bij onze beslissing rekening gehouden met de geformuleerde opmerkingen. Hoewel de sector niet unaniem achter die identiteit staat, zijn de meeste chauffeurs en exploitanten toch voor het voorstel gewonnen.*

*Ik ben verbaasd door de invulling die mevrouw Teitelbaum en mevrouw Payfa aan het begrip overleg geven. In een democratisch regime ligt de beslissingsmacht bij de verkozenen (regering of gemeenteraad) en niet bij een bepaalde sector. Dat zou corporatisme zijn.*

*Ik dien het algemeen belang, niet de vakbonden, de werkgeversorganisaties, de taxibedrijven of de voorstanders van het openbaar vervoer. Dat is democratie. Natuurlijk luister ik naar de argumenten van deze groepen. Het is echter aan de politiek om de eindbeslissing te nemen en ik neem mijn verantwoordelijkheid.*

*Ik overloop de argumenten van de sector tegen de plannen. Om te beginnen wilde ze niet opdraaien voor de kosten. De eerste keer worden de kosten echter betaald door het gewest. Sommige bedrijven vervangen hun wagens al na drie of vier jaar, in plaats van zeven jaar te wachten. De bijkomende kostprijs bedraagt ongeveer 400 euro. Binnen het overlegcomité werd voorgesteld om voor deze nieuwe voertuigen een gelijkwaardige korting te geven op de gewestbelasting. Ik ben daarmee akkoord gegaan. Ik sta dus zeker open voor constructieve voorstellen.*

*De sector vroeg ook om rekening te houden met het feit dat 95% van de wagens zwart is en slechts 5% wit. Daarom hebben we zwart behouden als basiskleur en geopteerd voor twee kleuren, zoals in*

importe que les taxis bruxellois jouissent d'une identité forte. Bien que votre groupe n'y fût pas favorable a priori, il semble qu'il y soit plus enclin actuellement.

Tout le monde s'accorde à reconnaître l'importance de la visibilité des taxis en Région bruxelloise. Le périodique The Bulletin, dont le lectorat est composé principalement d'expatriés, d'eurodéputés et de diplomates, souligne cette nécessité tant en termes d'image que de mise en ordre du secteur. En n'admettant pas ces problèmes, vous niez la réalité et votre politique de l'autruche ne les résoudra en rien.

Bien que le choix des couleurs n'ait effectivement pas fait l'objet d'une concertation spécifique avec le secteur, soutenir comme vous le faites qu'aucune concertation avec ce dernier n'a eu lieu concernant l'identité des taxis est malhonnête de votre part. Je puis vous assurer que de nombreuses concertations ont eu lieu avec le secteur durant deux ou trois ans, sauf effectivement sur le choix des couleurs.

L'identification des taxis a fait l'objet de deux réunions avec les chauffeurs de taxi. J'ai rencontré par ailleurs chaque exploitant du secteur à ce propos, et le sujet a également été abordé lors des réunions du comité consultatif par mon collaborateur. Nous avons établi notre décision sur la base des remarques exprimées. Bien que le secteur ne soit pas unanimement favorable à cette identification, nombreux sont les chauffeurs et les exploitants à l'accueillir positivement.
Cette initiative risque toutefois de poser un problème pour certains, pour lequel il n'existe pas de solution immédiate. J'y reviendrai plus tard.

Par ailleurs, Mmes Teitelbaum et Payfa, votre conception de la concertation est pour le moins étonnante. Dans un régime démocratique, la décision revient au gouvernement et à sa majorité, ou de même au conseil communal, et non à un secteur en particulier. La décision appartient aux élus et non à un groupe, car dans un tel cas, il s'agirait de corporatisme et non de démocratie.

Je ne suis pas corporatiste. Abandonner la décision à un groupe ne vaut ni pour les syndicats, ni pour les organisations d'employeurs, ni pour les groupes de taxis, ni pour les défenseurs du transport en commun. C'est pour cela que la démocratie a été inventée : servir l'intérêt général. Les hommes

*veel steden. Veel Brusselaars sturen mij foto's van zwart-gele taxi's uit de hele wereld.*

*De keuze van deze twee kleuren stemt overeen met een vraag van de sector. Herstellingen aan de carrosserie zijn minder duur als de auto zwart is.*

*De kleine zelfstandigen vroegen om de kleuren niet rechtstreeks op de carrosserie aan te brengen, zodat ze hun voertuig zonder op te vallen kunnen gebruiken voor privédoeleinden.*

*Veel opmerkingen van de sector zijn tot het forfait te herleiden. Zodra alle taxibedrijven afzien van het forfaitair systeem en met eigen auto's werken, zullen de problemen verdwijnen.*

*Een andere vraag van de taxichauffeurs is om een overgangsperiode in te lassen. We zijn bereid om tijdens een eerste fase rekening te houden met alle gefundeerde opmerkingen.*

*Uit dit alles blijkt dat we wel degelijk overleg hebben gepleegd met de vertegenwoordigers van de sector.*

*We hebben voor de kleuren zwart en mangogeel gekozen. Geel en zwart worden vaak gebruikt, bijvoorbeeld ook in het logo van Midas en in Nederlandse en Franse nummerplaten. Deze kleurencombinatie komt heel vaak voor in logo's van bedrijven en dergelijke. Ze is niet bedoeld om Vlaanderen te promoten.*

*Mijnheer de Patoul, u bent schepen in Sint-Pieters-Woluwe. Als u uw zwart-geel-rode sjerp draagt, promoot u toch niet per se Vlaanderen omdat de kleuren geel en zwart erin voorkomen?*

*(Samenspraak)*

*Zwart en geel worden in de hele wereld gebruikt voor taxi's. Het voorstel komt trouwens van een Franstalig Brussels ontwerpbureau.*

*In tegenstelling tot wat de heer de Patoul beweert, zal er in Brussel geen allegaartje van taxi's rondrijden. Tegenwoordig is 95% van de taxi's zwart. Enkel 5% is wit. Die kleur zal snel verdwijnen. Misschien kan het Brussels Gewest daarbij helpen. Tijdens een overgangsperiode blijven witte taxi's nog toegelaten, maar binnen anderhalf jaar zullen ze volledig verdwenen zijn.*

politiques qui sont soumis à la censure de la population opèrent les choix et endossent la responsabilité finale. Cela ne signifie pas que l'on ne doive pas écouter les gens et entendre leurs arguments. Cependant, le choix final, en démocratie, appartient à la classe politique. Celle-ci doit assumer ses choix et non s'esquiver lorsque les esprits s'échauffent. Moi, j'assume mes choix. Je suis convaincu, comme tout le monde, que cette identité forte est nécessaire.

Les arguments que le secteur a invoqués contre la création d'une telle identité étaient les suivants. D'abord, le coût : le secteur ne veut pas payer le changement. La première fois, c'est donc la Région qui payera : l'argument tombe . Au sein du comité consultatif où j'étais présent, lors d'une réunion constructive, une remarque a été émise. La Région payera la première fois, mais certaines sociétés changent leurs voitures tous les trois ou quatre ans et n'attendent pas sept ans. Le coût supplémentaire est estimé à 400 euros. Cette année-là, si l'achat d'une nouvelle voiture est nécessaire, pourquoi ne pas exempter ce véhicule de la taxe régionale ? Je me suis engagé, lors de cette réunion, à soutenir cette approche. Lors de chaque remplacement de véhicule entraînant ce surcoût de 400 euros en peinture ou en adhésifs, la Région interviendra à concurrence de ce montant. Ceci constitue une preuve du fait que je tiens compte des arguments constructifs.

Le secteur a aussi relevé le fait que 95% des voitures sont noires et demandé que cet élément soit pris en considération, M. de Patoul. Seules 5% de celles-ci sont blanches. Il convient de tenir compte de cette réalité, et nous l'avons fait. En effet, nous avons gardé la couleur noire comme couleur de base. C'est la raison pour laquelle nous avons pris l'option bicolorée. Cette dernière est choisie dans beaucoup de villes. Le ministre Borloo, en France, a récemment exigé que tous les taxis circulant dans les villes françaises soient bicolores. De nombreux Bruxellois, et c'est assez amusant, m'envoient des e-mails accompagnés de photos de taxis bicolores noirs et jaunes, prises un peu partout dans le monde, à Buenos Aires, à Barcelone, à Rio, etc.

Une troisième raison pour laquelle nous avons fait le choix de ces deux couleurs répond à une demande du secteur. Celui-ci a relevé qu'en cas d'accident, il fallait pouvoir procéder facilement à

*Een van meest voorkomende klachten is dat men in Brussel de taxirit niet met een kredietkaart kan betalen. Dat is nochtans een goede manier om fraude te bestrijden, aangezien de kredietkaart een spoor achterlaat.*

*Wij willen de taxi's die de nieuwe kleuren kiezen, belonen met een kredietkaartlezer. De adviesraad heeft me erop gewezen dat door de Europese veiligheidsnormen de nieuwe kredietkaartlezers duurder zijn geworden en dat de gewestelijke bijdrage niet zal volstaan. Ik zal daarom proberen een prijsvermindering te bedingen, en als dat niet lukt, zullen we de bijdrage verhogen.*

*Wat de "spoetniks" betreft, is er in het verleden een belangrijke vergissing gemaakt. Het gewest had vergeten om een patent voor de "spoetniks" aan te vragen, zodat de licentie eigendom is gebleven van de producent en deze gedurende jaren zeer hoge prijzen heeft kunnen vragen. Wij zullen niet dezelfde vergissing maken. Aangezien de voorraad "spoetniks" uitgeput is en de identiteit zal worden gewijzigd, hebben wij beslist de "spoetniks" te wijzigen en er een aantal nieuwe elementen in op te nemen.*

*Heel wat "spoetniks" worden momenteel gestolen en aan het Zuidstation verkocht. Daarom zal op de nieuwe "spoetniks" een antidiefstalalarm worden geplaatst. Daarnaast is er een alarmknop in het voertuig met de "spoetnik" verbonden, zodat een chauffeur die in gevaar is, dit kan laten weten door de "spoetnik" te laten knipperen. Ook het nummer van de taxi zal duidelijker zichtbaar zijn.*

*Binnen anderhalf jaar zouden alle oude "spoetniks" moeten zijn verdwenen. De eerste nieuwe spoetniks zullen zichtbaar zijn op de taxi's die de nieuwe kleuren kiezen. Ook alle taxi's die een nieuwe "spoetnik" nodig hebben, zullen direct op het nieuwe model moeten overschakelen. Daarna zal de rest van de taxi's volgen. De nieuwe "spoetnik" zal ongeveer hetzelfde kosten als de oude, maar heel wat meer functies omvatten. De "spoetnik" is evenwel gratis voor de taxichauffeurs, mevrouw Payfa.*

des réparations au niveau de la carrosserie, qui sont plus coûteuses pour certaines couleurs que pour d'autres. Nous avons tenu compte de cette remarque et avons conservé le noir comme couleur de base, dont le remplacement en cas d'accident n'entraîne pas de coût supplémentaire.

Les chauffeurs de taxis ont également signalé que ces couleurs devaient pouvoir être retirées et ne devaient donc pas être peintes à même la carrosserie. Nous avons prévu cette possibilité pour répondre à la demande des petits indépendants, qui sont aujourd'hui obligés d'utiliser leur voiture privée ou d'en louer une pour travailler comme taximan et ne veulent pas partir en week-end ou en vacances avec un véhicule dont les couleurs sortent de l'ordinaire.

Il faut souligner que de nombreuses réticences exprimées par le secteur sont liées au forfait. Le jour où toutes les exploitations de taxis travailleront avec leurs propres voitures et ne recourront plus à un système de forfait, ce problème disparaîtra. En outre, de nombreuses personnes partent en vacances avec une voiture couverte de publicités ou un véhicule professionnel, sans que cela ne pose problème.

Les chauffeurs ont également demandé que l'on tienne compte d'une période de transition. La mesure est dès lors volontaire dans une première phase, ce qui tient compte de toutes les remarques que l'on peut raisonnablement invoquer. Mais les oppositions nettes, non argumentées, s'opposent au choix politique d'une image forte.

Tous ces éléments indiquent que nous nous sommes clairement concertés avec les représentants de la profession.

Je vous rappelle que les couleurs choisies sont le noir et le jaune-mangue - code RAL 1003 - ou jaune signal. Dans le secteur automobile, auquel le taxi est lié, le jaune et le noir sont des couleurs universelles. Par exemple, Midas utilise les couleurs noir et jaune. A ma connaissance, ils ne font pas la publicité pour la Flandre. Les plaques d'immatriculation françaises et néerlandaises sont aussi jaune et noir.

De plus, ces couleurs deviennent à la mode dans le marketing, parce qu'elles attirent l'attention. Il est vrai que ce sont les couleurs de la Flandre. Mais ce

n'est pas le jaune que nous avons choisi. C'est un autre jaune. Le Tour de France a les mêmes couleurs. La ville de Londres lance une campagne pour les taxis en noir et jaune. Comme nous.

M. de Patoul, chaque semaine quand vous célébrez des mariages, ou quand vous paradez dans votre écharpe d'échevin, vous portez les couleurs de la Flandre !

*(Colloques)*

Si nous avons choisi ces deux couleurs, c'est parce que ce sont celles des taxis dans le monde entier. Cette proposition émane d'un bureau bruxellois francophone. Il n'y avait pas un Flamand. Ils m'ont convaincu de prendre ces couleurs après examen du marché. Pour moi, il n'est pas contradictoire de combattre les plaques chocolat de la Flandre en choisissant ces deux couleurs.

Contrairement à ce que M. de Patoul a dit, il n'y aura pas une flotte de couleurs différentes qui va rouler à Bruxelles. Actuellement, 95% des voitures sont noires. Seules 5% sont blanches et elles vont assez rapidement disparaître. Peut-être la Région pourra-t-elle les y aider, comme c'est un pourcentage minoritaire. Dans l'arrêté que le gouvernement a envoyé au Conseil d'Etat et qui a été approuvé en première lecture, nous avons biffé le blanc. Il y aura une période de transition, mais je suis certain que d'ici un an et demi, la couleur blanche aura complètement disparu.

J'espère que le deuxième type de taxis se généralisera rapidement.

J'en viens aux questions sur les cartes de crédit et le spoutnik. Une des gros griefs concernant les taxis dans cette ville est que l'on ne peut régler sa course à l'aide d'une carte de crédit. C'est pourtant la meilleure méthode contre la fraude. La carte de crédit laisse une trace. C'est la raison pour laquelle la petite imprimante du lecteur du taximètre tombe toujours en panne. Il doit y avoir quelque chose dans l'air : cela fonctionne sans problème partout dans le monde, sauf à Bruxelles. Les mètres sont pourtant identiques. C'est un constat. Lorsque l'on paye avec une carte de crédit, une preuve existe. Les restaurateurs n'aiment pas non plus que l'on règle l'addition avec une carte de crédit.

Nous avons voulu favoriser ceux qui choisiront la

nouvelle couleur par l'octroi d'un lecteur de cartes de crédit. J'ai eu connaissance d'un nouveau problème lors des réunions du conseil consultatif : les normes techniques de sécurité imposées par une mesure européenne rendent les nouveaux types de lecteurs de cartes assez chers. Le niveau d'intervention prévu ne suffira dès lors pas, mais je m'engage, avec mon cabinet, vis-à-vis du secteur des taxis, à rencontrer les exploitants des systèmes de lecture des cartes de crédits pour négocier avec eux une diminution de leurs prix. Si la négociation échoue, nous devrons augmenter notre intervention, ce qui ne me posera pas de gros problème. Voici une nouvelle preuve de la concertation et du caractère constructif de la réunion.

Une erreur a été commise dans le domaine des spoutniks. La Région a ouvert ce marché par le passé, mais a oublié de prendre une patente pour les spoutniks, ce qui fait que la licence est restée la propriété de la firme qui les a développés. Par conséquent, cette firme a pu, durant des années, maintenir des prix très élevés. Cela a été une bonne affaire pour cette firme, mais pas pour les chauffeurs de taxis ni pour la Région. Nous n'avons pas voulu commettre une nouvelle fois cette erreur. Le stock de spoutniks étant épuisé, et puisque toute l'identité sera transformée, et pas seulement les voitures, mais aussi les bornes de stationnement situées en voirie, nous avons décidé, après avoir entendu le secteur, d'ajouter quelques spécificités. De nombreux spoutniks sont actuellement volés et vendus au marché de la gare du Midi. Nous devrions peut-être y aller ensemble, Mme Payfa, afin d'essayer d'améliorer notre relation. Vous pourriez voir vous-même le marché noir où se fournissent les chauffeurs de taxis. C'est très bizarre. Le secteur lui-même vole et revend sur le marché noir. Nous avons prévu, sur le nouveau spoutnik, une sirène anti-vol qui retentit lorsque l'on ôte le dispositif de la voiture.

Deuxièmement, et des interpellations de votre groupe y ont eu trait dans le passé, lorsqu'un incident menaçant la sécurité du chauffeur a lieu à l'intérieur d'un véhicule, les services de sécurité ont beaucoup de mal à en être avertis. Un bouton sera désormais lié au spoutnik. Ce dernier se mettra à clignoter si on actionne ce bouton. Les gens sauront alors que tel taxi avec telle plaque d'immatriculation se trouve en difficulté. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons indiquer plus

**Mevrouw Martine Payfa** *(in het Frans).- Komt er een iris op de "spoetnik"?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Neen, maar wel op de motorkap. Het ontwerpbureau is daarmee bezig. Er komen wel blauwe lijnen op de "spoetnik", net als op de motorkap en de nummerplaten.*

*Het gewest betaalt diegenen die de nieuwe identiteit overnemen, 400 euro voor de stickers en subsidies voor de plaatsing van kredietkaartlezers en eventueel GPS-systemen, dus in totaal 1.000 euro. Wij bieden ook gratis de eerste "spoetnik" aan. Bovendien mogen de taxi's belastingvrij reclame maken, op voorwaarde dat de inkomsten terugvloeien naar de sector.*

*De sector schijnt overigens reclame ín de taxi interessanter te vinden. Ik ben daar niet tegen en zal deze mogelijkheid onderzoeken. Voor mijn part kan het ook binnen én buiten.*

*Er is dus heel wat overleg geweest, maar uiteindelijk maak ik een keuze. Ik ben daarvoor verkozen. Over de kleuren kan gediscussieerd worden, maar een universele kleur voor de taxi's is een goede zaak.*

*De heer de Patoul verwijst naar de bussen, die geel en blauw waren. Dat is een combinatie die niet veel meer gebruikt wordt. Bussen en trams zijn overigens erg grote, opvallende voertuigen. Het is dan ook niet nodig om ze extra te beklemtonen. Integendeel, het is stedenbouwkundig en esthetisch*

clairement ces numéros, ce que certains n'aiment évidemment pas, car cela limitera la fraude.

Nous avons tenu compte de ces deux spécificités et tous les anciens spoutniks disparaîtront. La première phase verra disparaître ceux qui coiffent les taxis des compagnies ayant choisi la nouvelle couleur. Puis, tous ceux qui ont besoin d'un nouveau spoutnik seront tenus d'adopter le nouveau modèle. Lors de la troisième phase, tous les anciens spoutniks seront remplacés, l'opération s'étalant sur un an et demi maximum. Le nouveau spoutnik coûtera à peu près la même somme que l'ancien, puisque, entre-temps, le coût de la vie a augmenté, mais il comportera beaucoup plus de fonctionnalités. Le spoutnik sera gratuit pour les chauffeurs de taxis, Mme Payfa.

**Mme Martine Payfa.-** Sans vouloir polémiquer, y aura-t-il un iris sur le spoutnik ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Non, mais on ajoutera un iris, avec une ligne, sur le capot de la voiture. Le bureau de design s'en occupe. On y ajoutera un spoutnik avec des lignes bleues, selon le modèle de la charte de la Région. C'était déjà prévu sur les plaques d'immatriculation, et ce sera en plus grand sur les capots.

Que faisons-nous, à la Région, pour ceux qui choisissent cette nouvelle identité ? Nous payons 400 euros pour l'adhésif, et nous donnons des incitants pour des lecteurs de cartes de crédit, éventuellement des GPS - puisqu'on reçoit des plaintes à propos de la méconnaissance de la géographie de la ville par les taxis -, soit un total de 1.000 euros. S'y ajoute le coût du premier spoutnik, qui est offert. De plus, à titre de mesure économique pour le secteur, on autorise - Mme Delforge ne va pas être d'accord - la publicité sans taxe sur les voitures, si le revenu retourne vers le secteur.

A la réunion, j'ai entendu pour la première fois cette nouvelle demande du secteur, qui devrait mieux plaire à Mme Delforge. Il semble que, pour eux, la publicité soit plus intéressante si elle est à l'intérieur de la voiture. J'ai répondu que je n'étais pas contre ; on examinera cette question avec eux. Cela pourrait être aussi à l'intérieur et à l'extérieur. Donc, pour la troisième fois, j'ai tenu compte d'une remarque du secteur.

*veel interessanter om ze meer te integreren in het stedelijk weefsel.*

*De taxi's zijn echter wagens als alle andere en springen niet direct in het oog.*

*Iedereen is het erover eens dat de Brusselse taxi's onvoldoende herkenbaar zijn. Dat is ook gebleken uit enquêtes. De taxi's moeten duidelijk herkenbaar zijn in het straatbeeld.*

*De keuze voor de kleuren van de nieuwe bussen en trams werd overigens gemaakt door een regering waar de MR deel van uitmaakte.*

*Aangezien een aantal bussen en trams werd vervangen, heb ik beslist om ook de oudere exemplaren een nieuwe look te geven. In het begin werden de oude bussen inderdaad niet echt op de meest geschikte manier herschilderd. Ook de oude trams werden opgefrist, zodat de Brusselaars in wijken waar geen nieuwe trams rijden, ook van hoogwaardig openbaar vervoer gebruik kunnen maken.*

*Bussen en trams moeten niet opvallen in het straatbeeld, taxi's wel.*

Pour résumer, il y a eu beaucoup de concertations. Je trouve cependant que dans une démocratie, ce n'est pas un secteur, mais la politique qui doit décider. Nous sommes élus pour cela ; autrement, nous n'avons aucune fonction.

On peut discuter sur les couleurs : noir, jaune... Un de mes collègues francophones voulait fuchsia et rose - ce n'est pas une blague. On peut débattre. Mais je crois que c'est une bonne chose pour la ville qu'on utilise une couleur universelle pour les taxis.

M. de Patoul a fait allusion aux bus, qui étaient jaune et bleu. C'est vrai que je n'aime pas cette association : il n'y d'ailleurs plus guère qu'Ikea pour l'utiliser. Les bus et les trams sont des véhicules très grands, très présents dans le tissu urbain. On a fait des enquêtes à ce sujet. Les gens identifient inconsciemment les bus et les trams, avec ce rouge, ce jaune et ce bleu, comme des choses "ordinaires". Et psychologiquement, il n'est pas nécessaire d'imposer les transports en commun, déjà massifs par nature, dans le paysage urbain moderne. Ils doivent faire partie de la vie. Quand on met l'accent sur les bus et les trams avec des couleurs vives, qui attirent l'attention, on insiste sur leur présence. Urbanistiquement et esthétiquement, ce n'est pas une bonne chose.

Par contre, les taxis sont des voitures comme les autres, qui disparaissent dans le milieu urbain. Mme Payfa doit être un des seuls êtres humains dans cette Région qui estime que les taxis bruxellois sont aisément identifiables. Ce n'est pas le cas.

Tout le monde s'accorde pour dire que les taxis bruxellois ne sont pas clairement identifiables. Des consultations que nous avons réalisées l'ont confirmé.

Il est nécessaire de pouvoir identifier les taxis dans le tissu urbain, sinon on ne les voit pas.

Le choix des nouvelles couleurs des bus et des trams a été fait par une majorité dont vous étiez membre. Cette couleur a été choisie par mon prédécesseur et, à ce moment, le MR était dans le gouvernement.

Puisque nous allions avoir un nouveau matériel roulant, avec de nouvelles couleurs - que de

nombreuses autres villes utilisent aussi maintenant - et qu'il subsisterait du vieux matériel aux anciennes couleurs dans la ville - la différence de matériel accentuant la différence entre les quartiers -, j'ai voulu rafraîchir le reste du matériel roulant. Comme nous étions face à un achat important de bus, nous avons préféré qu'ils portent d'emblée les nouvelles couleurs. C'est vrai qu'au début les anciens bus n'ont pas été repeints de manière tout à fait adéquate. En effet, dans les nouveaux bus, il n'y a qu'une petite bande grise avec des grandes fenêtres noires alors qu'il y a davantage de noir et moins de gris dans les anciens bus qui ont été repeints. Les trams ont bénéficié d'un rafraîchissement complet pour que les gens qui habitent dans les quartiers où ne circulent pas de nouveaux trams puissent profiter aussi d'un matériel de première classe. Ainsi, les trams qu'un autre de mes prédécesseurs, M. Jean-Louis Thys, a achetés, ont l'air beaucoup plus modernes avec les nouvelles couleurs.

La différence des bus et des trams ne doit pas être accentuée dans le tissu urbain. Par contre, la différence des taxis doit l'être.

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

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

**De heer Rachid Madrane** *(in het Frans).- Wanneer denkt u dat alle Brusselse taxi's dezelfde visuele identiteit zullen hebben?*

**M. Rachid Madrane.-** Savez-vous dans quel délai l'ensemble des taxis bruxellois auront une identité visuelle uniforme ?

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Ik hoop de sector binnen een jaar te kunnen overtuigen. Aangezien de aanpassing vrijwillig gebeurt, heb ik de sector geen deadline opgelegd. Een oplossing voor de kleine zelfstandigen zou de laatste plooien kunnen gladstrijken.*

**M. Pascal Smet, ministre.-** J'espère pouvoir convaincre le secteur d'ici un an. Toutefois, aucun délai n'est fixé puisque la base est volontaire. On constate cependant une volonté de réflexion. Une solution pour les petits indépendants qui possèdent leur propre voiture permettrait d'aplanir les derniers problèmes.

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

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

**Mevrouw Vivane Teitelbaum** *(in het Frans).- De MR-fractie zal een gemotiveerde motie indienen.*

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Le groupe MR déposera un ordre du jour motivé dans les délais réglementaires.

**De voorzitter.-** Naar aanleiding van de interpellatie wordt een gemotiveerde motie aangekondigd door de heer Serge de Patoul.

**M. le président.-** En conclusion de l'interpellation, un ordre du jour motivé est annoncé par M. Serge de Patoul.

## MONDELINGE VRAGEN

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF**

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

**betreffende "het gevolg dat de regering wil geven aan de besluiten van de staten-generaal over de mobiliteit".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "het eindejaarsnet 2009".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).- Gewoontegetrouw zorgde de MIVB op oudejaarsavond voor een speciaal eindejaarsnet: bussen, trams en metro's reden gratis. Alle lijnen van het Noctis-netwerk functioneerden van middernacht tot vijf uur 's ochtends. Er reden echter geen bussen in het centrum voor 1u30. Waarom? De metro reed wel, op de drie lijnen, en ook verscheidene tramlijnen waren in dienst.*

*Dit jaar werden er aan het eindejaarsnet enkele vernieuwingen doorgevoerd. Hoeveel reizigers*

## QUESTIONS ORALES

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

**QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF**

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

**concernant "les suites que le gouvernement compte réserver aux conclusions des états généraux de la mobilité".**

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

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "le réseau réveillon 2009".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Comme chaque année, la STIB a mis en place pour le réveillon de la nouvelle année son opération réseau réveillon où bus, trams et métros desservaient gratuitement la capitale. Ainsi, toutes les lignes de bus du réseau Noctis étaient en activité entre minuit et 5 heures du matin. Toutefois, les lignes de bus ne desservaient pas le centre ville avant 1h30. Nous aurions aimé savoir pourquoi.

Par ailleurs, en ce qui concerne le métro, les trois lignes circulaient aussi toute la nuit selon des

*hebben van het eindejaarsnet gebruik gemaakt? In 2008 lag het aantal reizigers (63.500) de helft lager dan in 2007, omdat het vuurwerk op de valreep geschrapt was. Normaal gezien zouden de cijfers voor 2009 in de buurt moeten liggen van die van 2007. Hebt u een idee van het aantal reizigers per vervoermiddel -- tram, bus of metro?*

*Waren er nieuwigheden op het vlak van de communicatie met het publiek? Wat was de totale kostprijs van het initiatief? Lag die hoger dan de vorige jaren? Welke posten kostten het meest? Hoeveel personeelsleden zette de MIVB voor deze actie in?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Elk jaar organiseert de MIVB gratis openbaar vervoer op oudejaarsnacht, van middernacht tot vijf uur 's ochtends. Dit jaar bestond het aanbod uit een metronet met een hoge frequentie voor en na het vuurwerk, trams op de assen noord-zuid, Koningstraat en middenring tot 1u30, en het Noctisnetwerk. Tot 1u30 reden de bussen inderdaad niet in de Vijfhoek, omdat het vuurwerk gepaard ging met talloze omleidingen.*

*Er maakten 113.000 personen gebruik van het eindejaarsnet: 15.000 op de bus, 18.000 op de tram en 80.000 op de metro. Deze cijfers liggen inderdaad in de buurt van die van 2007.*

*De totale kostprijs bedroeg 131.000 euro. Dat is iets minder dan vorig jaar. Voor het eindejaarsnet*

fréquences variables en fonction de l'évolution horaire. Plusieurs lignes de tram sur l'axe Nord-Sud - Gare de Schaerbeek-Churchill et Gare du Midi-Buyl -, l'Axe royale - lignes 92 et 94 prolongées - et la Grande ceinture - ligne 25 prolongée - venaient compléter le dispositif à destination des voyageurs.

Des innovations et adaptations ont donc, cette année encore, été apportées au réseau réveillon. Dès lors, nous souhaiterions savoir combien de navetteurs ont été transportés durant la nuit de la Saint-Sylvestre. L'année dernière, le chiffre était de 63.500 voyageurs. Ce nombre peu élevé - deux fois moins qu'en 2007 -, s'expliquait notamment par l'annulation en dernière minute du feu d'artifice en raison des menaces d'attentats terroristes sur la capitale. Cette année aurait donc dû voir la fréquentation revenir à des chiffres comparables à ceux de 2007. D'autre part, pourrions-nous avoir une idée de la répartition des voyageurs selon le mode de transport utilisé - bus, trams et métros ?

Par ailleurs, en termes d'information et de sensibilisation du grand public, nous aurions souhaité savoir si des innovations avaient été apportées. Enfin, quel est le coût global d'une telle opération ? Le budget est-il en hausse par rapport aux années précédentes ? Comment se répartit-il entre les différents postes ? En outre, combien de membres du personnel de la STIB ont-ils été mobilisés pour le bon déroulement de cette action ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** La STIB met chaque année en place un réseau réveillon lors de la nuit de la Saint-Sylvestre. Ce réseau de nuit est gratuit de minuit à 5h du matin. Cette année, l'offre était constituée :

- du réseau de métro avec un renforcement des cadences en fonction de la programmation du feu d'artifice ;
- d'un service de tram prolongé en soirée sur les axes Nord-Sud, Royale et de Grande ceinture jusqu'à 1h30 ;
- et du réseau Noctis.

Les lignes de bus ne desservaient effectivement pas le centre ville - le Pentagone - avant 1h30 - premier départ à De Brouckère -, en raison des nombreuses déviations mises en place pour le feu d'artifice.

*zijn er ongeveer 120 bestuurders ingezet.*

*Net zoals de vorige jaren lichtte een grootschalige informatiecampagne het publiek in over het initiatief. Nieuw dit jaar was de overeenkomst tussen de MIVB en het BIVV om naar BOB te verwijzen. De campagne verscheen op de flanken van de MIVB-voertuigen, in de dag- en weekbladen en kwam ook op de radio. In de Bootiks waren miniplannetjes te verkrijgen. Ook op de website en in de nieuwsbrief van de MIVB was er ruimte voor de campagne. Nieuw dit jaar was de uitzending van een spot op TV Brussel en Télé Bruxelles, waarop een aantal MIVB-chauffeurs te zien waren. De communicatiecampagne startte op 15 december, een week vroeger dan vorig jaar.*

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).- Ik dank de minister voor zijn antwoord.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN DESTEXHE**

La fréquentation globale du réseau réveillon 2008-2009 est évaluée à 113.000 personnes. La répartition des voyageurs selon le mode de transport utilisé est la suivante : 15.000 pour le bus, 18.000 pour le tram et 80.000 pour le métro. Ce chiffre est effectivement du même ordre de grandeur que ceux pour 2006-2007.

Le coût global de l'opération est évalué cette année à 131.000 euros. Ce montant est légèrement inférieur à l'an dernier, mais reste comparable, le réseau différant quelque peu. Quelque 120 conducteurs - les trois modes confondus - ont travaillé la nuit de la Saint-Sylvestre pour assurer le bon déroulement de l'opération. Nous les en remercions.

Comme les années précédentes, une large campagne de communication a été déployée pour informer le public du dispositif mis en place. La STIB a innové cette année en concluant un accord avec l'IBSR pour l'utilisation du concept de Bob dans sa campagne de promotion du réseau du nouvel an. Cette campagne se déclinait sur les flancs de véhicules de la STIB, en presses quotidienne et hebdomadaire gratuite et payante ainsi qu'en radio. De mini-plans étaient également mis à disposition dans les Bootik. Les supports internet et la newsletter de la STIB complétaient la campagne.

Fait nouveau, la campagne a été renforcée par un spot télévisé diffusé sur Télé Bruxelles ainsi que sur TV Brussel. Pour ce spot télévisé, les chauffeurs de la STIB ont été sollicités en tant qu'acteurs du déplacement. Autre nouveauté : la communication a débuté la semaine du 15 décembre, soit une semaine plus tôt que par le passé.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Je remercie le ministre pour ses réponses.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. ALAIN DESTEXHE**

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

**betreffende "de parking van het Flageyplein".**

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

**De heer Alain Destexhe** *(in het Frans).- Na jarenlange werken is het Flageyplein eindelijk klaar. De parking kan echter nog steeds niet worden gebruikt, hoewel het bijna onmogelijk is om te parkeren in de buurt. Wanneer gaat de parking open? Wat is precies het probleem? Hoe verloopt het overleg met de gemeente Elsene? Welke oplossing stelt u voor?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Mijnheer Destexhe, u moet uw vraag in de gemeenteraad van Elsene stellen, want die is verantwoordelijk voor de uitbating van de parkeergarage. Ik heb meerdere pogingen ondernomen om de parking door het Brussels Gewest te laten uitbaten, maar botste steeds op een njet van de gemeente Elsene.*

*Er mag niet worden geparkeerd op het Flageyplein of het Heilig-Kruisplein, ook al wordt er tegenwoordig vaak illegaal geparkeerd.*

*De gemeente heeft een bestek gepubliceerd. De officiële kennisgeving was eind 2008.*

*De door de gemeente aangestelde ondernemer begon in november 2008 aan de werken, die in september 2009 klaar moeten zijn.*

*Ik heb als tussenpersoon bemiddeld en voorgesteld dat de parking van het voormalige gebouw van het Nationale Instituut voor de Radio-omroep (NIR) zou worden opengesteld. De burgemeester van Elsene heeft mijn voorstel jammer genoeg geweigerd.*

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

**concernant "le parking de la place Flagey".**

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

**M. Alain Destexhe.-** La place Flagey est terminée, après six ou huit ans de travaux. Ce n'est pas trop tôt. Toutefois, les parkings ne sont toujours pas opérationnels. Comme vous le savez, il est très compliqué, voire impossible de stationner dans le quartier, en particulier si l'on veut accéder au musée d'Ixelles, un important lieu de culture dans notre Région, qui souffre terriblement de ce problème. Quand le parking de la place Flagey sera-t-il ouvert ? Qu'est-ce qui bloque ? Où en êtes-vous avec la commune ? Quelles solutions envisagez-vous ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** M. Destexhe devrait poser sa question au conseil communal de la commune d'Ixelles, dont dépend malheureusement la gestion du parking souterrain. Nous avons essayé à plusieurs reprises de régionaliser l'exploitation du parking, pour son ouverture en 2008. La commune a refusé. Cela a donné lieu à de nombreux débats, qui ont été partiellement répercutés dans les journaux.

Le permis est clair : il ne peut y avoir de parking sur la place Flagey, pas plus que sur la place Saint-Croix, même si une forme de parking sauvage et illégal se développe actuellement sur la place Sainte-Croix.

La commune a publié le cahier des charges. La notification a eu lieu fin 2008, deux ans après le lancement du cahier spécial des charges.

L'entrepreneur mandaté par la commune a commencé les travaux en novembre 2008 et l'inauguration est prévue en septembre 2009.

J'ai joué l'intermédiare en proposant à la commune d'envisager l'utilisation du parking dans le bâtiment INR, à côté de La Cambre. Je lui ai proposé de

*Drie jaar geleden heb ik de gemeente Elsene voorgesteld om een pendeldienst te organiseren van een aantal parkings en van het metrostation Naamsepoort naar het Flageyplein, maar ook die suggestie werd afgewezen.*

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

**De heer Alain Destexhe** *(in het Frans).- Ik dacht dat het probleem te maken had met overstromingsgevaar, maar blijkbaar ligt het aan vertragingen met de werken.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- In 1998 sloten de toenmalige minister Gosuin, de gemeente Elsene en het Brussels Gewest een overeenkomst. In 2004 vroeg de gemeente een stedenbouwkundige vergunning voor een technische lege ruimte.*

*Eerst hield voormalig minister Gosuin zich bezig met het dossier, vervolgens zijn opvolger minister Huytebroeck. Ik heb me enkel beziggehouden met de bovengrondse werken. Die waren allemaal op tijd klaar, met uitzondering van het afdak.*

*Er is discussie ontstaan tussen minister Huytebroeck en de gemeente Elsene over het overstromingsgevaar. Uiteindelijk heeft de gemeente het standpunt van het Brussels Gewest gevolgd, namelijk dat het overstromingsrisico zeer beperkt is en dat de parking kan worden gesloten als het KMI zware regenval aankondigt.*

*Het volstaat om de autobestuurders te waarschuwen en de wagens te verwijderen van eigenaars die niet konden worden verwittigd. De gemeente zal letten op de waterdichtheid van de elektrische toestellen tijdens de werken. We hebben dit debat reeds lang geleden gevoerd. Ik betreur wel dat de parking gesloten was tijdens de opening van het Flageyplein.*

conclure un accord, éventuellement avec l'aide de la Région. Le bourgmestre a refusé de suivre cette suggestion, ce que je ne peux que déplorer avec vous.

Il y a trois ans, j'avais déjà proposé à la commune d'Ixelles d'organiser - sous forme d'un partenariat entre la STIB, la Région, la commune et l'exploitant du parking Flagey - un service de navettes vers les parkings existants de la Toison d'Or et de la Tulipe et la station de métro de la Porte de Namur. La commune n'a malheureusement jamais voulu s'inscrire dans cette offre généreuse de la Région.

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

**M. Alain Destexhe.-** Je pensais qu'il s'agissait d'un problème d'inondation. Vous semblez dire qu'il s'agit d'un problème de retards dans les travaux.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Une charte a été signée en 1998 entre le ministre Gosuin, la commune d'Ixelles et la Région. En 2004, la commune a demandé un permis d'urbanisme pour faire du vide technique un parking.

Ce sont les ministres Gosuin, puis Huytebroeck, qui ont géré le sous-sol. Je me suis quant à moi occupé exclusivement du réaménagement de la place, en respectant presque tous les délais, sauf pour l'auvent, dont la construction a pris quelque retard.

Un débat a surgi à un moment donné entre la ministre Huytebroeck et la commune concernant les risques d'inondation du parking. Finalement, la commune a accepté la thèse soutenue depuis deux ans par la Région selon laquelle le risque est très limité et le parking peut être fermé lorsque l'IRM (Institut Royal Météorologique) annonce - 48 heures à l'avance - l'arrivée de pluies exceptionnelles, qui représentent un risque d'inondation à Bruxelles.

Il suffit d'avertir les automobilistes et de procéder au retrait des véhicules des propriétaires qui n'ont pas été prévenus. La commune veillera par ailleurs à l'étanchéité des dispositifs techniques et électriques au moment des travaux. Ce débat sur l'inondation du parking de la place Flagey, déjà longuement abordé, est purement virtuel. Je

*- Het incident is gesloten.*

*(Mevrouw Carla Dejonghe, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.)*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER WILLEM DRAPS**

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

**betreffende "de overdekte tram- en bushalte aan het Flageyplein".**

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

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- De overdekte tram- en bushalte aan het Flageyplein was nog niet klaar tijdens de inhuldiging van het plein. Sindsdien zorgt de halte voor heel wat problemen.*

*De glazen wanden zijn niet waterdicht en zijn zo opgevat dat de reizigers blootgesteld worden aan weer en wind. Daarom werd er een weinig esthetisch noodsysteem geïnstalleerd om het regenwater op te vangen.*

*Er is geen plaats voorzien voor de standaard aankondigingsborden van de MIVB.*

*De zijmuren aan beide uiteinden van de halte zijn onbeschermd. Op een dag zal een bus ze beschadigen, met alle gevolgen vandien voor de stabiliteit van de constructie.*

*Door de grootte en de plaatsing van de halte, kan bus 60, die vanuit de Vleurgatsesteenweg komt, de halte niet inrijden. Daarvoor is de bocht te scherp. Er is dus geen goede aansluiting tussen bus 60, tram 81 en bus 71.*

*Hoeveel kostte dit bouwwerk in totaal? Wie staat in voor het onderhoud ervan en welk budget is*

regrette néanmoins que celui-ci était fermé lors de l'inauguration de la place Flagey, l'été dernier.

*- L'incident est clos.*

*(Mme Carla Dejonghe, vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE M. WILLEM DRAPS**

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

**concernant "la halle pour tramways et autobus place Flagey".**

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Draps.

**M. Willem Draps.-** La halle pour tramways et autobus de la place Flagey n'était pas achevée au moment de l'inauguration de la place et il apparaît depuis que, comme l'on pouvait s'en douter, cet équipement pose différents problèmes :

- la conception et le manque d'étanchéité des parois vitrées font que les usagers des transports publics sont exposés aux intempéries et qu'un dispositif, provisoire, peu esthétique a dû être mis en place pour récolter les eaux de pluie ;

- par une erreur de conception, aucun emplacement n'est prévu pour insérer les valves standard de la STIB donnant les informations aux voyageurs ;

- aucun dispositif ne protège les parois latérales de la halle aux deux extrémités de celle-ci et il est prévisible qu'un jour ou l'autre un bus les endommagera, entraînant un risque pour la stabilité de l'ouvrage à l'utilité contestable ;

- vu les dimensions de l'ouvrage et son implantation, il s'est avéré impossible d'y faire passer le bus 60 venant de la chaussée de Vleurgat, car le rayon de courbure est insuffisant à la sortie de cette artère, ce qui ne permet pas une bonne correspondance entre le bus 60, le tram 81 et le

*daarvoor gepland? Wordt het bouwwerk nu opgeleverd en zal het systeem voor het opvangen van het regenwater definitief worden? Zal de minister nog meer dergelijke bouwwerken plaatsen, bijvoorbeeld aan de Schaarbeekse Poort?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Het glazen dak heeft een V-vorm en is uitgerust met een goot in roestvrij staal om het regenwater op te vangen en af te voeren.*

*Er was een probleem met de levering van het roestvrij staal, zodat de verschillende stukken pas in december konden worden voorbereid. De goot moest in de week van 5 januari 2009 worden geplaatst, maar door het winterweer was dat niet mogelijk.*

*De voorlopige oplossing voor de opvang van het regenwater is niet erg esthetisch, maar de definitieve installatie zal de komende dagen klaar zijn. De vertraging was dus te wijten aan een leveringsprobleem en niet aan een ontwerpfout.*

*Het gewest had sinds het begin van het project van de heraanleg van het Flageyplein geopteerd voor een andere bushalte dan de standaard bushaltes die door de concessiehouders worden aangeboden.*

*Het spreekt voor zich dat er ook plaats moest zijn voor de mededlingen van de MIVB. Het is mogelijk om hiervoor een bord te plaatsen tussen twee palen van het afdak. De MIVB was hierover tijdig geïnformeerd en heeft haar goedkeuring gegeven.*

*Bij de heraanleg van het Flageyplein is ervoor gezorgd dat de bus-en tramhaltes als aantrekkingspolen werken voor de voetgangersbewegingen aan beide zijden van het plein. De belangrijkste intermodale pool zal aan de*

bus 71 à la place Flagey.

Quel est le coût global de cet ouvrage, en termes de conception et de réalisation ? Quelle est l'autorité responsable de son entretien pour ce qui est du nettoyage des vitres, de la réparation des dégâts dus au vandalisme, et du nettoyage du sol ? Quel est le budget prévu pour celui-ci ?

L'ouvrage est-il actuellement réceptionné et le dispositif pour recueillir les eaux de pluie peut-il être considéré comme définitif ? A la lumière de l'expérience de ce dossier, le ministre compte-t-il poursuivre l'érection de telles constructions, par exemple à la Porte de Schaerbeek ?

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** La toiture en verre a été conçue en forme de V et comporte un chenal en acier inoxydable destiné à récupérer l'eau. Ce chenal est installé au-dessus de l'embarcadère en direction de l'avenue des Eperons d'or. Le constructeur de la structure de l'auvent a rencontré un problème de fourniture de l'inox et n'a pu préparer les différentes pièces qu'au mois de décembre. Il était prévu de poser ce chenal la semaine du 5 janvier 2009. Suite aux intempéries, ce travail n'a pas pu être réalisé. Afin d'assurer le bon écoulement des eaux du vitrage vers le chenal, des bavettes seront collées sur le vitrage. Le dispositif provisoire mis en place pour récolter les eaux pluviales est, je l'avoue, peu esthétique. Dans les jours qui viennent, l'installation définitive devrait être réalisée, le retard étant dû à la non-livraison de l'inox. Il ne s'agit pas d'une erreur de conception. Depuis le début de la conception de la place, la Région a décidé de construire un auvent différent des auvents standard offerts par les concessionnaires publicitaires.

Il va de soi que des axes spécifiques doivent être prévus pour les valves de la STIB, ce qui est possible par la pose d'un cadre entre deux poteaux de l'auvent. La STIB a été informée de cela en temps utile et avait marqué son accord. Je me rappelle très bien la conversation que j'ai eue avec le directeur général adjoint et le directeur général lui-même au sujet de la place. Ils m'ont donné l'assurance qu'ils résoudraient le problème. Je retrouverai la date, mais ils étaient au courant bien avant la construction et s'étaient engagés à trouver

*zuid-westkant van het plein komen, naast de vijvers. De trams 81 en 82 en bus 71 zullen in beide richtingen door die halte rijden.*

*De bussen 38 en 60 zullen ten westen van het plein blijven rijden, met een eigen bedding in de tegenovergestelde rijrichting. Het traject van buslijn 59 zal lichtjes worden gewijzigd, maar dat was in de stedenbouwkundige aanvraag voorzien. Het traject van buslijn 60 naar het Heilig-Kruisplein verliep parallel met dat van bus 38. Er werd dus geen enkele bocht voorzien in het vergunningsdossier van 2003, noch in de tweede studie van 2005. De MIVB heeft dus nooit een wijziging van het bustraject gevraagd. Om de busbaan te beschermen, werd de draaibeweging vanuit de Vleurgatsesteenweg zelfs bemoeilijkt om te voorkomen dat voertuigen de busbaan als sluipweg zouden gebruiken. Door bus 60 aan de westkant van het plein te laten stoppen, is er een uitstekende intermodaliteit mogelijk tussen tram en bus, dankzij de korte afstand tussen de twee haltes.*

*De totale kostprijs van het afdak bedraagt 1,8 miljoen euro, BTW inbegrepen, of minder dan 2.000 euro per vierkante meter. Mobiel Brussel zal instaan voor het onderhoud en de herstelling van de bushalte in geval van vandalisme in het kader van een bestaand onderhoudscontract. Hiervoor moet dus geen specifiek budget worden uitgetrokken.*

*In december heeft de technische oplevering plaatsgehad van het Flageyplein en het Heilig-Kruisplein, met vermelding van de werken die nog moeten worden gerealiseerd of voltooid.*

*Na de gevraagde aanpassingen volgt de voorlopige oplevering.*

*De standaard bushokjes van de reclamefirma's voldoen niet voor bepaalde belangrijke haltes, waar er hogere eisen gesteld mogen worden inzake comfort, zichtbaarheid en imago. Op sommige plaatsen, zoals het Flageyplein, heb ik het ontwerp van de bus- en tramhalte geïntegreerd in een volledige heraanleg van het plein.*

*Deze week gaat het openbaar onderzoek van start voor de heraanleg van de Schaarbeekse Poort. Deze locatie biedt een van de mooiste uitzichten van Brussel. De reizigers worden er echter gehinderd door de wind en de auto's. Wij willen ze*

une solution.

En ce qui concerne le passage du bus 60 venant de la chaussée de Vleurgat, la STIB a toujours maintenu, comme à l'heure actuelle, l'itinéraire de ce bus sur le côté ouest de la place. Cette disposition a figuré dans toutes les demandes de permis depuis 2003 et n'a jamais été remise en cause par quiconque depuis. Le nouvel aménagement de la place Flagey a intégré le nouveau trajet des lignes de tram et de bus, de même que les arrêts de transport public fonctionnant comme pôles d'attraction pour les mouvements des piétons sur les deux côtés de la place. Le pôle intermodal le plus important sera situé sur la place à proximité des étangs, côté sud-ouest. Les trams 81, 82 et le bus 71 dans les deux sens passeront par ce pôle.

L'itinéraire des bus 38 et 60 sera maintenu sur le côté ouest de la place, à proximité des commerces, avec un site propre à contre-sens sur la place. L'itinéraire du bus 59 sera légèrement modifié, ce qui est prévu dans la demande de permis d'urbanisme. Il n'y a rien de neuf ; tout cela date de 2003. L'itinéraire du bus 60 vers la place Sainte-Croix était parallèle à celui du bus 38 sur la place. Dès lors, aucune giration du bus 60 n'a été envisagée dans le premier dossier de demande de permis, ni dans la deuxième étude menée après le concours, en 2005. La demande de permis de 2006 reprenait ce schéma de transport public. La rotation des bus n'a donc jamais été demandée par la STIB. Afin de protéger le site du bus sous l'auvent, la rotation venant de Vleurgat a même été rendue difficile pour éviter des mouvements parasites de véhicules empruntant le site propre pour contourner la circulation. Si les bus 60 s'arrêtent sur le côté ouest, comme prévu par le schéma de mobilité, l'intermodalité entre trams et bus reste excellente, grâce à la courte distance séparant les deux arrêts.

Le coût global de l'auvent atteint moins de 1,8 million d'euros, TVA comprise, soit moins de 2.000 euros par mètre carré. Dans un premier temps, Bruxelles Mobilité assurera les tâches d'entretien et de réparation de l'auvent en cas de vandalisme, et ceci dans le cadre d'un marché d'entretien des ouvrages d'art. Aucun budget spécifique n'est prévu, puisque cet entretien s'inscrit dans un contrat existant. Une réception technique a eu lieu au mois de décembre pour le marché complet du réaménagement de la place Flagey et de la place

*beschermen met glazen bushokjes die samen het woord 'tram' vormen. De ingangen van de metro worden overdekt met glas waarin het woord 'metro' zal staan. Dit project sluit aan bij de renovatie van de Financietoren.*

Sainte-Croix, avec mention des remarques et travaux encore à réaliser ou à terminer par l'entreprise.

Une fois les adaptations demandées terminées, la réception provisoire sera délivrée.

Il est clair que les abribus standard des concessionaires publicitaires ne cadrent pas avec certains endroits emblématiques qui demandent une solution plus ambitieuse du point de vue du confort, de la visibilité et de l'image du lieu. Dans certains cas, comme à la Porte de Schaerbeek, que vous avez mentionnée, la place Flagey et la place Rogier, j'ai décidé d'intégrer après concours la conception de l'auvent dans un projet global de réaménagement complet, ce qui renforcera l'image et la visibilité du lieu comme pôle intermodal urbain.

L'enquête publique pour la Porte de Schaerbeek vient de commencer cette semaine. Pour moi, il s'agit d'une des plus belles vues de Bruxelles. Quand on regarde vers la basilique depuis la porte de Schaerbeek, on voit tout le skyline de Bruxelles, le parc du Botanique, ... Pour l'instant, les voyageurs sont dérangés par le vent, par les voitures. Nous voulons les protéger avec des abribus en verre montrant des lettres sablées formant le mot tram. Les entrées de métro seront couvertes avec du verre et les lettres "métro" y seront inscrites. Ce projet trouve sa place dans la rénovation de la Tour des Finances, ou "Finance Tower". C'est le même architecte qui en est chargé.

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

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Draps.

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Ik neem er akte van, zonder commentaar, dat het bouwwerk 1.800.000 euro gekost heeft. Ik hoop dat het beter onderhouden zal worden dan de lift tussen het Poelaertplein en de Marollen.*

**M. Willem Draps.-** Je remercie le ministre pour le caractère complet de sa réponse. Je prends acte que nous avons dépensé 1.800.000 euros pour cet équipement. Je ne ferai pas de commentaire. Je forme le voeu que, à l'usage, il s'avère mieux entretenu et mieux sauvegardé que l'ascenseur qui relie la place Poelaert au quartier des Marolles, que je vous invite à aller visiter.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

# BIJLAGE

## Moties – Indiening

### Gemotiveerde motie

**Gemotiverde motie ingediend naar aanleiding van de interpellatie van de heer Rachid Madrane tot de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de toekomstige kleur van de Brusselse taxi's".**

«Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Rachid Madrane betreffende "de toekomstige kleur van de Brusselse taxi's" en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken ;

- Gelet op het gebrek aan overleg en het kennelijke dovemansgesprek tussen de bevoegde Minister en de taxisector ;

- Gelet op de beslissing van de Regering om de Brusselse taxisector te stimuleren de kleuren zwart en mangogeel te gebruiken ;

- Gelet op de aankondiging van Minister Pascal Smet dat de iris, het symbool van het Gewest, niet op de verplichte nieuwe lichtbak op het dak van de taxi's zou staan ;

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een echt overleg tot stand te brengen om tegemoet te komen aan de vrees van de taxisector ;

- de kleuren zwart en mangogeel te weigeren ;

# ANNEXE

## Ordres du jour - Dépôt

### Ordre du jour motivé

**Ordre du jour motivé déposé en conclusion de l'interpellation de M. Rachid Madrane à M. Pascal Smet, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant «la future couleur des taxis bruxellois».**

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Rachid Madrane concernant «la future couleur des taxis bruxellois» et la réponse du Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics ;

- Vu le manque de concertation et le dialogue de sourds manifeste entre le Ministre compétent et le secteur des taxis ;

- Vu la décision du Gouvernement de stimuler les taxis bruxellois d'adopter les couleurs jaune mangue et noire ;

- Vu l'annonce par le Ministre Pascal Smet que l'Iris, symbole de la Région, ne figurerait pas sur le nouveau « spoutnik » obligatoire ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'organiser une réelle concertation en vue de répondre aux craintes du secteur ;

- de refuser les couleurs noire et jaune mangue;

- oplossingen te vinden met het oog op de herkenbaarheid van de Brusselse taxi's door op zijn minst de Brusselse iris op de nieuwe lichtbak aan te brengen. ».

Brussel, 14 januari 2009

(Get.) Serge de PATOUL (F)
Viviane TEITELBAUM (F)
Martine PAYFA (F)

**Eenvoudige motie**

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Rachid Madrane.

- de trouver des solutions visant à l'identification bruxelloise des taxis en apposant, à tout le moins, l'Iris bruxellois sur les nouveaux « spoutniks ». ».

Bruxelles, le 14 janvier 2009

(S.) Serge de PATOUL (F)
Viviane TEITELBAUM (F)
Martine PAYFA (F)

**Ordre du jour pur et simple**

Un ordre du jour pur et simple est signé par M. Rachid Madrane.