



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 28 JANUARI 2009**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 28 JANVIER 2009**

—

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

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

INHOUD**SOMMAIRE**

INTERPELLATIES	6	INTERPELLATIONS	6
- van mevrouw Céline Delforge	6	- de Mme Céline Delforge	6
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de eerbiediging van de vertrouwelijkheid van de persoonlijke gegevens van de MOBIB-kaart".		concernant "le respect de la confidentialité des données à caractère personnel recueillies par la carte MOBIB".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Rachid Madrane	6	Interpellation jointe de M. Rachid Madrane,	6
betreffende "de studie van de 'Information Security Group' van de UCL die aantoont dat er gemakkelijk privégegevens uit de MOBIB-kaart kunnen worden gehaald".		concernant "l'étude réalisée par l' 'Information Security Group' de l'UCL démontrant la facilité d'extraire des données privées de la carte MOBIB".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Hervé Doyen, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Céline Delforge, de heer Rachid Madrane.</i>	10	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Hervé Doyen, M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge, M. Rachid Madrane.</i>	10
- van de heer Joël Riguelle	20	- de M. Joël Riguelle	20
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het gebrek aan veiligheidsmaatregelen in de Brusselse tunnels en de recente voorstellen van de minister voor vier rijstroken in deze tunnels".		concernant "l'absence de mesures de sécurité dans les tunnels bruxellois et les propositions récentes du ministre en matière de mise à quatre bandes de ces tunnels".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Willy Decourty, de heer Philippe Pivin, de heer Pascal Smet, minister, de heer Joël Riguelle.</i>	22	<i>Discussion – Orateurs : M. Willy Decourty, M. Philippe Pivin, M. Pascal Smet, ministre, M. Joël Riguelle.</i>	22

- van de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp	26	- de M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp	26
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de overdekking van de tunnel van de Guldenvlieslaan".		concernant "la couverture du tunnel de l'avenue de la Toison d'Or".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Willy Decourty, de heer Pascal Smet, minister.</i>	28	<i>Discussion – Orateurs : M. Willy Decourty, M. Pascal Smet, ministre.</i>	28
- van de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp	30	- de M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp	30
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de snelheid van 100 km/uur op de Ring".		concernant "la vitesse à 100 km/heure sur le ring".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Adelheid Byttebier,	30	Interpellation jointe de Mme Adelheid Byttebier,	30
betreffende "het overleg Brussel-Vlaanderen over de snelheidsverlaging op de Brusselse Ring".		concernant "la concertation entre Bruxelles et la Flandre sur la réduction de la vitesse sur le ring de Bruxelles".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, mevrouw Adelheid Byttebier.</i>	32	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Mme Adelheid Byttebier.</i>	32
- van mevrouw Adelheid Byttebier	36	- de Mme Adelheid Byttebier	36
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de verkeersveiligheid, meer bepaald snelheidsovertredingen in zone 30, veiligheid op zebrapaden en dronkenschap aan het stuur".		concernant "la sécurité routière et plus particulièrement les excès de vitesse dans les zones 30, la sécurité sur les passages pour piétons et l'ivresse au volant".	

<i>Bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Adelheid Byttebier.</i>	38	<i>Discussion – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Adelheid Byttebier.</i>	38
- van mevrouw Danielle Caron	40	- de Mme Danielle Caron	40
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het voorstel voor gratis openbaar vervoer in Brussel als er smogalarm wordt afgekondigd door de vereniging Céline".		concernant "la proposition de la gratuité des transports en commun bruxellois dès qu'il y aura une alerte smog déclarée par l'association Céline".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Jean-Luc Vanraes,	41	Interpellation jointe de M. Jean-Luc Vanraes,	41
betreffende "de bijkomende maatregelen die de verkeersdoorstroming moeten vergemakkelijken tijdens het smogalarm".		concernant "les mesures complémentaires qui doivent faciliter la fluidité de la circulation lors des pics de pollution".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Schepmans,	41	Interpellation jointe de Mme Françoise Schepmans,	41
betreffende "het inzetten van het openbaar vervoer tijdens verontreinigingspieken".		concernant "le recours aux transports publics en cas de pics de pollution".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Rachid Madrane, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Danielle Caron.</i>	43	<i>Discussion – Orateurs : M. Rachid Madrane, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, Mme Danielle Caron.</i>	43

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de eerbiediging van de
vertrouwelijkheid van de persoonlijke
gegevens van de MOBIB-kaart".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE,

betreffende "de studie van de 'Information
Security Group' van de UCL die aantoonst
dat er gemakkelijk privégegevens uit de
MOBIB-kaart kunnen worden gehaald".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het
woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-
Onderzoekers van de UCL zijn erin geslaagd de
gegevens op de MOBIB-kaart te lezen, namelijk de
naam, de geboortedatum, de postcode en de drie
laatste trajecten van de gebruiker.**

*Blijkbaar volstaat het om de software te
downloaden die zij ter beschikking stellen en een
kaartlezer te kopen voor 15 euro om de MOBIB-
kaart te kunnen lezen.*

*Dit stemt niet overeen met wat u ons tijdens de
commissievergaderingen gezegd hebt.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le respect de la confidentialité
des données à caractère personnel recueillies
par la carte MOBIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. RACHID MADRANE,

concernant "l'étude réalisée par l'
'Information Security Group' de l'UCL
démontrant la facilité d'extraire des données
privées de la carte MOBIB".

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

Mme Céline Delforge.- Des chercheurs de l'UCL
ont réussi à lire des données contenues dans la carte
MOBIB. Ils ont révélé que, parmi celles-ci, figurent
le nom, la date de naissance, le code postal et les
trois derniers trajets effectués par l'utilisateur.

Ces chercheurs expliquent également qu'il suffit de
télécharger le logiciel qu'ils ont mis à disposition
du public et de posséder un lecteur de cartes qui
coûte 15 euros en grande surface et 40 euros sur
internet pour la version qui permet une lecture à
distance. Ce dispositif simple et peu coûteux est
donc accessible pour à peu près n'importe qui.

Op 16 juli 2008 zei u dat de MOBIB-kaart persoonlijke gegevens zou bevatten van de gebruiker. Bovendien zou de kaart informatie over de einddatum van abonnementen, het resterende aantal ritten en de aangekochte vervoerbewijzen bevatten. Volgens u zouden de ontwaardingsgegevens en de persoonlijke gegevens op naam nooit met elkaar verbonden worden. Nochtans worden deze gegevens blijkbaar bewaard op de MOBIB-kaart. U hebt ons nooit gezegd dat er een verband kan gelegd worden tussen bepaalde persoonsgegevens en bepaalde trajecten. Op 8 oktober 2008 hebt u zelfs gezegd dat de trajecten niet geregistreerd worden op de MOBIB-kaart.

De MOBIB-kaart bevat dus wel degelijk gegevens waarvan u gezegd hebt dat ze ze niet zou bevatten.

Bovendien blijkt het voor een derde mogelijk om deze gegevens te lezen, zelfs van op afstand. Dit gaat in tegen de bescherming van de privacy.

Tijdens de commissievergaderingen heb ik mijn bezorgdheid uitgedrukt over de mogelijkheid de MOBIB-kaarten te hacken om zo persoonlijke informatie op te vragen. U antwoordde dat de gegevens op de MOBIB-kaarten op meerdere manieren wordt beschermd en dat er gebruik wordt gemaakt van gegevensencryptie. U zei dat u veel belang hecht aan de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Parijs en Londen gebruiken voor het openbaar vervoer gelijkaardige kaarten. U beweert dat het noodzakelijk is om de laatste verplaatsingen van een gebruiker van de MIVB te kunnen controleren. Dat klopt niet: het volstaat om de geldigheidsduur van een abonnement te kennen. In Londen en Parijs is het trouwens mogelijk om een anonieme kaart aan te schaffen.

De MIVB kan toch hetzelfde doen. Het volstaat immers dat de controleurs de geldigheidsperiode van het abonnement kunnen controleren. Ze hoeven de identiteit van de reizigers toch niet te kennen?

Hebt u de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer laten weten dat de MIVB gegevens over de laatste verplaatsingen bijhoudt?

Bent u bereid om een anoniem abonnement in te voeren?

J'ai attentivement relu les comptes rendus des séances de cette commission au cours desquelles vous vous êtes exprimé sur le sujet. Force est de constater que si les résultats de la recherche nouvellement publiée confortent les inquiétudes qui avaient été émises, ils ne correspondent pas à certaines réponses que vous avez données aux parlementaires.

En ce qui concerne le contenu des données figurant sur la carte, vous aviez déclaré en commission de l'infrastructure du 16 juillet 2008 que, je cite : « la STIB a également informé la commission [de la protection de la vie privée] du fait que cette carte contiendrait des données à caractère personnel (nom, prénom, âge et photo du titulaire), permettant d'identifier le bénéficiaire de la prestation de transport. ». Plus loin, vous confirmez que « En plus des données personnelles de son titulaire, la carte MOBIB contiendra les titres de transport achetés ou reçus par ses clients, ainsi que les dates de validité des abonnements et le solde des voyages toujours disponibles sur la carte. »

Vous dites également que "Les données de validation ne sont donc jamais jointes aux données nominatives des utilisateurs... il n'existe par conséquent aucune donnée nominative comportant des renseignements sur la validation, qui soit conservée ni un mois, ni 48h, ni même une heure". Elles sont pourtant conservées sur la carte MOBIB. Vous disiez aussi que "si des données de validation devaient être conservées, celles-ci ne le seraient que de manière anonyme et pour un temps limité". Or, sur la puce de la carte sont réunies des informations qui ont trait aux trajets de l'usager ainsi qu'à ses données personnelles. Il est donc possible de faire un lien. A aucun moment, vous ne nous dites cela. Le 8 octobre 2008 vous nous avez à nouveau dit : "les trajets ne sont pas enregistrés au niveau de la carte MOBIB, mais ils le sont au niveau du valideur... Il s'agit aussi d'une garantie permettant d'éviter les vérifications d'itinéraire par des contrôleurs".

M. le ministre, vous dites que vous avez déjà répondu à mes questions, mais le fait est que nous savons que sur la carte MOBIB figurent des informations dont vous nous avez dit qu'elles n'y figuraient pas dans cette même commission.

L'autre aspect gênant relevé par l'enquête de l'UCL est que, moyennant le dispositif dont j'ai parlé

précédemment, il est possible pour un tiers de lire les informations personnelles stockées sur la carte, y compris à distance, à travers un portefeuille par exemple. Il y a là un problème de respect de la vie privée puisque, comme des données relatives aux trois derniers trajets figurent sur la carte, il devient facile de déterminer quand et où un collègue, un enfant, un époux a pris le métro, par exemple. Ils soulignent que l'opération prend moins d'une seconde. Par ailleurs, il suffit de se mettre à côté d'une personne pour connaître, à l'aide d'un petit lecteur à distance, toutes les informations contenues sur sa carte.

Je m'étais inquiétée en commission des risques éventuels de piratage, puisqu'on peut recueillir des données personnelles également relatives à l'itinéraire. Vous m'aviez répondu : "La STIB me signale que pour chaque valideur, le code de sécurité est vérifié avant la transmission des données et que celles-ci sont également codées. Cette sécurisation à différents niveaux assure la protection des données". Vous estimiez par ailleurs "que le respect de la vie privée est très important".

L'équivalent de la carte MOBIB existe dans d'autres villes, notamment à Paris et à Londres. J'ai écouté attentivement vos premières réactions face aux critiques et vous dites que la vérification de la validité d'un titre de transport implique de connaître les derniers trajets. Or, s'il s'agit bien d'un abonnement, il suffit d'en connaître les dates de validité. A Londres par exemple, il est possible d'acheter des cartes anonymes sur laquelle charger des trajets hors abonnement. Idem à Paris où, moyennant supplément - il semblerait que l'anonymat soit une valeur ajoutée - la carte Navigo est "anonymisée".

Pourquoi une telle chose ne serait pas possible à la STIB ? Pourquoi les contrôleurs doivent-ils en savoir plus que les dates limites de l'abonnement ? Pourquoi mon identité doit-elle figurer sur une carte MOBIB de dix trajets ?

La Commission de la protection de la vie privée a-t-elle été informée, lors de la sollicitation de son avis, et contrairement à ce que vous avez dit en commission, du stockage de données relatives aux derniers voyages effectués ?

La STIB et vous-même êtes-vous prêts à mettre en place un système qui garantit réellement l'anonymat

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

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *In juli hebben we uitvoerig gedebatteerd over de MOBIB-kaart en over de bescherming van de persoonlijke gegevens.*

U hebt ons indertijd gerustgesteld dat de MIVB een streng intern gegevensbeheer hanteert en dat eenzelfde persoon geen toegang tot meerdere databanken heeft om de anonimiteit van de ontwaardingsgegevens te waarborgen en te voorkomen dat de trajecten traceerbaar zijn.

U bevestigde ook dat de naamgegevens niet worden opgeslagen en dat de trajecten niet op de kaart maar op het ontwaardingstoestel worden geregistreerd (uur, datum en lijn).

Volgens de woordvoerder van de MIVB heeft men zeer gesofisticeerd materiaal nodig om toegang te hebben tot de gegevens op die magneetkaart. Mijn verbazing was dan ook groot toen uit een studie van de UCL bleek hoe gemakkelijk het was om privégegevens uit de MOBIB-kaart te halen.

Bovendien bleek die chipkaart een aantal gegevens te bevatten waardoor de reiziger traceerbaar is, in tegenstelling tot wat de MIVB beweert. De onderzoekers hebben geen supergesofisticeerde kaartlezer gebruikt, maar een gewone kaartlezer die voor 20 euro in een grootwarenhuis te koop is.

Hebt u kennis genomen van die studie? Welke antwoorden zult u geven aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en aan de gebruikers die hun privégegevens in alle vertrouwelijkheid aan de MIVB hebben meegedeeld en nu vernemen dat het bijzonder gemakkelijk is om die te achterhalen en hun verplaatsingen te volgen?

Waarom niet het Franse systeem overnemen? De Franse reizigers hebben de keuze tussen de Navigo-kaart, die niet anoniem is, en de Navigo classique, die vijf euro kost en een volledige anonimiteit waarborgt. In plaats van vijf euro te vragen zouden wij die anonieme kaart gratis ter beschikking kunnen stellen of een waarborg van vijf euro vragen, zoals nu in Parijs het geval is.

et qui empêche d'établir un lien entre une identité et un itinéraire ?

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

M. Rachid Madrane.- En juillet dernier, nous avons longuement débattu au sein de cette assemblée de la carte MOBIB, et plus particulièrement des mesures mises en place par la STIB pour garantir le respect des données relatives à la vie privée des usagers qui y sont contenues. Ma collègue Céline Delforge et moi-même vous interrogeons sur les mesures que la STIB avait prises pour garantir le non-profilage de la clientèle, conformément au respect d'une décision de la Commission pour la protection de la vie privée.

A l'époque, pour dissiper nos craintes, vous aviez affirmé que la STIB avait adopté des principes rigoureux de gestion interne des données afin d'éviter la traçabilité des utilisateurs. Vous nous expliquiez également que, soucieuse de garantir l'anonymat des données de validation et afin d'éviter que l'itinéraire d'un client puisse être retracé, la STIB avait inscrit le principe selon lequel une même personne ne peut avoir accès aux différentes bases de données, système que vous connaissiez par coeur, je cite, puisqu'il était utilisé lorsque vous étiez commissaire général aux apatrides.

En outre, vous affirmiez qu'il n'existe aucune donnée nominative, comportant des renseignements sur la validation, qui soit conservée ni un mois, ni quarante-huit heures, ni même une heure et enfin que les trajets ne sont pas enregistrés au niveau de la carte, mais qu'ils le sont au niveau du valideur qui mémorise l'heure, la date et les lignes utilisées.

De plus, M. le ministre, selon le porte-parole de la STIB, pour pouvoir accéder aux données contenues dans cette carte magnétique, il faut être en possession, je cite, "d'un matériel terrible". Quelle ne fut pas ma surprise lorsque, récemment, j'ai pu lire dans la presse que des chercheurs de l'UCL avaient publié une étude démontrant la très grande facilité d'extraction des données privées contenues dans la carte MOBIB !

Ce qui est étonnant, c'est que, d'après ces trois chercheurs, cette carte à puce contiendrait un certain nombre de données permettant une

Welke maatregelen zult u nemen om de inhoud van die magneetkaarten correct te beveiligen? Is er een technisch probleem dat die beveiliging bemoeilijkt? Of gaat het om een financieel probleem, een gebrek aan politieke wil of onwil bij de directie van de MIVB?

traçabilité du client, contrairement à ce qui a été affirmé par la STIB. Le lecteur utilisé par ces chercheurs n'était pas un "matériel terrible", ni un matériel hyper-sophistiqué, mais bien un simple lecteur en vente en grande surface, à vingt euros.

S'ils sont avérés, ces faits sont assez inquiétants. Avez-vous pris connaissance de cette étude? Quelles réponses comptez-vous apporter à la Commission de la protection de la vie privée? Quelles réponses avez-vous l'intention d'apporter aux usagers inquiets qui ont communiqué leurs données privées à la STIB en toute confiance et qui apprennent aujourd'hui qu'il est aisé d'en disposer et de les profiler, de tracer leurs déplacements? Pour être honnête, j'ai reçu des avis divers. Certaines personnes sont très contentes de la carte MOBIB, car elles trouvent que cela va beaucoup plus vite, etc. Mais un grand nombre d'usagers s'inquiètent vraiment, parfois même de manière injustifiée.

Pourquoi ne pas imiter le système français? La RATP propose une carte appelée Navigo, qui n'est pas anonyme, et une autre carte - qui coûte cinq euros -, appelée Navigo classique. Cette dernière garantit un total anonymat. Pourquoi ne pas imaginer un système similaire pour la carte MOBIB? Au lieu de la faire payer cinq euros, on pourrait proposer cette carte anonyme gratuitement, ou avec une garantie de cinq euros comme c'est le cas actuellement.

Enfin, quelles mesures avez-vous l'intention de prendre pour correctement sécuriser le contenu de ces cartes magnétiques? Y a-t-il un problème technique qui empêche de le faire? S'agit-il d'un problème de faisabilité ou de volonté politique ou encore de volonté de la direction de la STIB?

Samengevoegde bespreking

Discussion conjointe

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Uit een studie van de UCL blijkt dat de MIVB misprijzend reageert op de ongerustheid van de gebruikers en dat ze weigert de dialoog aan te gaan. Voor hoge ambtenaren is een dergelijke houding onaanvaardbaar. De publieke opinie en het parlementaire debat verdienen meer respect.*

M. Hervé Doyen.- Une étude de l'UCL sur cette problématique révèle que la réponse apportée par la STIB aux inquiétudes exprimées par ses usagers sur ce point est proche du mépris. Une telle attitude de la part de hauts fonctionnaires, qu'ils soient indépendants, parastataux ou liés par un contrat de gestion, me paraît déplacée. Leur manière de répondre et leur refus d'argumenter sur ce sujet est choquante. "Les utilisateurs qui se plaignent de

De MIVB kan van de reizigers niet eisen dat ze hun

identiteitskaart tonen of hun aanwezigheid rechtvaardigen. Consumenten van diensten hebben recht op volledige anonimiteit.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De reactie van de MIVB is inderdaad ongepast. Het is logisch dat de volksvertegenwoordigers waken over de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer. Maar ook de kritiek op de MIVB moet redelijk blijven.*

De meeste mensen hebben bijvoorbeeld ook een kaart van Delhaize of GB, waarmee die winkels hun aankopen perfect kunnen registreren.

Wie een portefeuille vindt op straat, kan via de kredietkaart ook de laatste transacties van de eigenaar nagaan. Ook daarvoor is alleen een simpele kaartlezer nodig die 20 euro kost.

Mevrouw Delforge protesteert tegen de MOBIB-kaart, terwijl het probleem zich veel scherper stelt bij heel wat andere kaarten.

De MIVB wijst terecht op volgende elementen:
- de UCL had de medewerking van de MIVB niet moeten vragen;
- de UCL had de betrokken instantie eerst moeten inlichten en pas daarna de resultaten aan de pers meedelen;
- de UCL vindt het een probleem dat de chip van de kaart persoonsgegevens bevat, maar die staan ook al op de kaart zelf geschreven, met uitzondering van de laatste drie trajecten.

Voor wie kunnen deze gegevens interessant zijn? Ze geven aan dat iemand van halte A naar halte B gereisd is, maar verder niets. Wie deze gegevens

cette carte n'ont qu'à aller à pied ou en voiture. La situation est ainsi et on ne discute pas". Les prérogatives de l'opinion publique et celles du parlement méritent davantage de respect.

Indépendamment des propos de Mme Delforge et de M. Madrane que je partage, il ne me paraît pas logique que la STIB puisse exiger de ses usagers qu'ils exhibent leur carte d'identité ou qu'ils justifient leur présence. L'anonymat du consommateur de biens ou de services doit être respecté. Dès lors, pour le consommateur de trajets et de kilomètres sur le réseau de la STIB que je suis, il n'est pas logique que le dispensateur de ce service exige de savoir où et avec qui je suis, et ce que je fais à cette heure-là et à cet endroit-là.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les réponses de la STIB ne s'avèrent effectivement pas toujours habiles. Il est par ailleurs logique que les parlementaires s'interrogent sur des questions telles que le respect de la vie privée. Ce respect est parfois problématique de nos jours. Toutefois, il convient aussi de ne pas tomber dans l'excès contraire.

J'ai malheureusement l'impression que c'est ce qui se passe aujourd'hui à propos de la carte MOBIB. La grande majorité des gens possèdent une carte Delhaize ou GB, qui permet à ces enseignes d'être parfaitement au courant de tous les achats de leurs clients, du moment où ils sont effectués, de leur quantité, le tout utilisé à des fins de marketing.

La personne qui trouve un portefeuille en rue peut parfaitement savoir, via la carte de crédit, quels sont les derniers achats effectués par le détenteur de la carte, puisque celle-ci enregistre les dix dernières transactions effectuées. Et presque tout le monde possède une carte de crédit de nos jours. Il suffit aussi de posséder un simple lecteur de carte, du type de celui qui est utilisé pour les cartes d'identité, la carte SIS ou les cartes bancaires, que tout le monde peut se procurer pour vingt euros chez Media Markt, pour lire ce genre de carte.

Mme Delforge tire à boulets rouges sur la carte MOBIB, alors que le problème se pose en de mêmes termes pour de nombreuses autres cartes, probablement avec beaucoup plus d'acuité.

wil opvragen, moet zich bovendien de nodige hard- en software aanschaffen.

De MOBIB-kaart, die binnenkort wellicht op heel het Belgische grondgebied gebruikt zal worden, is gebaseerd op het Calypso-systeem, dat reeds in 80 steden gebruikt wordt en dat door de EU gesubsidieerd wordt. Het opladen van de vervoerscontracten wordt in dit systeem steeds streng beveiligd.

De MOBIB-kaart bevat een 'master file' met persoonsgegevens, die ook gewoon op de kaart zelf staan. Apart worden ook gegevens over de vervoerscontracten opgeslagen en de laatste drie ontwaardingen. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ziet daar geen graten in.

De magnetische kaart, die op termijn vervangen moet worden door de MOBIB-kaart, bevat overigens dezelfde gegevens over de trajecten.

Er staat weliswaar geen naam op die kaart, maar die is wel terug te vinden op andere documenten die mensen in hun portefeuille bewaren.

De MIVB vergadert regelmatig met de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, die weet dat er informatie over de laatste drie verplaatsingen op de kaart staan. De commissie ziet daar geen graten in. Overigens heeft een gelijkaardige Franse commissie de RATP verzocht om de informatie die op de Franse kaarten wordt bijgehouden te beperken van zes tot drie verplaatsingen. Volgens mij volstaat dat om een behoorlijke controle te kunnen uitvoeren.

Overigens werkt de MIVB met twee verschillende gegevensbanken: op de ene worden de gegevens over de verplaatsingen bijgehouden, op de andere worden de identiteitsgegevens bewaard. Ze zijn strikt van elkaar gescheiden.

Om de anonimiteit van de gegevens te garanderen, hebben personeelsleden van de MIVB nooit toegang tot beide gegevensbanken. Bijgevolg kan ik bevestigen dat er geen persoonlijke gegevens over verplaatsingen worden bijgehouden. Wie de wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer schendt, kan een gevangenisstraf krijgen.

Er worden echter twee uitzonderingen gemaakt.

La STIB n'est pas toujours très adroite dans ses réponses, mais elle avait pourtant raison de relever certains éléments :

premièrement, l'UCL n'aurait pas dû demander la collaboration de la STIB pour cette étude ;

deuxièmement, l'UCL n'aurait pas dû publier les résultats par voie de presse avant que les instances concernées n'en soient informées ;

troisièmement, l'UCL présente certaines choses comme problématiques alors qu'elles ne posent aucun problème en réalité puisque les données qui se retrouvent sur la carte sont déjà écrites sur la carte elle-même, sauf les trois dernières validations.

Qui peut avoir intérêt à connaître ces données ? A quoi pourraient-elles servir ? Elles permettent simplement de savoir qu'une personne a voyagé d'un arrêt à un autre, mais pas si elle était ou non accompagnée, ni par qui. De plus, une personne qui serait intéressée dans le collectage de ces données devrait posséder le système informatique et les techniques nécessaires pour ce faire.

La carte MOBIB - qui sera probablement utilisée sur l'ensemble du territoire belge dans les années à venir - est basée sur le concept Calypso, que l'on retrouve aujourd'hui dans 80 villes dans le monde et qui a fait l'objet, il y a une dizaine d'années, d'un subventionnement significatif de la part de l'Union européenne. Toutes les cartes Calypso fonctionnent sur le même principe, à savoir la lecture de données non cryptées pour les validations, mais le recours à une sécurité forte, de niveau bancaire, pour le chargement de contrats de transport.

La carte MOBIB, structurée comme toute carte de la famille Calypso, contient un fichier d'identification dit "master file" qui reprend le nom, le prénom, la date de naissance et le code postal de la personne titulaire. Les nom, prénom et date de naissance se retrouvent en clair sur la carte, ainsi que la photo qui, contrairement à la carte d'identité nationale, n'est pas mémorisée dans la puce de la carte.

La carte contient aussi des compartiments dans lesquels les contrats sont stockés - par exemple l'abonnement en règle - et les trois dernières validations effectuées.

Ten eerste hebben een aantal personeelsleden van de informatica- en backofficediensten van de MIVB toegang tot beide gegevensbanken, omdat ze die nu eenmaal moeten beveiligen en onderhouden. Die personeelsleden moeten zich aan een geheimplicht houden.

Ten tweede wordt er een uitzondering gemaakt om fraude te bestrijden. De MIVB moet in staat zijn om de laatste verplaatsingen te kunnen controleren om fraude te kunnen bewijzen. In geval van vervolging moet de MIVB het Parket ook informatie kunnen bezorgen. Personeelsleden die toegang hebben tot beide gegevensbanken, omdat ze zich bezighouden met fraudebestrijding, zijn ook gebonden aan het beroepsgeheim. De wet is daarover zeer duidelijk. De MIVB garandeert me dat wanneer de regels worden overtreden, er sancties zullen volgen.

De meeste chipkaarten die in omloop zijn bevatten informatie die met een eenvoudige kaartlezer en een softwareprogramma op internet toegankelijk zijn. Bij de elektronische identiteitskaarten zijn dat de naam en voornaam, de geboortedatum en -plaats, de nationaliteit, het nummer van de elektronische identiteitskaart, de geldigheidsdatum, het rijksregisternummer, het adres en het chipnummer.

Bij kredietkaarten zijn doorgaans de naam en voornaam, de geboortedatum en de lijst van de laatste tien transacties met datum, uur, bedrag en handelscode leesbaar. Die informatie lijkt mij heel wat verontrustender dan de informatie dat iemand de tram tussen De Brouckère en de Beurs heeft genomen....

Op de Franse vervoerbewijzen worden de drie laatste ontwaardingen opgeslagen.

Wat de studie van de UCL betreft, vind ik het niet correct of professioneel dat de resultaten aan de pers en niet aan de bevoegde organen werden meegedeeld.

Wat de pickpocketing betreft, is er verwarring ontstaan door de nabijheidslezing. Pickpocketing veronderstelt dat de gegevens van de kaart worden gehaald, zonder dat de kaarthouder dit merkt. Nabijheidslezing betekent dat de MOBIB-kaart door het ontwaardingsstoestel kan worden gelezen, zonder dat de kaart tegen het toestel moet worden gehouden. De maximale leesafstand bedraagt

La présence de ces différentes données sur la carte est justifiée et n'est d'ailleurs pas remise en cause par la Commission pour la protection de la vie privée.

Précisons que la carte magnétique, remplacée à terme par la carte MOBIB, contient également et en clair le même type de données. Date, heure et lignes utilisées se retrouvent actuellement sur la carte magnétique que les gens ont dans leur portefeuille. Sur la carte magnétique ne figure toutefois pas de nom, mais il figure sur d'autres documents dans votre portefeuille. Il n'y a donc pas de grands changements.

Des réunions régulières ont lieu entre la STIB et la Commission de la vie privée. La STIB me signale qu'elle a présenté le contenu de la carte MOBIB à la Commission. Cette dernière est donc au courant que les trois dernières validations y figurent et, à ce stade, n'a pas émis de remarques sur le sujet. A titre d'exemple, son homologue français, la Commission nationale de l'informatique et des libertés, a demandé à la RATP de descendre de six à trois le nombre de validations accessibles sur la carte. Je trouve cela normal, puisque trois validations suffisent pour le contrôle. Au-delà, il ne faut plus contrôler sur la carte même. Il faut toutefois les enregistrer sur la carte, sinon c'est impossible.

Ces différents éléments repris sur la carte MOBIB ne doivent pas être confondus avec les données stockées au niveau des banques de données. A ce propos, il convient de répéter une nouvelle fois que la STIB a adopté des principes rigoureux de gestion interne des données. C'est ainsi que les données de validation - numéro de carte, lieu, date et heure de validation - qui ne comprennent pas l'identité de l'utilisateur, sont stockées physiquement dans une base de données. Cette dernière est séparée de la base de données des clients.

Afin de garantir l'anonymat des données de validation, une même personne ne peut avoir accès aux différentes bases de données. Les données de validation ne sont donc jamais jointes aux données nominatives des utilisateurs. Et donc, effectivement, je vous confirme ce que je vous avais déjà dit en commission : il n'existe aucune donnée nominative comportant des renseignements sur la validation qui soit conservée ni un mois, ni 48 heures, ni même une heure au niveau de la base de données client de la STIB. La loi sur la

4 centimeter. Zelfs als iemand met een kaartlezer de gegevens op de MOBIB-kaarten van andere reizigers zou willen lezen, zou hij volgens de specialisten van de MIVB over een antenne moeten beschikken die dubbel zo lang is als de leesafstand. Als hij op een meter afstand is, zou hij een antenne van twee meter nodig hebben, wat niet erg discreet is.

Ik heb er geen probleem mee dat men vragen stelt over de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, maar ik zie niet in wat iemand met de gegevens op de MOBIB-kaart zou kunnen doen. U zou zich dus beter concentreren op de beveiliging van andere kaarten, waarvan de informatie voor meer verontrustende doeleinden kan worden gebruikt.

protection de la vie privée est très claire : si des personnes violent ces principes, elles vont en prison.

Enfin, pour être tout à fait précis et complet, deux exceptions sont appliquées au principe que je viens de vous exposer.

La première concerne quelques employés triés sur le volet du service informatique et du service back-office de la STIB qui doivent pouvoir avoir accès aux différentes bases de données pour des raisons évidentes de mise en place du système de sécurisation et d'entretien technique de ces bases de données. Ces personnes sont tenues à la plus stricte confidentialité et doivent s'engager au respect et à la non-divulcation des informations dont elles auraient connaissance en vertu de leurs missions professionnelles, en ce compris au sein de la STIB. Elles doivent en outre être déclarées auprès de la Commission de la vie privée.

La seconde exception a pour finalité la répression de la fraude. En effet, la répression de la fraude implique également que la STIB soit en mesure de prouver les éventuelles infractions aux obligations des utilisateurs des transports publics qu'elle constaterait. A cette fin, il est indispensable que la STIB puisse produire un extrait des données de validation des titres de transport en cas de contestation de l'infraction par le voyageur. De même, sur réquisition du Parquet, la STIB est tenue de communiquer l'ensemble des informations dont elle dispose. Une fois encore, chacun des employés qui pourrait avoir accès à des données personnelles dans le cadre de la répression de la fraude est tenu à la plus stricte confidentialité et s'engage au respect et à la non-divulcation des informations dont il aurait connaissance en vertu de ses missions professionnelles. La loi est très claire et la STIB me garantit que, en cas de problème, la personne qui n'aurait pas respecté les règles sera sanctionnée.

Les cartes à puce en circulation, qu'elles soient avec ou sans contact - les lecteurs contact sont tout aussi disponibles sur le marché que les lecteurs sans contact - offrent généralement bon nombre d'informations en clair. Par exemple, sur la puce de la carte d'identité sont lisibles, avec un simple lecteur et un logiciel disponible officiellement sur internet, donc sans devoir utiliser un code pin ou par acquisition de clés : les nom et prénom, lieu et date de naissance, nationalité, numéro de la carte

eID (carte d'identité électronique), date de validité, numéro de registre national, adresse, numéro de puce.

Pour les cartes de crédit, bien qu'il y ait de légères variations selon l'organisme de crédit ou la banque émettrice, les données suivantes sont accessibles en clair - ceci est également vrai pour les premières cartes de crédit émises en dual, avec contact et sans contact - : les nom et prénom, mais uniquement avec contact ; la date de naissance, suivant l'émetteur de la carte ; et la liste des dix dernières transactions avec date, heure, montant et code commerçant. Je trouve cette information beaucoup plus inquiétante que de savoir si on a pris le tram entre De Brouckère et la Bourse... Pour la carte SIS, les données relatives au titulaire de la carte ne sont pas encryptées. Pour les cartes à puce de transport françaises, les trois dernières validations figurent en clair sur la carte

Concernant l'étude de l'UCL, je ne trouve ni correct, ni professionnel de leur part de communiquer les résultats à la presse et non aux organes compétents. Concernant le "pickpocketing", une confusion a été introduite avec la lecture de proximité. Le pickpocketing suppose que des données soient prélevées sur une carte sans que son titulaire s'en aperçoive. On entend par lecture de proximité le fait que la carte MOBIB puisse être lue par le valideur sans que l'on doive la coller sur la cible. La distance maximale de lecture par le valideur est de quatre centimètres. Même en imaginant que quelqu'un se promène dans la station avec un lecteur, pour déchiffrer les cartes MOBIB des autres passagers, il lui faudrait, selon les spécialistes de la STIB, une antenne égale au double de la distance de lecture. S'il est à un mètre, il lui faudrait donc une antenne de deux mètres ce qui, vous en conviendrez avec moi, n'est pas très discret ! De plus, la probabilité de réussite de la lecture serait très faible.

Pour conclure, cela ne me dérange pas qu'on se pose des questions sur le respect de la vie privée. Il est essentiel de se poser ces questions dans une démocratie. Mais il vaudrait mieux arrêter de pinailler sur la carte MOBIB. Ces données ne peuvent pas poser de problème. Mme Delforge, je vous conseille plutôt de changer de combat et de vous intéresser à d'autres cartes qui sont plus préoccupantes.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *U hebt niet geantwoord op de fundamentele vraag waarom u meermaals tegenstrijdige informatie verschaft over de gegevens die op de kaart staan.*

Zo zei u dat de trajecten uitsluitend op het ontwaardingsstoel worden geregistreerd, en niet op de MOBIB-kaart. Dat blijkt nu niet waar te zijn. Het is vreemd dat u eerst argumenteerde dat de trajecten van de reizigers niet kunnen worden geverifieerd, om daarna te stellen dat u geen graten ziet in een dergelijke verifieerbaarheid.

Een kredietkaart verschilt sterk van de MOBIB-kaart. Men is niet verplicht er één te hebben en men kan al naargelang de aankoop beslissen of men de kaart al dan niet gebruikt. Veel personen aarzelen om hun abonnement te laten vervangen door een MOBIB-kaart, omdat ze geen zin hebben om gevolgd te worden. Dat is hun recht. En toch kunnen ze niet kiezen.

Klantenkaarten van winkels kennen soms reducties toe op basis van het aankoopbedrag, niet op basis van de identiteitsgegevens.

Het is niet waar dat om het even wie toegang heeft tot de gegevens van de SIS-kaart. Bovendien zijn bestaande wantoestanden geen reden om nieuwe wantoestanden te rechtvaardigen. Over de SIS-

Qui aurait intérêt à détenir ces informations ? Quel serait le problème, au cas où quelqu'un les posséderait ? Si vous perdiez votre portefeuille, ou qu'il était volé, toutes vos cartes pourraient livrer des données grâce à un simple lecteur, certaines informations étant beaucoup plus intéressantes que celles de la carte MOBIB. Deuxième cas de figure: quelqu'un se promène avec une grande antenne pour lire les cartes..., je pense que ce n'est pas très crédible, à part dans un film des Monty Pythons. Troisième possibilité: quelqu'un vole votre carte et apprend que Céline Delforge a pris le tram ce jour-là entre la Bourse et De Brouckère... que pourrait-il faire avec ces informations ? Quel en serait l'intérêt ? Si je voulais vraiment savoir cela, il faudrait plutôt que je vous suive. Alors j'apprendrais des choses beaucoup plus intéressantes. Changez de combat, Céline !

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

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, comme vous n'avez pas compris, je recommence. Tout d'abord, vous n'avez pas répondu à une question fondamentale : pourquoi nous avez-vous communiqué à plusieurs reprises des informations contradictoires s'agissant des données qui figurent sur la carte ?

Les chercheurs de l'UCL n'ont fait que mettre en évidence la distorsion entre les déclarations faites par les instances et les informations qui figurent effectivement sur la carte. Vous-même avez déclaré au sein de ce parlement que : "Les trajets ne sont pas enregistrés au niveau de la carte MOBIB mais le sont au niveau du valideur." Or, les trajets sont bel et bien enregistrés au niveau de la carte. Vous avez également dit ceci : "Il s'agit aussi d'une garantie permettant d'éviter les vérifications d'itinéraires par les contrôleurs." Or, les chercheurs ont mis en évidence que ces informations se trouvent bel et bien sur la carte MOBIB.

Aujourd'hui, vous ne voyez pas où est le problème lié au fait que l'on puisse suivre une personne et savoir où elle s'est rendue. Si vous n'y voyiez pas d'inconvénient, vous n'auriez pas évoqué précédemment l'impossibilité de vérifier les itinéraires.

Ce que vous affirmez aujourd'hui est en

kaart stel ik geen vragen, omdat die onder de federale bevoegdheid valt.

Als men de verplaatsingen van een persoon kan verifiëren, kan men bijvoorbeeld ook nagaan of hij de waarheid spreekt wanneer hij zegt dat hij in de metro heeft vastgezeten.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is hetzelfde als een e-mail lezen die niet voor u bestemd is. Daarvoor kunt u in de gevangenis belanden.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Maar de pakkans is onbestaande. U zegt dat deze informatie nodig is om fraude te bestrijden. Hoe doet de MIVB dat nu? Met ploegen van controleurs, met de verplichting om vooraan in te*

contradiction totale avec ce que vous avez déclaré au mois d'octobre devant cette même commission. Comment l'expliquez-vous ?

Les différences sont nombreuses entre la carte de crédit et la carte MOBIB : tout d'abord, rien ne m'oblige à détenir une carte de crédit. Tout le monde n'en possède d'ailleurs pas. De plus, je vous mets au défi de connaître ma dernière dépense puisque je l'ai payée en cash. Par conséquent, j'ai le choix de ne pas utiliser ma carte de crédit si je n'en ai pas envie.

Par contre, la carte MOBIB est obligatoire. De nombreuses personnes rechignent à remplacer leur abonnement actuel par la carte MOBIB. Elles ne veulent pas valider leur carte à chaque entrée parce qu'elles n'ont pas envie qu'on puisse les suivre. C'est leur droit le plus strict. Elles n'ont pourtant pas le choix.

Pour ce qui est des magasins, je fréquente une enseigne qui octroie 3% de réduction à partir d'un certain montant d'achats, sans carte de fidélité mais avec un procédé de lecture du code-barres. Vous ne répondez pas du tout à ma question. L'argument selon lequel n'importe qui peut accéder aux données inscrite sur la carte SIS est fallacieux. Comme si des pratiques douteuses en justifiaient d'autres !

Comme je suis parlementaire au niveau régional, je ne m'inquiète pas de la carte SIS - qui concerne le niveau fédéral - mais bien de la carte MOBIB. Savez-vous à quoi pourrait servir une connaissance des déplacements de quelqu'un ? A vérifier, par exemple, les dires de mon collaborateur qui affirme avoir été bloqué dans le métro à un moment déterminé.

M. Pascal Smet, ministre.- Votre exemple est aberrant. Il s'agit d'un usage pour lequel vous pourriez aller en prison. C'est comme si vous reconnaissiez lire un courrier électronique qui ne vous était pas adressé.

Mme Céline Delforge.- Quelle est la probabilité de se faire prendre dans une telle situation ? Voire, que cela se sache ?

Vous déclarez par ailleurs qu'il importe de recouper

stappen en met de portieken, waar ik om andere redenen trouwens tegen ben.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Dat is uw recht.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *U stelt praktijken die vroeger niet bestonden plots voor als onmisbaar.*

Waarom is een anonieme MOBIB-kaart voor gewone ritten onmogelijk? Waarom moet een abonnementskaart de gegevens over de laatste drie ritten bevatten?

U hebt nog niet geantwoord over uw eerdere uitspraken in de commissie over de controleerbaarheid van de verplaatsingen van een gebruiker. U hebt ook niet uitgelegd waarom anonieme herlaadbare kaarten een slecht idee zouden zijn.

U verschuilt zich achter het argument dat er reeds veel systemen bestaan die ons leven in kaart brengen. Dat doet echter niet ter zake. Ik huiver ervoor dat iedereen die het openbaar vervoer wil gebruiken, verplicht wordt om deze kaart aan te schaffen.

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Is er een technisch probleem om de anonimiteit te waarborgen? Het zou goed zijn als de MIVB de klant zou laten kiezen tussen een klassieke kaart en een anonieme kaart. Kan het systeem van de Franse Navigo-kaart van 5 euro niet in Brussel worden toegepast?*

Ik begrijp dat het nodig is om informatie te bewaren over de laatste drie trajecten, teneinde reizigers te controleren.

les informations afin de réprimer la fraude. Comment la STIB procède-t-elle pour la réprimer actuellement? Ses équipes de contrôleurs sillonnent les transports en commun; elle a instauré l'obligation de monter à l'avant des bus, et prévu l'installation de portiques, auxquels je ne suis d'ailleurs personnellement pas favorable, ceci pour d'autres raisons.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est votre droit.

Mme Céline Delforge.- Ne faites pas passer pour indispensables des pratiques qui n'existaient pas ou n'existent pas encore pour tous les cas de figure.

Pourquoi est-il impossible de disposer de cartes MOBIB anonymes pour tous les titres de transport, hormis les abonnements? Pourquoi les cartes d'abonnement doivent-elles obligatoirement comprendre les données relatives aux trois derniers trajets?

Vous ne m'avez pas répondu concernant vos déclarations précédentes dans cette commission, reprises d'ailleurs par le compte rendu, relatives à la traçabilité des déplacements de l'utilisateur par un contrôleur à partir de sa carte MOBIB. Vous n'avez pas non plus expliqué la raison pour laquelle il serait si fastidieux d'instaurer des cartes anonymes rechargeables comme titres de transport.

J'aimerais par ailleurs que vous cessiez de vous cacher derrière les dispositifs déjà existants qui permettent la traçabilité de nos vies. Peu m'importe ce qui se passe ailleurs. Je m'inquiète aujourd'hui d'une carte obligatoire pour quiconque veut utiliser les transports en commun.

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

M. Rachid Madrane.- Techniquement, qu'est-ce qui empêche de garantir l'anonymat? En termes de marketing, ce serait même une bonne chose pour la STIB que de proposer à ses usagers le choix entre la carte classique ou une carte anonyme. En France, Navigo coûte 5 euros. Est-ce possible d'appliquer pareil système à Bruxelles? La caution de 5 euros pourrait servir à couvrir éventuellement l'anonymat. Pour ceux qui voudraient obtenir des garanties supplémentaires d'anonymat, un problème technique particulier empêche-t-il la STIB de les

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Misschien was mijn uitleg over de gescheiden gegevensbanken niet duidelijk genoeg.*

Wie de MOBIB-kaart van een werknemer kraakt om te controleren welke reisweg hij heeft afgelegd, riskeert een gevangenisstraf. Zo is het bijvoorbeeld ook verboden om te controleren welke websites door werknemers worden bekeken.

Mevrouw Delforge, al uw irisnet-mails kunnen gelezen worden door ambtenaren van het CIBG. Ik hoop dat ze dat niet doen.

Een werkgever mag de e-mails van zijn werknemers niet lezen.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Dat gebeurt nochtans vaak, zonder dat de werkgever daarvoor naar de gevangenis moet.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er zijn wel al werkgevers veroordeeld tot het betalen van een schadevergoeding.*

Bovendien zijn er wel anonieme kaarten, die van één en tien ritten. Ik wil de MIVB wel vragen of ze wil overwegen anonieme kaarten in te voeren, al kost dat meer werk.

Wij hebben gekozen voor uniformiteit.

Ik herhaal dat de gegevens in twee aparte gegevensbanken zijn opgenomen.

Het zijn altijd dezelfde die tegen dit soort kaarten zijn. Zij waren ook tegen de camera's in de stations.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Wie zijn dat dan?*

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

donner ?

Concernant les trois derniers trajets, je comprends qu'il faut pouvoir vérifier les correspondances avec d'autres réseaux, ou d'autres lignes.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je voudrais dire que, quand j'ai répondu la fois passée, je parlais des banques de données. Peut-être n'étais-je pas assez précis ?

Deuxièmement, si un collaborateur cherche par quelle station son collègue est passé, il peut aller en prison. C'est une violation de la vie privée, comme quand un employeur vérifie quels sites internet ses collaborateurs regardent.

Je ne sais pas si vous êtes au courant, Mme Delforge, mais tous vos mails liés à l'adresse irisnet peuvent être lus par des fonctionnaires au CIRB. J'espère qu'ils ne le font pas, mais ils en ont la possibilité.

Je répète qu'un employeur ne peut pas lire les mails de ses employés.

Mme Céline Delforge.- Cela s'est pourtant souvent fait et on n'a pas vu d'employeur aller en prison pour cela.

M. Pascal Smet, ministre.- Quand des plaintes sont déposées, ils payent. Il y a déjà eu des condamnations à ce propos.

En outre, des cartes anonymes seront disponibles. Les cartes de un et dix voyages sont anonymes. Je veux bien demander à la STIB d'envisager la possibilité de réaliser des cartes anonymes bien que cela risque d'exiger davantage de travail. Nous avons fait un choix d'uniformité. Je répète que les données sont dans deux banques de données séparées.

Ce sont toujours les mêmes milieux qui s'opposent à ce genre de cartes. Ils étaient également opposés aux caméras dans les stations.

Mme Céline Delforge.- Quels sont ces milieux ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas à moi de

Dezelfden die zich verzetten tegen bewakingscamera's in stations.

Een parlamentslid mag daar vragen over stellen, dat is zelfs een plicht, maar u maakt van een mug een olifant.

De MIVB moet de wetgeving op de bescherming van het privéleven naleven. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer moet de normen bepalen en heeft de MOBIB-kaart goedgekeurd.

Het zou niet slecht zijn als u zich wat meer voor andere kaarten zou interesseren.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik ben lang niet de enige reiziger die zich zorgen maakt.*

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Mijnheer de minister, waarom onderzoekt u niet of het Parijse Navigo-systeem hier ook kan worden ingevoerd?*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "het gebrek aan veiligheidsmaatregelen in de Brusselse tunnels en de recente voorstellen van de minister voor vier rijstroken in deze tunnels".

les définir. Ce sont les mêmes qui s'opposent farouchement aux caméras de surveillance dans les stations.

On peut poser des questions à ce propos ; il s'agit même d'un devoir pour un parlementaire. Mais quand la réponse est fournie, il faut en mesurer la proportionnalité.

En conclusion, la STIB est tenue de respecter la législation sur la vie privée. La Commission l'a validé. Et j'ai dit à la STIB qu'elle devait s'adapter si cela posait le moindre problème à la Commission. J'estime que c'est à cette Commission de la vie privée de fixer les normes. Si c'est en ordre pour eux, ça l'est également pour moi. Nous disposons de lois relatives au respect de la vie privée, qui sont assez strictes.

Pour le reste, je ne peux que vous conseiller de changer de combat puisqu'il existe d'autres cartes qui pourraient vous intéresser davantage.

Mme Céline Delforge.- Beaucoup d'utilisateurs apprécieront que vous trouviez que c'est un mauvais combat. Nous allons donc laisser une série de personnes continuer à s'inquiéter.

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

M. Rachid Madrane.- M. le ministre, je vous demande d'examiner la possibilité d'avoir recours à un système similaire au système Navigo en usage à Paris.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "l'absence de mesures de sécurité dans les tunnels bruxellois et les propositions récentes du ministre en matière de mise à quatre bandes de ces tunnels".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- Twee spectaculaire en tragische ongevallen in de Brusselse tunnels hebben nogmaals aangetoond hoe gevaarlijk bepaald rijgedrag kan zijn.

In december hebt u een aantal ideeën voorgesteld om de tunnels veiliger te maken, maar tegelijk hebt u de maximumsnelheid in de tunnels opgetrokken van 50 tot 70 km/u. Die verhoging van de maximumsnelheid staat haaks op de doelstelling om het brandstofverbruik en de verontreiniging te beperken, maar aangezien die maatregel is doorgevoerd, is het onontbeerlijk dat die wijziging met een aantal veiligheidsmaatregelen gepaard gaat, zoals regelmatige snelheidscontroles en de plaatsing van vaste radars. Is hierover een akkoord gesloten met de betrokken politiezones? Is het Parket bereid de vastgestelde inbreuken te vervolgen?

Vroeger werd pas een pv opgesteld vanaf een bepaalde snelheid boven de 50 km/u. Door die tolerantiezone op te trekken van 70 km/u tot 80 of 85 km/u, zet men de minst verantwoordelijke automobilisten ertoe aan hun leven en dat van de andere weggebruikers in gevaar te brengen.

Hoe zit het met de plaatsing van vaste radars en veiligheidscamera's in de tunnels? U stelt voor om de tunnels op vier rijstroken te brengen. Dat vereist zware infrastructuurwerken. Zou dat geld niet beter worden gebruikt om de veiligheid van de weggebruikers te verbeteren, niet alleen in de tunnels, maar ook op de grote verkeersassen, of om ervoor te zorgen dat de automobilisten de prioritaire trambanen niet kunnen gebruiken?

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

M. Joël Riguelle.- Deux accidents dramatiques et spectaculaires ont, récemment, mis en lumière la dangerosité de certains comportements de la part d'automobilistes, notamment dans les tunnels bruxellois. Il est paradoxal de constater que vous-même, M. le ministre, en décembre, avez proposé dans la presse des idées de protection des tunnels - très bien - et de mise à sens unique des quatre bandes de tunnels, alors que parallèlement vous-même en tant que ministre avez décidé de faire passer la vitesse maximale dans les tunnels de 50 à 70 km/h.

Concernant le passage de la vitesse maximale à 70 km/h, je m'étonne que ce changement n'ait pas été accompagné de mesures effectives de vitesse, ni d'installation de radars fixes dans les ouvrages d'art. A ma connaissance, seules quelques mesures de vitesse ont été opérées au début du changement de réglementation, via des voitures-radars de la police zonale Bruxelles-Ouest.

Si on peut douter du bien-fondé de cette augmentation de la vitesse maximale au moment où on veut limiter la consommation de carburant et la pollution qui en résultent - je rappelle qu'en cas de smog on demande aux gens de ralentir -, une fois cette décision prise, il me semblait indispensable que la sécurité soit un objectif majeur en complément de ce changement. Je souhaiterais savoir si des accords ont été conclus avec les zones de police concernées, notamment les zones de Bruxelles-Ouest et Bruxelles-Ixelles pour que des contrôles récurrents soient organisés et si le Parquet est disposé à poursuivre les infractions constatées ?

En effet, nous savons que les zones de police sont déjà très sollicitées par les diverses tâches imposées par le Parquet et le fédéral et que leur disponibilité est limitée. Nous savons aussi, par ailleurs, que le Parquet se dit submergé de travail et qu'il laisserait passer de nombreuses infractions de roulage, en particulier celles liées aux excès de vitesse. Auparavant, on ne verbalisait qu'à partir d'un certain niveau au-delà de 50 km/h. En déplaçant cette zone de tolérance de 70 km/h à 80, voire 85 km/h, on incite les automobilistes les moins responsables à mettre leur vie et celle des autres en danger.

L'autre aspect de ma question concerne les mesures

Bespreking

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty (*in het Frans*).- *Onlangs heeft het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) een studie gemaakt van de snelheid in Brussel en in de Brusselse tunnels. Die studie pleit voor een strikte snelheidsbeperking van 50 km/u in alle tunnels, met uitzondering van de tunnels Wet, Belliard en Leopold II, waar voorlopig een snelheidsbeperking van 70 km/u zou kunnen gelden.*

Volgens het BIVV komt een snelheidsvermindering in de tunnels de veiligheid en de doorstroming van het verkeer ten goede en heeft ze een beter gebruik van de openbare ruimte tot gevolg. De luchtkwaliteit, ook in de tunnels, zal er echter niet op vooruitgaan. Het laagste brandstofverbruik ligt immers bij een snelheid van 60 à 70 km/u. De heer Riguelle heeft daarop reeds gewezen in zijn interpellatie.

Er is dus sprake van een conflict tussen meer veiligheid en minder luchtvervuiling.

De PS-fractie is het eens met de heer Riguelle dat er infrastructuurwerken noodzakelijk zijn om de veiligheid in de tunnels te verhogen. Minister Smet heeft een paar maanden geleden verklaard dat daarvoor 50 miljoen euro wordt vrijgemaakt.

Kunt u de plannen toelichten en hoe staat het met

permanentes de sécurité dans les tunnels. Qu'en est-il du placement de radars fixes dans les tunnels bruxellois, voire de caméras de surveillance, puisqu'il faut bien prendre ce genre de mesures pour tempérer les ardeurs des chauffards ? Plutôt que de préconiser la mise à quatre bandes des tunnels, qui flatte les automobilistes mais induirait des travaux d'adaptations lourds à financer alors que nos budgets sont restreints, ne serait-il pas plus opportun de faire les travaux nécessaires à la sécurité des usagers ? Ces efforts porteraient non seulement sur les tunnels, mais aussi sur les grandes artères bruxelloises, sans oublier la sécurisation des axes devenus prioritaires pour permettre le passage des trams, qui induisent des comportements dangereux de la part d'automobilistes profitant de l'axe ainsi délagé.

Discussion

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

M. Willy Decourty.- Une récente étude de l'Institut Belge pour la Sécurité routière (IBSR) a fait le point sur la vitesse à Bruxelles ainsi que dans les tunnels. Cette étude préconise l'application stricte d'une vitesse de 50 km/h partout en agglomération, sauf lorsqu'une vitesse exceptionnelle de 70 km/h est justifiable, comme dans les tunnels Loi, Belliard et Léopold II. Ces exceptions ne seraient que transitoires et serviraient à changer progressivement les mentalités.

D'après l'IBSR, cette réduction de la vitesse dans les tunnels permettrait d'améliorer la sécurité, la fluidité du trafic ainsi qu'une meilleure fonctionnalité de l'espace public. Néanmoins, contrairement à ce que l'on pourrait penser, elle n'améliorerait pas la qualité de l'air, puisque la vitesse permettant de consommer le moins de carburant a été fixée entre 60 et 70 km/h. L'étude de l'IBSR montre qu'il est moins nocif pour l'environnement de rouler à 70 qu'à 50 km/h dans les tunnels. Cet aspect a été soulevé par M. Riguelle dans son interpellation.

Nous nous trouvons face à une forme de conflit entre la volonté de mieux sécuriser, en diminuant la vitesse, tout en luttant contre la pollution.

En ce qui concerne la sécurisation des tunnels proprement dite, et plus généralement des artères

de uitvoering ervan?

In december 2008 stelde de minister voor om de tunnels van vier rijstroken te voorzien. Daarvoor moeten ingrijpende en dure werkzaamheden worden uitgevoerd. De organisatie van het verkeer in Brussel zou ook helemaal opnieuw moeten worden bekeken.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *De ongevallen waarnaar de heer Riguelle verwijst, hebben niet per se te maken met overdreven snelheid. Ze gebeurden 's nachts en sommige bestuurders hadden gedronken. De toename van het aantal ongevallen pleit er echter niet voor om de snelheidslimieten te verhogen.*

Ik ben er geen voorstander van om eenrichtingsverkeer in te voeren in de tunnels. Dat is technisch niet haalbaar: het zou dan immers noodzakelijk zijn om de rijrichting meerdere keren per dag te wijzigen. De verkeersstroom van de ochtendspits is niet dezelfde als die van de avondspits. Bovendien komen bepaalde tunneluitritten uit op eenrichtingsstraten, enzovoort.

Ik heb ervoor gepleit om de maximumsnelheid in de tunnels te verhogen. U hebt die maatregel genomen, wat blijkt geeft van zin voor verantwoordelijkheid. Toch dring ik er net zoals de heer Riguelle op aan dat de naleving van de nieuwe snelheidslimiet ook wordt afgedwongen.

Ik stelde u op 22 oktober een vraag over de mogelijkheid om variabele snelheidslimieten in te

de Bruxelles, le groupe PS rejoint les préoccupations de M. Riguelle sur la nécessité d'effectuer les travaux nécessaires à la sécurité des usagers. A ce sujet, le ministre Smet avait annoncé il y a plusieurs mois dans la presse que 50 millions d'euros étaient ou allaient être dégagés pour sécuriser les tunnels bruxellois.

Quelles sont les grandes réalisations prévues ? Où en est leur exécution ? Des travaux spécifiques ont-ils déjà débuté ?

M. Riguelle revient sur l'idée évoquée par le ministre à la mi-décembre dans la presse, après deux accidents mortels dans les tunnels, à savoir la mise à quatre bandes des tunnels. Cette idée interpelle, dans la mesure où son application entraînerait un chamboulement fondamental, de grands travaux et de grands investissements, et impliquerait la totale remise en question de la circulation du trafic bruxellois. Cette déclaration est probablement à mettre sur le coup de l'émotion.

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

M. Philippe Pivin.- Les rapports des experts n'ont pas encore été déposés. Les accidents auxquels se réfèrent M. Riguelle ne sont pas nécessairement liés à une vitesse excessive. L'heure à laquelle ils se sont produits et l'état des conducteurs donnent à penser que d'autres facteurs étaient en cause. Ceci a néanmoins le mérite d'avoir incité à la réflexion. Par ailleurs, la multiplication des accidents ne plaide pas en faveur d'une augmentation de la vitesse au volant, dans un tunnel ou ailleurs.

D'autre part, je ne suis pas favorable à la réalisation d'un tunnel à quatre bandes. Il s'avère toutefois que le ministre veuille la nuancer, ce qui est une bonne chose. Cette initiative n'est pas réalisable sur le plan technique, car elle impliquerait la nécessité de modifier le sens de la circulation en fonction des heures du jour et de la nuit. Les flux changent en effet le matin et en fin de journée. Par ailleurs, certaines sorties aboutissant à des sens uniques, il serait dès lors nécessaire de revoir le dispositif sur l'ensemble du territoire bruxellois. Comment le ministre compte-t-il justifier ce point ?

Concernant l'augmentation de la vitesse pour laquelle j'ai plaidé ardemment avec un ancien Procureur du Roi et l'ancien chef de corps de la

voeren. U zei dat u aan een voorstel werkte. Kunt u al meer informatie geven?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Alvorens de snelheidsbeperkingen aan te passen, vond er breed overleg plaats met het Parket en met de politiezones van Brussel-Elsene en Brussel-West. Er is overeengekomen dat de politie systematisch snelheidscontroles zal uitvoeren. Zolang alle vaste camera's nog niet zijn geïnstalleerd, wordt er met mobiele camera's gewerkt. Mijn bevoegdheid beperkt zich tot de installatie. Het gebruik ervan is een taak van de politie.

De snelheidsbeperking werd vastgelegd op 70 km/u, zonder tolerantie marge. Volgens een circulaire van de procureurs-generaal is een dergelijke marge trouwens onwettig.

Er wordt momenteel werk gemaakt van de installatie van de vaste digitale camera's. In een eerste fase zijn er protocolakkoorden ondertekend voor twee camera's in de Reyerstunnel. De flitspalen worden weldra geplaatst, al naargelang de sluitingsmomenten van de tunnel. Binnen de twee maanden worden ze gehomologeerd, zodat ze in april operationeel zullen zijn. Voor de camera's in de Belliard- en Wettunnel zijn de protocolakkoorden en de studie in voorbereiding. Men moet vier maanden rekenen, alvorens ze operationeel zullen zijn.

Aangezien de installatie van automatische camera's in de Leopold II-tunnel op de klassieke manier niet mogelijk is, wordt er een interne studie gewijd aan

police de Bruxelles, vous avez suivi cette direction avec nuance, notamment sur la base de l'étude de l'IBSR. Vous avez fait preuve de responsabilité politique et mis la réalité en phase avec la théorie. Je rejoins néanmoins M. Riguelle quant à un point de la situation. A partir du moment où la limite de vitesse est augmentée, il importe de veiller à son respect.

Lorsque je vous ai interrogé le 22 octobre sur la possibilité de la vitesse variable, vous avez précisé votre intention de soumettre ultérieurement une proposition concernant les limitations de vitesse variables et concernant l'unité centrale de contrôle des radars. Etes-vous en mesure de développer ce sujet maintenant ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Avant d'adapter le régime de vitesse, une large concertation a bien entendu eu lieu avec les zones de police concernées et le Parquet. Il a été convenu que la police réalisera systématiquement des contrôles de vitesse à l'aide de caméras mobiles jusqu'à ce que toutes les caméras fixes soient installées. Cela a été convenu de manière explicite lors d'une réunion à laquelle j'ai assisté avec les bourgmestres concernés et le Parquet. Ma compétence se limite à installer les caméras, mais je ne peux pas les utiliser par après. M. Thielemans et M. Moureaux, qui dirigent les zones de police Bruxelles-Ixelles et Bruxelles-Ouest, ont donné leur accord là-dessus, comme le Procureur.

Nous avons aussi convenu que la limite est fixée 70 km/h, sans seuil de tolérance. Ce seuil de tolérance est d'ailleurs illégal, comme l'indique une circulaire des Procureurs généraux. Je suis d'accord avec MM. Riguelle et Pivin de faire strictement respecter cette limite. Si cette tolérance se pratique réellement, cela relève de la compétence du Parquet et des zones de police.

L'installation de caméras fixes est en cours. Dans une première phase, les protocoles d'accord pour l'implantation de deux caméras dans le tunnel Reyers ont été signés. L'installation des poteaux est programmée dans les semaines qui viennent, en fonction des fermetures de tunnel ; leur homologation est programmée dans les deux mois. Ces caméras seront donc en fonction dans le

alternatieve opties.

Er is een protocolakkoord gesloten met de Brusselse procureur-generaal voor de installatie en het gebruik van de camera's in de tunnels. Op regelmatige tijdstippen zullen er camera's worden opgesteld. De overtredingen zullen wel degelijk door het Parket worden vervolgd. Er wordt een automatisch opsporingsstelsel in werking gesteld, alsook een stelsel voor de herkenning van de nummerplaten. Zo kan de gemiddelde snelheid in de tunnels berekend worden.

De aanbesteding voor het installeren van deze systemen is in april 2008 van start gegaan en zal 32 maanden in beslag nemen. De ontwerpfase is achter de rug. Voor de Leopold II- en de Rogiertunnel start de testfase in de loop van de komende weken. De variabele snelheidsbeperkingen zullen pas in de uitvoeringsfase worden ingevoerd. Ik blijf voorstander van variabele snelheden.

Wat de veiligheid in de tunnels betreft, heeft het gewest beslist om de tunnels van meer dan 300 meter aan te passen aan de Europese richtlijn, terwijl het daar juridisch gezien niet toe verplicht is. In tegenstelling tot de vorige zittingsperiodes gaat er jaarlijks gemiddeld 10 miljoen euro naar de modernisering en de beveiliging van de Brusselse tunnels, en 5 miljoen euro naar het onderhoud.

Ik heb verwezen naar de mogelijkheid om eenrichtingsverkeer in te voeren in de tunnels van de Kleine Ring, maar dat was slechts een van de vele theoretische mogelijkheden die ik vermeldde. Het voorstel zal misschien onderzocht worden voor een volgend Iris-plan.

courant du mois d'avril. En ce qui concerne les tunnels Belliard et Loi, les protocoles d'accord sont en cours de signature et l'étude est actuellement en cours pour le placement des poteaux. Pour ces tunnels-là, il faudra compter quatre mois environ pour la mise en fonction des caméras. Pour tous ces endroits, des caméras digitales sont disponibles.

Quant au tunnel Léopold II, une étude interne est actuellement menée pour examiner les possibilités d'y installer des caméras automatiques. Il n'est pas possible d'y prévoir une installation classique, en raison de la construction spécifique du tunnel avec des plaques en suspension. Il faut trouver une autre manière de procéder.

Un protocole d'accord a été conclu avec le Procureur général du Parquet bruxellois sur l'installation et l'usage de caméras dans les tunnels. Les boîtiers seront, tous comme les autres boîtiers, équipés de caméras à des intervalles réguliers et selon le principe de la rotation. Les infractions constatées à l'aide de ces caméras seront bel et bien poursuivies par le Parquet. En outre, un système de détection automatique des incidents sera mis en place, de même qu'un système de reconnaissance des plaques d'immatriculation, lesquels pourront déboucher ultérieurement sur le contrôle des infractions. Ce système permettra de calculer la vitesse moyenne dans les tunnels. Dès qu'il sera opérationnel, on sera en mesure de calculer la vitesse réelle qui y est pratiquée.

Le marché concernant la mise en place de ce système est en cours d'exécution depuis le mois d'avril 2008, pour une durée de trente-deux mois. Il se déroule en plusieurs phases. La phase de conception est terminée. Une phase d'installation avec tests va débuter dans les prochaines semaines pour les deux premiers tunnels - Léopold II et Rogier. Tout cela est en cours, sauf la variabilisation, qui sera mise en place quand ces travaux seront en phase d'exécution. Je précise que je reste favorable à la variabilisation.

En ce qui concerne la sécurité des tunnels au sens large, la Région a décidé de mettre en conformité - selon la directive européenne - les tunnels de plus de 300 mètres et cela sans y être obligée juridiquement. Depuis le début de la législature, et contrairement à toutes les autres législatures, chaque année, dix millions sont en moyenne investis dans la modernisation et la sécurisation des

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).*- *Ik ben niet gekant tegen een snelheidslimiet van 70 km/u in de tunnels, op voorwaarde dat overtreders worden bestraft. Het is namelijk zo dat sommige chauffeurs bij een verhoging van de snelheidslimiet geneigd zijn om nog harder te gaan rijden.*

Het Brussels Gewest is niet bevoegd voor het vervolgingsbeleid, maar zou wel regelmatige contacten moeten onderhouden met het Parket. Volgens mijn informatie gebeurt dat niet. Bij gebrek aan vervolging worden snelheidslimieten niet nageleefd.

Blijkbaar was uw voorstel om eenrichtingsverkeer in te voeren in de tunnels niets meer dan een mediastunt.

- Het incident is gesloten.

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

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

tunnels bruxellois et cinq millions dans leur entretien.

L'idée de prévoir une circulation à sens unique dans les tunnels bruxellois (Petite ceinture) n'était qu'une possibilité citée parmi d'autres solutions théoriques que j'ai parcourues avec le journaliste. Je soulevais aussi la possibilité de mettre le tunnel en sens unique avec des adaptations, avec des conséquences sur l'organisation du trafic, avec une piétonnisation plus poussée du Pentagone, avec des transports en commun organisés différemment. Quoi qu'il en soit, l'examen éventuel de cette question - et il serait bon de le faire - ne se fera que dans le cadre d'Iris 3 ou d'Iris 4.

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

M. Joël Riguelle.- Je reste ouvert à la discussion sur l'opportunité des 50 ou 70 km/h. Je ne m'obstinerai pas et suis prêt à lire les rapports qui privilégient les 70 km/h. Ceci étant, la nécessité d'accompagner ce changement de vitesse de mesures de rétorsion est inévitable. On sait très bien qu'à chaque limite déplacée, les automobilistes ont tendance à déplacer eux-mêmes leur propre limite et mettent leur vie et celle des autres en danger.

Même si la Région n'est pas compétente en matière de suivi des infractions, il doit y avoir un contact régulier avec le Parquet pour s'assurer que celui-ci joue effectivement son rôle. D'après mes informations, tel n'est pas le cas. Or, cette situation est inquiétante, car elle entraînera bien vite le non-respect d'une norme pourtant plus généreuse qu'auparavant.

Enfin, j'ai bien compris que les tunnels ne seront pas mis à quatre bandes dès demain à Bruxelles. Vous avez donc réalisé un bon coup médiatique, vous êtes très habile en la matière.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. YVES DE JONGHE D'ARDOYE D'ERP

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

OPENBARE WERKEN,**betreffende "de overdekking van de tunnel van de Guldenvlieslaan".**

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

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp *(in het Frans).*- *U zegt dat het dossier van de overdekking van de Guldenvlieslaan een grote stap voorwaarts heeft gezet. De Brusselse regering zou beslist hebben een offerteaanvraag uit te schrijven voor een technische haalbaarheidsstudie naar de aanleg van een tunnelverbinding tussen de Louizatunnel en de Troontunnel en tussen de Louizalaan en de Guldenvlieslaan.*

Het gaat dus om drie ondergrondse verbindingen:
- *tussen de Kleine Ring, komend van het Zuidstation en de Louizalaan, in de richting van het Terkamerenbos;*
- *tussen Louiza en de Naamsepoort (315 m);*
- *tussen de Naamsepoort en Troon (290 m).*

Studies zijn de specialiteit van deze regering en u trok dan ook het overdreven grote bedrag an 3 miljoen euro hiervoor uit.

Wilt u nog wat adviesbureaus plezieren net voor de verkiezingen of wilt u nog snel een onrealistisch gadget aankondigen, zoals het openluchtwembad? Waarom hebt u 4,5 jaar gewacht met dit "onmisbare" project? Hoeveel tijd en geld zullen de werken kosten? Waarom doet u geen beroep op Beliris, dat 30% van zijn kredieten niet op krijgt? Is dit uw afscheidscadeau aan de pendelaars?

PUBLICS,**concernant "la couverture du tunnel de l'avenue de la Toison d'Or".**

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

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Selon vos propres termes, "la couverture de l'avenue de la Toison d'Or vient de faire un grand pas en avant". Il semble que le gouvernement bruxellois ait décidé de notifier l'appel d'offres en vue de réaliser "une étude de faisabilité technique et maîtrise complète de projet pour la mise en tunnel des voies rapides entre le tunnel Louise et le tunnel Trône et la réalisation d'une connexion routière souterraine entre les avenues Louise et de la Toison d'Or".

Trois ouvrages routiers souterrains devraient donc être réalisés. Le premier fera la connexion entre la Petite ceinture, en venant de la gare du Midi, et l'avenue Louise en direction du bois de la Cambre. L'idée étant évidemment de désengorger le rond-point et le goulet Louise. Le deuxième tunnel, d'une longueur estimée à quelque 315 mètres, fera la liaison entre Louise et la Porte de Namur, dans les deux sens de circulation. Le troisième suivra le tracé de la Petite ceinture, entre la Porte de Namur et Trône, toujours dans les deux sens, pour une longueur estimée à 290 mètres. On se croirait revenu aux années 60, à l'époque du "tout au tunnel" !

Comme les plans et les études sont la grande spécialité de ce gouvernement, à défaut de réalisations concrètes, vous avez prévu un budget de 3 millions d'euros pour étudier ces différents travaux. Je trouve ce montant excessif.

Est-ce pour faire plaisir à certains bureaux d'étude avant les élections ou est-ce pour donner l'illusion que vous allez encore promettre un nouveau gadget irréalisable, comme pour votre piscine en plein air ? Pourquoi avoir attendu quatre ans et demi pour étudier ce projet s'il vous semble si indispensable ? Avez-vous la moindre idée du budget et du temps que devraient prendre ces travaux ? Pourquoi ne pas confier ce dossier à Beliris qui a tellement de mal à consommer plus de 30% de ses crédits ? Faut-il en déduire que c'est votre cadeau d'adieu aux navetteurs ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty (*in het Frans*).- *De overkapping van de tunnels van de Kleine Ring is een goed idee, dat het mogelijk maakt om de ondergrondse verkeersdoorstroming te bevorderen en de bovengrondse ruimte gezelliger en veiliger te maken voor voetgangers en handelszaken.*

Het idee is niet nieuw. Het werd in 2003 in het GewOP opgenomen als een mogelijkheid om een commerciële, toeristische en voetgangersverbinding te creëren tussen de beneden- en de bovenstad. De studie is evenwel nog niet gestart, zodat het moeilijk is om ons nu al uit te spreken over de opportuniteit, de haalbaarheid en de stedenbouwkundige gevolgen van het project.

De heer de Jonghe d'Ardoye d'Erp wijst terecht op het probleem van de financiering. Het idee om een beroep te doen op Beliris is niet slecht. Het is niet meer dan normaal dat de federale overheid een duits in het zakje doet, aangezien de Kleine Ring niet alleen door Brusselaars wordt gebruikt.

Ik ben het tot slot met de heer Riguelle eens dat wij tijdens deze pre-electurale periode de consumentkieser geen verleidelijke projecten in het vooruitzicht mogen stellen die nog maar in een voorbeschouwingfase zitten. Het gaat om onze politieke geloofwaardigheid.

Discussion

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

M. Willy Decourty.- Je ne serai pas aussi négatif que M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp. J'estime que la couverture de ces tunnels est une bonne idée. Actuellement, les boulevards de la Petite ceinture constituent une sorte de fossé difficilement franchissable pour les piétons avec, en vis-à-vis, deux secteurs commerciaux, celui du boulevard de Waterloo et celui de l'avenue de la Toison d'Or, qui se regardent en chiens de faïence. Il y a ainsi une espèce de frontière, pas naturelle, entre le haut et le bas de la ville. On constate en outre un problème d'engorgement de la circulation.

Recouvrir le tunnel et enfouir les voitures améliorerait certainement la fluidité en sous-sol et permettrait une convivialité et des échanges nettement plus avantageux pour tous, usagers, piétons et commerçants.

C'est une idée que vous avez avancée en 2003 dans le cadre du chemin de la ville qui est décrit dans le PRD comme liaison commerciale, touristique et piétonne. Ce n'est donc pas neuf, mais cela progresse. Ceci dit, l'étude n'est pas encore lancée. Aujourd'hui on amorce une nouvelle procédure. Il est donc difficile de se prononcer sur l'opportunité et surtout sur la faisabilité du projet et sur ses conséquences techniques et urbanistiques, surtout si on n'a pas véritablement procédé à l'étude et à la détermination du coût.

M. de Jonghe d'Ardoye a raison quand il évoque le problème du financement. Les finances régionales sont ce qu'elles sont et l'idée de faire appel à Beliris n'est pas mauvaise, bien que la manière dont Beliris se comporte pour essayer de concrétiser les dossiers dont il a la charge puisse poser des questions, mais c'est un autre problème. On ne peut pas imaginer des investissements de cette ampleur sans se tourner vers le fédéral, d'autant plus que le fédéral est particulièrement concerné. On peut en effet difficilement dire que la Petite ceinture sert exclusivement aux usagers bruxellois. C'est un chemin incontournable.

Pour conclure, M. le ministre, je vais me raccrocher à ce que M. Riguelle disait dans l'interpellation précédente. Nous sommes en période de fin de soldes et en période pré-électorale et il ne faudrait

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik werk niet alleen tot meerdere eer en glorie van mezelf, maar ook voor mijn opvolgers. Tijdens de volgende regeringsonderhandelingen zal duidelijk moeten worden of de volgende regering al dan niet werk wil maken van de overdekking van de tunnelingang in de Guldenvlieslaan.*

De voorstudie die de heer Draps in 2003 liet uitvoeren, geeft helaas geen uitsluitsel over de technische haalbaarheid van het plan. Minister Cerexhe, minister-president Picqué en ikzelf hebben besloten dat we rekening moeten houden met de ontwikkeling van de Guldenvlieslaan als luxueuze winkelbuurt.

Er is sinds kort ook belanstelling van de privésector om te investeren in de overdekking van de tunnelingang. Er komt zo immers ruimte vrij om winkels te bouwen. Die mogelijkheid wordt onderzocht in een nieuwe studie.

De heer de Jonghe d'Ardoye zou meer overleg moeten plegen met mevrouw Teitelbaum, die eerder een vraag stelde over exact hetzelfde onderwerp.

Ik heb een budget van 3 miljoen euro uitgetrokken voor de studies. De eerste studie is een stabiliteitsstudie die 365.000 euro, exclusief BTW, zal kosten. Er komt ook een mobiliteitsstudie voor de hele wijk.

Als de stabiliteitsstudie een negatief resultaat oplevert of als er geen politieke wil meer is om de tunnelingang te overdekken, komen er uiteraard geen studies meer.

Volgens mij is het nodig om de tunnelingang te overdekken om de verbinding tussen de beneden- en de bovenstad te verbeteren. De werken moeten uiteraard door Beliris worden betaald.

Het is natuurlijk niet de bedoeling om een adviesbureau of pendelaars een plezier te doen, maar om de levenskwaliteit te verbeteren. Ik hoop

pas faire miroiter au consommateur-acheteur-électeur des perspectives alléchantes qui n'en sont toujours qu'au stade de la pré-réflexion. Il faut rester modeste à ce stade-ci. Il en va de la crédibilité de la classe politique.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit selon moi d'une question de responsabilité de la classe politique. Je travaille non seulement pour moi, mais aussi pour mes successeurs, qui hériteront d'un dossier complet. Les participants aux négociations gouvernementales sont libres de débattre du caractère souhaitable ou non de la couverture du tunnel de l'avenue de la Toison d'Or, sur la base de données exactes.

La pré-étude commandée par M. Draps en 2003 ne permet malheureusement pas de conclure à la faisabilité technique du tunnel, ni aux conditions de sa faisabilité. C'est la raison pour laquelle M. Cerexhe - en tant que ministre de l'Economie -, le ministre-président et moi-même, avons convenu de la nécessité d'une approche dans toutes les nouvelles démarches de développement de zones comme le Goulet Louise et la Toison d'Or, comme zones de commerce haut de gamme.

D'autant plus que, pour la première fois depuis quelques mois, le secteur privé manifeste son intérêt d'investir, même partiellement, dans les travaux de couverture du tunnel. En effet, celui-ci permettrait éventuellement de construire des bâtiments supplémentaires pour y héberger des commerces. Cette possibilité de construire des immeubles supplémentaires, évidemment bien intégrés dans le paysage urbain, sera examinée dans l'étude.

M. de Jonghe d'Ardoye devrait consulter davantage Mme Teitelbaum, puisque j'ai déjà répondu à une question d'actualité qu'elle me posait sur le même sujet lors de la séance plénière du 16 janvier 2009.

Il est vrai que nous avons prévu un budget de trois millions. Aujourd'hui, nous parlons seulement d'un premier volet de l'étude, c'est-à-dire de l'étude de faisabilité en matière de stabilité, qui coûtera 365.000 euros, TVA non comprise. Cette étude sera évidemment combinée à une étude de mobilité pour tout le quartier.

dat daardoor meer pendelaars in Brussel zullen winkelen. Tegenwoordig gaan veel Brusselaars zelfs in andere steden winkelen.

Ik bereid het dossier voor voor de volgende regering die dan zelf kan beslissen.

- Het incident is gesloten.

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

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

betreffende "de snelheid van 100 km/uur op de Ring".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

L'étude comporte un deuxième volet, que la Région ne sera pas obligée de réaliser s'il s'avère que celui-ci est techniquement infaisable ou qu'il n'y a pas de volonté politique de le faire.

Personnellement, j'estime qu'il est nécessaire de couvrir le tunnel Toison d'Or pour faire de cet endroit une véritable liaison entre le haut et le bas de la ville. C'est bien entendu Beliris qui devra financer ces travaux. Beliris ne manque pas de projets mais enregistre du retard dans l'exécution de ceux-ci.

Le but n'est pas de faire plaisir à un bureau d'étude avant les élections ou de faire un cadeau d'adieu aux navetteurs, mais bien d'améliorer la qualité de vie des Bruxellois. J'espère que cela encouragera de nombreux navetteurs à faire leurs achats à Bruxelles. A l'heure actuelle, de plus en plus de Bruxellois font leurs achats à Anvers, Waterloo ou Louvain et plus à Bruxelles. En accueillant un nouveau centre commercial, nous devons procéder à un réaménagement qualitatif de nos espaces commerciaux actuels sous peine de signer l'arrêt de mort commercial de la ville. Le vrai défi se pose à ce niveau-là.

Nous préparons simplement le dossier pour le prochain gouvernement, qui pourra en décider. Il ne s'agit pas d'une manoeuvre électorale, mais d'assumer une responsabilité importante.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. YVES DE JONGHE D'ARDOYE D'ERP

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

concernant "la vitesse à 100 km/heure sur le ring".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ADELHEID BYTTEBIER,

betreffende "het overleg Brussel-Vlaanderen over de snelheidsverlaging op de Brusselse Ring".

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

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp *(in het Frans).*- *Uw Vlaamse collega, mevrouw Crevits, heeft een haalbaarheidsstudie besteld over de verlaging van de snelheid op de Brusselse Ring tot 100 km/u. Zij heeft ook aangekondigd dat zij overleg met Brussel zal plegen over de uitwisseling en de coördinatie van de informatie over de ongevallen, het aantal voertuigen, de snelheid waarmee zij rijden en het type voertuigen.*

Die studie verheugt mij, want een permanente snelheidsverlaging zou de geluidshinder, de verontreiniging en het risico op ongevallen aanzienlijk verminderen. Helaas heerst er een volledige radiostilte op uw kabinet, terwijl een maximale coördinatie nodig is om een dergelijke maatregel te kunnen doorvoeren.

Wat hebt u gedaan om dit dossier te doen vooruitgaan, met name wat de coördinatie tussen de drie gewesten betreft?

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

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Groen! volgt het debat over de verkeerssituatie op de Brusselse Ring op de voet, zowel in het Vlaams als in het Brussels parlement.

Er zijn verschillende oplossingen om de doorstroming op de Brusselse Ring te waarborgen en het autoverkeer te beheren. Groen! heeft een tiental voorstellen in die zin gedaan. Het is duidelijk dat er geen zaligmakende oplossing bestaat, maar dat een combinatie van verschillende

concernant "la concertation entre Bruxelles et la Flandre sur la réduction de la vitesse sur le ring de Bruxelles".

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

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Votre collègue du gouvernement flamand, Hilde Crevits, vient de solliciter une étude sur la faisabilité d'abaisser la vitesse sur le ring à 100 km/heure. Elle a ensuite précisé qu'elle avait actuellement des entretiens avec Bruxelles sur l'échange et la coordination des informations sur les accidents, le nombre de véhicules présents sur la chaussée, la vitesse à laquelle ils roulent et le type de véhicules.

Je me réjouis bien entendu de cette étude qui, si elle devait déboucher sur une mesure concrète, diminuerait à la fois les nuisances sonores, la pollution et les risques d'accidents. Mais il semble aussi que le placement de panneaux de signalisation dynamiques dépende de l'avenir du ring de Bruxelles. C'est, me semble-t-il, dans l'attente d'une décision sur cet avenir que l'on étudie actuellement l'intérêt d'un abaissement permanent de la limitation de vitesse.

Je dois hélas constater que, du côté de votre cabinet, c'est le silence radio. Il semble pourtant qu'une coordination maximale s'impose pour qu'une telle mesure puisse voir le jour.

Pourriez-vous me préciser si vous avez pris des mesures pour faire avancer ce dossier, dans le sens d'une coordination entre les trois Régions concernées ?

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

Mme Adelheid Byttebier *(en néerlandais).*- *Groen! suit de près le débat relatif au trafic sur le ring bruxellois, au parlement flamand comme au parlement bruxellois.*

Pour garantir la fluidité et gérer le trafic automobile sur le ring bruxellois, il faut combiner plusieurs mesures, dont le dosage de la vitesse. Une diminution de la limite de vitesse n'a pas seulement une influence positive sur la pollution de l'air, mais également sur la sécurité routière et sur

maatregelen moet worden toegepast. Een van die maatregelen is het doseren van de snelheid. Een snelheidsverlaging heeft niet alleen een positieve invloed op de luchtvervuiling, maar ook op de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer.

Ik heb in het Vlaams parlement het debat over de snelheidsvermindering naar 100 km/uur gevolgd. Minister Crevits lijkt die vermindering te willen koppelen aan een garantie om de ring te mogen verbreden. Zij zegt dat er eerst algemene aanpassingen moeten gebeuren en een digitale signalisatie moet komen voordat de snelheid tot 100 km/uur kan worden verlaagd, zoals bij de ring rond Antwerpen. In het debat is evenwel terecht ingebracht dat de snelheid op de ring rond Antwerpen werd verlaagd nog voordat de grote werken werden aangevat werden.

Laat u dus niet met een kluitje in het riet sturen als u overleg pleegt met de Vlaamse regering. Het kan immers zijn dat men eerst een verdubbeling van de ring eist voordat de maximumsnelheid wordt verlaagd tot 100 km/u, hoewel die maximumsnelheid reeds werd verlaagd op de Antwerpse Ring voordat daar werken werden uitgevoerd.

Wat is het standpunt van de Brusselse regering over de verlaging van de maximumsnelheid op de ring? Ik heb al geargumenteed waarom ik voorstander ben van zo'n snelheidsverlaging. Volgens het verslag van de debatten in het Vlaams parlement hebt u overleg gepleegd met de Vlaamse regering over deze kwestie. In februari zouden de resultaten worden bekendgemaakt van een simulatie die momenteel wordt uitgevoerd door het Verkeerscentrum Vlaanderen. Weet u meer over die simulatie?

Eigenlijk is die simulatie niet strikt noodzakelijk, want Vlaanderen heeft ervaring met een snelheidsverlaging op de ring rond Antwerpen. Die maatregel bleek positief. Zult u kort op de bal spelen? Eigenlijk kunnen er snel maatregelen worden getroffen.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

la fluidité du trafic.

Au parlement flamand, la ministre Crevits semble vouloir coupler cette réduction de la limite de vitesse à 100 km/h à la garantie de pouvoir élargir le ring. En outre, elle dit qu'avant de diminuer la vitesse, il faut d'abord des adaptations générales et une signalisation digitale, comme sur le ring d'Anvers. A Anvers, la vitesse a toutefois été diminuée avant que les grand travaux soient entrepris.

Ne vous faites donc pas avoir quand vous vous concerterez avec le gouvernement flamand.

Que pense le gouvernement bruxellois de la diminution de la vitesse sur le ring ? Comme vous le savez, je suis partisane de cette diminution. Selon le compte rendu des débats au parlement flamand, vous vous seriez déjà concerté avec le gouvernement flamand sur cette question. Les résultats d'une simulation réalisée par le Verkeerscentrum Vlaanderen (Centre de trafic de la Région flamande) devraient être communiqués en février. En savez-vous davantage concernant cette simulation ?

Cette simulation n'est pas nécessaire dans la mesure où la Flandre a l'expérience d'une diminution de vitesse sur le ring d'Anvers. Cette mesure est positive. Des mesures pourraient être rapidement prises. Quand agirez-vous ?

Discussion conjointe

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Blijkbaar is de heer de Jonghe d'Ardoye geen lezer van La Capitale.*

In deze krant verscheen een artikel waarin staat dat ik akkoord ga met een snelheidsbeperking van 100 km/u op de ring.

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp *(in het Frans).*- *Van wanneer dateert dat artikel?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Van 14 januari.*

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp *(in het Frans).*- *Ik diende mijn interpellatie voor die datum in.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Neen. Uw interpellatie dateert van 19 januari.*

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp *(in het Frans).*- *Ik redigeerde de tekst vroeger.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat kon ik niet weten. Uw vraag was in elk geval niet de aanleiding voor het interview in La Capitale.*

(verder in het Nederlands)

Wij hebben altijd aandacht besteed aan de veiligheid op de ring. Zo hebben we heel wat werk geleverd om de bocht van Vorst te beveiligen.

Het is een uitstekend idee om de snelheid op de ring te beperken tot 100 km/u. Op die manier krijgt de weg een grotere capaciteit, de kans op ongevallen daalt, vooral op de op- en afritten en er is minder vervuiling.

Dat geldt voor alle ringwegen in België. In Lyon, Toulouse en Straatsburg is de snelheid op de ringwegen beperkt tot 90 km/u en in Straatsburg wil men daar zelfs 70 km/u van maken.

Om deze snelheidsbeperking te doen naleven, moeten er natuurlijk camera's geplaatst worden op de ring.

M. Pascal Smet, ministre.- *Apparemment, M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp ne lit pas le journal "La Capitale".*

"La Capitale" a publié un article intitulé "100 km sur le ring, le ministre Pascal Smet est d'accord". Je vous le remettrai tout à l'heure, vous pourrez constater par vous-même qu'il n'y a pas de silence radio à ce sujet.

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- *De quand date cet article ?*

M. Pascal Smet, ministre.- *Du 14 janvier.*

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- *Mon interpellation a été introduite avant cette date.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Non, elle date du 19 janvier.*

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- *Elle a été rédigée avant cela.*

M. Pascal Smet, ministre.- *C'est possible, mais je n'en savais rien. Ce n'est pas pour cela que j'ai donné une interview à La Capitale. Ils m'ont simplement posé la question et j'ai répondu.*

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons toujours été attentifs à la sécurité sur le ring, c'est pourquoi nous avons sécurisé le virage de Forest.

C'est une excellente idée de limiter la vitesse à 100 km/h sur le ring : cela permet d'augmenter la capacité de la voirie, de diminuer le risque d'accidents - surtout aux sorties - et de réduire la pollution.

C'est valable pour tous les périphériques en Belgique. Dans plusieurs villes françaises, la vitesse est limitée à 90 km/h sur les périphériques, et à Strasbourg ils veulent encore la diminuer à 70 km/h.

Pour faire respecter cette limitation de vitesse, des caméras doivent être placées sur le ring.

(verder in het Frans)

Het is de bedoeling dat op de ring overal dezelfde maximumsnelheid geldt, welk geweest die ook doorkruist. Een groot deel van de ring ligt immers in het Vlaams Gewest. Er heeft nog geen overleg plaatsgevonden, maar op 2 februari is er een vergadering van de werkgroep Infrastructuur gepland. Het Verkeerscentrum Vlaanderen heeft een voorstudie uitgevoerd, waarvan de resultaten zullen worden meegedeeld.

Mijn administratie onderhoudt vele contacten met het Vlaams Gewest over de ring.

Er komen elektronische borden om pictogrammen of waarschuwingen weer te geven. Ook het Vlaams Gewest gaat ermee akkoord om twee van die borden te plaatsen. Op 9 februari is er een eerste vergadering om de samenwerking tussen de Gewesten te regelen.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Byttebier, er komen heel binnenkort verkeersborden waarop een variabele snelheidslimiet kan worden aangegeven. We moeten daarvoor niet wachten op andere studies.

(verder in het Frans)

Wij moeten niet wachten tot de studie over de hele Ring voltooid is om die borden te kunnen plaatsen. In Brussel zullen wij die borden nog tijdens deze legislatuur plaatsen. In Vlaanderen wil men de plaatsing van die borden aan de heraanleg van de ring koppelen.

Ik heb ons standpunt tijdens een buitengewone vergadering van de commissie Infrastructuur van het Vlaams parlement uiteengezet. Zij waren zeer verbaasd dat een Brusselse minister het standpunt van de Brusselse regering kwam toelichten. Dat is blijkbaar niet gebruikelijk, maar het gaat dan ook om een zeer belangrijke kwestie.

(poursuivant en français)

L'objectif consiste à tendre vers une homogénéité et une cohérence des vitesses sur le ring, indépendamment de la Région traversée. Une grande partie de celui-ci se situe en effet sur le territoire flamand. A ce jour, il n'y a pas eu de concertation sur ce sujet, mais le point sera mis à l'ordre du jour de la prochaine réunion du groupe de travail « Infrastructure » du principeel akkoord, qui aura lieu le 2 février prochain. Le Vlaams Verkeerscentrum a effectué une pré-étude, dont les premiers résultats seront communiqués.

Par ailleurs, mon administration entretient de nombreux contacts avec la Région flamande concernant l'échange de données relatives à la modélisation du ring, et plus particulièrement le ring « nord-est ».

En ce qui concerne les panneaux à messages variables, deux portiques et quatre panneaux textuels sur potence seront prochainement installés sur la partie bruxelloise du ring. Ils permettront d'afficher des messages textuels et/ou des pictogrammes, comme des limitations de vitesse exceptionnelles ou autres signalisations. La Région flamande a donné son accord de principe pour installer deux de ces panneaux sur leur territoire. Une première réunion pour clarifier et définir les modalités de coopération entre nos deux Régions aura lieu le 9 février prochain.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Byttebier, il y aura prochainement des panneaux de signalisation affichant des limites de vitesse variables. Nous ne devons pas attendre d'autres études pour ce faire.

(poursuivant en français)

M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp, il ne faudra pas attendre que l'étude soit réalisée pour tout le ring pour placer ces panneaux. A Bruxelles, nous sommes prêts, ils seront installés sous cette législature. En Flandre, par contre, ils veulent lier l'installation des panneaux aux travaux de réaménagement du ring.

J'ai été expliquer notre position lors d'une réunion spéciale de la commission de l'Infrastructure du parlement flamand. Ils étaient très étonnés qu'un

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Was u aanwezig in het Vlaams Parlement tijdens de plenaire vergadering van 14 januari?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik was aanwezig tijdens hoorzittingen in de commissie Infrastructuur over de uitbreiding van de ring.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- U wilt vier borden plaatsen op het Brusselse deel van de Ring. Komen die in Anderlecht of Oudergem...?

De heer Pascal Smet, minister.- In Anderlecht.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik ben blij dat u een voorstander bent van een lagere snelheid. Betekent dat dan ook dat je op het deel van de ring in Anderlecht vanaf volgende week maar 100 km/u zal mogen rijden?

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, want zoals ik al zei moet die snelheidsverlaging in een keer doorgevoerd worden. In Vorst en Anderlecht geldt op dit ogenblik echter al een maximum snelheid van 90 km/u, omwille van de veiligheidssituatie.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Wat zal dan de meerwaarde zijn van de nieuwe borden?

De heer Pascal Smet, minister.- Daarop kunnen ongelukken aangekondigd worden en verkeersinformatie gegeven, bijvoorbeeld over files...

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Maar ze worden dus niet gebruikt om snelheidsbeperkingen aan te geven?

ministre bruxellois se déplace pour leur expliquer la position du gouvernement bruxellois. J'y suis allé moi-même, car je suis convaincu que c'est très important pour la Région. C'est apparemment inhabituel et cela a donné lieu à des échanges assez bizarres avec deux députés CD&V/N-VA qui n'ont pas apprécié la fermeté avec laquelle j'ai défendu les intérêts bruxellois.

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Etiez-vous présent au parlement flamand lors de la séance plénière du 14 janvier ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- J'étais présent en commission de l'Infrastructure, lors des auditions relatives à l'élargissement du ring.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Où placerez-vous vos quatre panneaux sur la partie bruxelloise du ring ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- A Anderlecht.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Je suis contente que vous soyez partisan d'une limitation accrue de la vitesse. Cela signifie-t-il que la vitesse sera limitée à 100 km/h dès la semaine prochaine sur la partie du ring située à Anderlecht ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Non, parce que cette diminution de la vitesse doit être réalisée en une fois, partout. En outre, à Forest et à Anderlecht, la vitesse est déjà limitée à 90 km/h, pour des raisons de sécurité.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Qu'apportent alors les nouveaux panneaux ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Des informations relatives à la circulation peuvent y être annoncées.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Ils ne seront donc pas utilisés pour indiquer des limitations de vitesse.

De heer Pascal Smet, minister.- Toch wel. Als de situatie op de ring dat vereist, kunnen ook snelheidsbeperkingen aangegeven worden. Maar in elk geval is de maximum snelheid op dit deel nu al 90 km/u.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

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

**betreffende "de verkeersveiligheid, meer
bepaald snelheidsovertredingen in zone 30,
veiligheid op zebrapaden en dronkenschap
aan het stuur".**

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik wil het opnieuw over snelheid en verkeersveiligheid hebben, maar in deze interpellatie blijven we binnen de grenzen van het Brussels Gewest. Er is nog heel wat werk aan de winkel. De cijfers liegen er niet om. Voor Groen! is verkeersveiligheid een thema van prioritair belang. Tijdens deze legislatuur heb ik meerdere vragen gesteld over de stand van zaken en over mogelijke verbeteringen, onder meer naar aanleiding van de onveiligheid op het nachtnet van de MIVB, de slechte scores van België inzake verkeersveiligheid, de nood aan een gewestelijk verkeersveiligheidsplan, de verkeerssituatie op de Leopold II-laan en een ongeval met een tram en een bus aan de halte Wiener. Het zal u dan ook niet verbazen dat ik het thema verkeersveiligheid weer oprakel.

In Via Secura, het blad van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV), las ik een artikel over ongevallen aan oversteekplaatsen voor voetgangers. Er werden meerdere zaken bestudeerd, waaronder het rijgedrag en de naleving van snelheidslimieten in zones 30, die sterk aanwezig zijn in Brussel. Mijnheer Smet, uw voorganger Robert Delathouwer heeft als eerste werk gemaakt van de invoering van zones 30. U

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Si, si la situation sur le ring l'exige.*

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME ADELHEID BYTTEBIER

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

**concernant "la sécurité routière et plus
particulièrement les excès de vitesse dans les
zones 30, la sécurité sur les passages pour
piétons et l'ivresse au volant".**

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *La sécurité routière est d'une importance cruciale pour Groen! Au cours de cette législature, j'ai posé plusieurs questions à ce propos et sur les améliorations qui pouvaient être apportées.*

Le journal de l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR) a publié un article concernant les accidents sur les passages piétons. Il portait notamment sur le comportement des automobilistes et le respect des limitations de vitesse dans les zones 30. En matière d'implantation de zones 30, vous avez poursuivi le travail de votre prédécesseur. Toutefois, celles-ci sont rarement respectées, et la vitesse moyenne y est de 52 km/h.

Bien qu'il soit difficile d'obtenir des chiffres par commune, selon les informations dont je dispose, la vitesse moyenne est moins élevée en Région bruxelloise, bien que la limite de 30 km/h y soit peu respectée.

Selon cet article, toutes les 36 heures, il y a un mort ou un blessé grave sur un passage pour piétons. Les conducteurs comme les piétons peuvent témoigner de ce risque lorsqu'on emprunte un passage pour piétons. Les piétons y surprennent

hebt zijn werk voortgezet. Het probleem is echter dat de maximumsnelheid vaak niet wordt nageleefd. Volgens het onderzoek van het BIVV werd er in de zones 30 een gemiddelde snelheid van 52 km/u geregistreerd.

Ik moet er wel aan toevoegen dat het moeilijk is om cijfers te vinden over de afzonderlijke gewesten. Volgens mijn informatie ligt de gemiddelde snelheid lager in het Brussels Gewest, maar de limiet van 30 km/u wordt ook hier meestal overschreden.

Volgens Via Secura valt er om de 36 uur een dode of zwaargewonde voetganger op een zebrapad. Alle chauffeurs en voetgangers kunnen bevestigen dat het risico om als voetganger te worden aangereden op een zebrapad zeer reëel is. Als ik zelf met de auto rijd, ben ik zeer voorzichtig, maar toch stel ik vast dat ik me vaak laat verrassen door voetgangers die oversteken op zebrapaden. Vaak zijn zebrapaden trouwens niet goed verlicht. De straatverlichting zou nochtans vooral op zebrapaden moeten zijn gericht. Een aangepaste straatverlichting en infrastructuur kan ertoe bijdragen dat chauffeurs de voetgangers beter opmerken.

Ik hoop dat u kunt verwijzen naar specifieke maatregelen om zebrapaden te beveiligen en verkeerslichten aan te passen. Vaak is de verkeerssituatie niet logisch. Soms krijgt een chauffeur het signaal van een verkeerslicht dat hij naar rechts mag afslaan, terwijl het op hetzelfde moment groen wordt voor de voetgangers die oversteken op het zebrapad dat hij moet kruisen.

Het kruispunt aan de Kruidtuin, vanuit Schaarbeek in de richting van de Kruidtuin, is daarvan een frappant voorbeeld. Automobilisten die aanzetten om naar het Rogierplein te rijden, krijgen daar een groene pijl te zien, terwijl de voetgangers op hetzelfde moment groen licht krijgen. Dat leidt uiteraard tot conflicten.

Ik heb ook vragen bij de eindejaarscampagne en bij de controles op dronkenschap achter het stuur. Uit het verslag van Via Secura blijkt dat rijden onder invloed een belangrijke oorzaak blijft van verkeersongevallen. Uit hun cijfers blijkt ook dat het aantal dronken chauffeurs tussen 2003 en 2005 licht was gedaald, maar dat het sindsdien, vooral 's nachts en in het weekend, weer is toegenomen.

même les automobilistes attentifs. Les passages pour piétons sont souvent mal éclairés. Un éclairage dirigé vers le passage piétons et une infrastructure adéquate contribueraient à améliorer la visibilité des piétons.

J'espère que vous pouvez mentionner des mesures spécifiques pour sécuriser les passages pour piétons et adapter les feux de circulation. La circulation est souvent peu logique. Ainsi, parfois, l'automobiliste conducteur peut tourner à droite lorsque, dans le même temps, un feu y autorise l'utilisation du passage pour piétons.

Selon l'IBSR, la conduite en état d'ivresse reste une cause importante d'accidents de circulation. Le nombre de conducteurs en état d'ivresse qui avait légèrement diminué entre 2003 et 2005, a à nouveau augmenté, surtout la nuit et le week-end.

En tant que ministre de la Mobilité, vous organisez annuellement, à l'automne, une campagne pour la sécurité routière. J'espère que vous tiendrez compte de ces priorités pour la campagne de l'année prochaine. Il y a des thèmes plus prioritaires que le conflit entre les piétons et les cyclistes sur les trottoirs pour une campagne de sécurité routière, comme par exemple l'ivresse, l'excès de vitesse et l'insécurité sur les passages pour piétons.

Als minister van Mobiliteit organiseert u jaarlijks in het najaar een campagne voor verkeersveiligheid. Ik hoop dat u voor de campagne van volgend jaar rekening houdt met deze prioriteiten. Zo blijkt uit onderzoek dat het conflict tussen voetgangers en fietsers op een voetpad, duidelijk niet prioritair is. Er zijn wel degelijk andere thema's voor een verkeersveiligheids campagne, zoals bijvoorbeeld dronkenschap, overdreven snelheid en onveilige zebra's.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft reeds verkeersveiligheids campagnes gevoerd in samenwerking met de gouverneur, het Parket, de politiezones, de Dirco, de MIVB, het BIVV en de VSGB. De campagnes werden naar jaarlijkse gewoonte steeds georganiseerd in de maand oktober en waren toegespitst op de door u aangehaalde thema's:

- 2004: Een kruispunt is geen jungle
- 2005: Hinderend en gevaarlijk parkeren
- 2006: Agressiviteit in de stad helpt je niet vooruit
- 2007: Maak plaats voor voetgangers
- 2008: Snel rijden doodt

Het thema voor 2009 is nog niet gekend. Het thema wordt steeds in samenspraak met alle Brusselse politiezones gekozen. Bij het vastleggen ervan worden verschillende criteria in rekening gebracht, zoals de oorzaken van de ongevallen, de gegevens in verband met de slachtoffers, de plaatsen waar de ongevallen zich voordoen, andere campagnes die worden georganiseerd, enzovoort.

Daarnaast zal de Operatie Boekentas, die sinds 2006 in samenwerking met de gouverneur en de politiezones wordt georganiseerd, opnieuw navolging krijgen in 2009. In het begin van het schooljaar zal een kalender aan de kinderen en ouders worden uitgedeeld en de politie zal specifieke controles doen op de naleving van de snelheid in zones 30.

Ook in het Brussels gewest worden er proefprojecten gerealiseerd met variabele, digitale borden die de snelheidslimiet van 30 km/u ter

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La Région de Bruxelles-Capitale organise chaque année au mois d'octobre une campagne de sécurité routière, en collaboration avec le gouverneur, le Parquet, les zones de police, le DirCo, la STIB, l'IBSR et l'AVCB.*

Le thème pour 2009 n'est pas encore connu. Ce thème est toujours choisi en concertation avec l'ensemble des zones de police bruxelloises, en fonction de différents critères tels que les causes d'accidents, les informations relatives aux victimes, les lieux où se produisent les accidents, les autres campagnes qui sont organisées, etc.

De plus, l'Opération cartable, organisée depuis 2006 en collaboration avec le gouverneur et les zones de police, sera réitérée en 2009. Un calendrier sera distribué aux enfants et aux parents en début d'année scolaire et la police organisera des contrôles spécifiques de vitesse dans les zones 30.

Des projets pilotes sont menés en Région bruxelloise à l'aide de panneaux d'affichage digitaux qui rappellent la limitation de vitesse à 30 km/h aux abords des écoles. Les interventions sur le plan de l'infrastructure - marquages spécifiques, feux de signalisation, dos d'âne, etc. - sont privilégiées. Du reste, les zones 30 sont souvent situées sur des voiries locales et sont donc gérées par les communes.

La Région a déjà pris de très nombreuses mesures en vue de mieux harmoniser et sécuriser les passages pour piétons. Ainsi, le règlement régional d'urbanisme (RRU) prévoit une série de règles en

hoogte van de school extra benadrukken. Op die manier wordt de snelheidslimiet verstrengd op de gevaarlijkste momenten. Zo werden er al borden geplaatst op de Waterloo-sesteenweg en de Renbaanlaan. Er wordt echter vooral gekozen voor infrastructurele ingrepen die de veiligheid bevorderen: het aanbrengen van specifieke markeringen en de plaatsing van geschikte voorzieningen zoals verkeerslichten, groen-op-aanvraag, verkeersplateau, beveiligingshek, trottoiruitstulping, enzovoort. Bovendien zijn de zones-30 vaak op lokale wegen gelegen die onder het beheer van de gemeenten vallen. Ook sommige gemeenten experimenteren met digitale borden "zone 30".

Het Gewest heeft reeds heel wat maatregelen genomen om de voetgangersoversteekplaatsen te harmoniseren en veiliger te maken.

Zo voorziet de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) in een aantal regels met betrekking tot de voetgangersoversteekplaatsen, zoals een zone van 5 meter voor de zebrapaden in de richting van het verkeer waar het voetpad wordt verbreed. De GSV schrijft ook voor dat de trottoirs een geleidelijke verlaging dienen te vertonen naar elke voetgangersoversteekplaats toe.

Daarnaast zijn er samen met het BIVV een aantal aanbevelingen uitgewerkt in het kader van de Brusselse Staten-generaal van de Verkeersveiligheid. Die aanbevelingen worden systematisch toegepast bij het ontwerpen van nieuwe gewestelijke openbare ruimten en werden naar alle gemeenten gecommuniceerd.

Bovendien werken wij samen met het BIVV aan een vademecum voor voetgangersvoorzieningen dat gericht is naar alle wegbeheerders, naar analogie met het fietsvademeum. Wij hebben ook een vademecum opgesteld over de inrichtingen voor personen met een beperkte mobiliteit.

Daarnaast vinden er elk jaar markeringscampagnes voor de voetgangersoversteekplaatsen plaats. Die voetgangersoversteekplaatsen worden steeds vaker uitgevoerd in thermoplastisch materiaal, dat tot drie jaar meegaat. De voetgangersoversteekplaatsen worden bovendien bestrooid met een antislipaggregaat, wat heilzaam is voor zowel voetgangers, motorrijders als fietsers.

la matière.

Par ailleurs, des recommandations ont été formulées en collaboration avec l'IBSR dans le cadre des Etats généraux de la sécurité routière à Bruxelles. Ces recommandations sont systématiquement appliquées à l'aménagement de nouveaux espaces publics régionaux et communiquées à toutes les communes.

De plus, nous travaillons avec l'IBSR sur un vademecum pour les infrastructures piétonnes. Nous avons également réalisé un vademecum pour les aménagements destinés aux personnes à mobilité réduite.

Ensuite, des campagnes de marquage des passages pour piétons ont lieu chaque année. Les passages pour piétons sont réalisés de plus en plus souvent en matériaux thermoplastiques et recouverts d'un agrégat antidérapant.

Enfin, la vitesse est contrôlée par des radars automatiques.

L'IBSR a communiqué le 16 janvier 2009 les résultats des contrôles de la campagne BOB menés pendant les fêtes de fin d'année. En Région bruxelloise, sur 6.617 contrôles réalisés, 632 automobilistes ne respectaient pas la limitation légale. Le Parquet a apporté son concours aux actions et 243 permis de conduire ont été retirés. Il n'en ressort aucune recommandation ou conclusion particulière, si ce n'est la nécessité de mener des campagnes permanentes, d'une part pour assurer une sensibilisation continue, d'autre part pour sanctionner le noyau dur d'automobilistes qui ne respectent pas les limites de vitesse.

Tot slot worden er snelheidscontroles uitgevoerd via de onbemande camera's.

Op 16 januari 2009 heeft het BIVV de resultaten van de eindejaarscontroles van de BOB-campagne bekendgemaakt. De gegevens zijn afkomstig van 190 van de 196 politiezones en de verkeersposten van de federale politie. In het Brussels Gewest werden er 6.617 controles uitgevoerd. Bij 632 chauffeurs werd een overschrijding van de wettelijke limiet vastgesteld. De Brusselse politie had gekozen voor overwegend selectieve controles (1 op 3). Het parket heeft zijn medewerking verleend aan de acties en er werden 243 rijbewijzen ingetrokken. Er zijn geen speciale aanbevelingen of conclusies behalve de noodzaak om blijvend campagne te voeren, enerzijds om een continue sensibilisering te verzekeren, anderzijds om een harde kern van automobilisten (tussen 5 en 10%) die de wettelijke limiet niet respecteert, aan te pakken. Dat kan enkel door een doorgedreven controle, maar dat is helaas een bevoegdheid van de burgemeesters en het Parket.

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Wanneer wordt het vademecum gepubliceerd? U hebt een opsomming gegeven van de vele maatregelen die u hebt genomen, maar u vermeldde geen harde cijfers. U zult misschien aanvoeren dat ik beter een schriftelijke vraag had kunnen stellen, maar ik vind uw antwoord niet helemaal bevredigend. Ik wil graag meer weten over snelheidsovertredingen in Brussel en maatregelen om de veiligheid en de zichtbaarheid van zebrapaden te verbeteren. Uw antwoord blijft daarover op de vlakte.

De heer Pascal Smet, minister.- Het vademecum wordt nog voor de zomer van 2009 gepubliceerd.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

Tot slot worden er snelheidscontroles uitgevoerd via de onbemande camera's.

Op 16 januari 2009 heeft het BIVV de resultaten van de eindejaarscontroles van de BOB-campagne bekendgemaakt. De gegevens zijn afkomstig van 190 van de 196 politiezones en de verkeersposten van de federale politie. In het Brussels Gewest werden er 6.617 controles uitgevoerd. Bij 632 chauffeurs werd een overschrijding van de wettelijke limiet vastgesteld. De Brusselse politie had gekozen voor overwegend selectieve controles (1 op 3). Het parket heeft zijn medewerking verleend aan de acties en er werden 243 rijbewijzen ingetrokken. Er zijn geen speciale aanbevelingen of conclusies behalve de noodzaak om blijvend campagne te voeren, enerzijds om een continue sensibilisering te verzekeren, anderzijds om een harde kern van automobilisten (tussen 5 en 10%) die de wettelijke limiet niet respecteert, aan te pakken. Dat kan enkel door een doorgedreven controle, maar dat is helaas een bevoegdheid van de burgemeesters en het Parket.

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- *Quand le vade-mecum sera-t-il publié ? Vous avez énuméré les mesures prises, mais n'avez mentionné aucun chiffre. Vous rétorquerez sans doute que j'aurais dû poser une question écrite sur ce point, néanmoins votre réponse est floue. Je désire en savoir plus sur les excès de vitesse à Bruxelles, et les mesures prévues pour l'amélioration de la sécurité et de la visibilité des passages pour piétons.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La publication du vade-mecum est prévue pour l'été 2009.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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

OPENBARE WERKEN,

betreffende "het voorstel voor gratis openbaar vervoer in Brussel als er smogalarm wordt afgekondigd door de vereniging Céline".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEAN-LUC VANRAES,

betreffende "de bijkomende maatregelen die de verkeersdoorstroming moeten vergemakkelijken tijdens het smogalarm".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS,

betreffende "het inzetten van het openbaar vervoer tijdens verontreinigingspieken".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Jean-Luc Vanraes, wordt zijn interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

Bij afwezigheid van mevrouw Schepmans, die verontschuldigd is, wordt haar interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *De voorbije weken werd het gewest geconfronteerd met smogalarm. Smog bestaat uit fijn stof en ozon, en schaadt de gezondheid en het leefmilieu.*

De enige voorzorgsmaatregelen bestonden in een snelheidsbeperking tot 90 km/u op de autosnelwegen en tot 50 km/u binnen de gewestgrenzen. De politie voerde doorgedreven controles uit, waarbij overtreders ter plekke werden bekeurd. Deze maatregelen hadden tot doel de schadelijke gevolgen van de smog binnen de perken te houden. De luchtkwaliteit was immers uitzonderlijk slecht. Heel wat mensen kregen ademhalingsproblemen en een aantal ervan moest zelfs in het ziekenhuis worden opgenomen.

Er zijn meer maatregelen nodig. Kan de minister in het kader van de duurzame ontwikkeling gratis openbaar vervoer organiseren bij smogalarm vanaf

PUBLICS,

concernant "la proposition de la gratuité des transports en commun bruxellois dès qu'il y aura une alerte smog déclarée par l'association Céline".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEAN-LUC VANRAES,

concernant "les mesures complémentaires qui doivent faciliter la fluidité de la circulation lors des pics de pollution".

INTERPELLATION JOINTE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS,

concernant "le recours aux transports publics en cas de pics de pollution".

M. le président.- En l'absence de M. Jean-Luc Vanraes, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

En l'absence de Mme Françoise Schepmans, excusée, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Nous avons vécu ces dernières semaines des alertes smog, soit une brume bleutée ou roussâtre provenant d'un mélange de polluants atmosphériques qui limite la visibilité dans l'atmosphère. Le smog est constitué surtout de particules fines et d'ozone. Il est associé à plusieurs effets néfastes pour la santé et pour l'environnement.

Les seules précautions d'usage étaient de rouler à 90 km/h sur les autoroutes et à 50 km/h sur le territoire bruxellois. Il y a eu des contrôles de police renforcés avec interception immédiate. Par ces mesures, on a tenté de limiter les effets néfastes du smog sur la santé et l'environnement, et surtout d'éviter l'amplification du phénomène. Or, la qualité de l'air était mauvaise ou très mauvaise. Dans mon entourage, de nombreuses personnes atteintes par des quintes de toux suivies par des poussées d'asthme, voire de séjour en clinique, du

niveau 1?

In de media heeft de minister verklaard dat hij daartoe bereid is, maar dat een dergelijke maatregel financiële verplichtingen inhoudt. De MIVB is niet bereid de kosten daarvan op zich te nemen. De minister heeft ook een concreet bedrag genoemd.

Er is nood aan alternatieven, zeker op het spitsuur. Niet iedereen is bereid om zich op rolschaatsen of per fiets te verplaatsen.

Wij kunnen de Brusselaars niet verplichten om zich anders te verplaatsen, maar dergelijke gebeurtenissen kunnen hen doen inzien dat er alternatieven voor de auto bestaan, die bovendien soms sneller en aangenamer zijn.

Het smogalarm bevat drie drempels. De eerste drempel wordt bereikt, wanneer de concentratie fijn stof in de lucht meer dan 70 µg/m³ bedraagt.

De voorzitter.- *Het is niet nodig de drempels en de bijbehorende maatregelen te herhalen. Iedereen wordt geacht die te kennen.*

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Bij smogalarm is de beperking van het aantal voertuigen en van de snelheid een eerste stap, maar is het ook nodig om het openbaar vervoersaanbod*

fait de ce smog comme le signalaient les médecins, servaient de baromètres.

Les mesures prises pourraient être renforcées. C'est pour cela que je voulais demander au ministre si on ne pourrait pas inscrire les transports en commun dans le développement durable en proposant, en cas d'alerte smog, en toute logique, la gratuité des transports en commun, et ce dès le niveau 1.

M. le ministre, vous avez déjà répondu dans la presse que c'était possible, mais qu'il y avait essentiellement des contraintes financières et que la STIB pouvait difficilement se permettre de supporter la différence, citant même un chiffre.

Ne peut-on malgré tout pas encourager des alternatives ? Comme peuvent le constater ceux qui prennent le volant d'une voiture, il y a énormément de circulation en Région bruxelloise et aux heures de pointe il est pratiquement impossible de circuler. Il faut encourager les alternatives. On ne peut pas imaginer que tout le monde fasse du patin à roulettes, de la trottinette ou du vélo.

Cela permettrait certainement une diminution nettement plus importante des effets du smog pendant cette période. Nous ne pouvons évidemment pas contraindre les Bruxellois à se déplacer autrement. Toutefois, des événements comme le smog peuvent permettre à certaines personnes de se rendre compte qu'il existe d'autres alternatives, parfois plus rapides que la voiture, et beaucoup plus agréables en termes de possibilités de vivre en ville, de rencontrer d'autres personnes et de se rendre plus rapidement à son lieu de travail ou de loisir.

Les alertes "smog" se distinguent par trois niveaux, qui sont différenciés en fonction de la concentration de particules fines par m³ : Le premier seuil est atteint lorsque cette concentration de particules fines dépasse les 70 microgrammes par m³...

M. le président.- Il n'est pas nécessaire de rappeler ici tous les seuils, puisque nous avons voté ces trois seuils et les mesures qui y sont associées au sein de ce parlement. Tout le monde est censé les connaître.

Mme Danielle Caron .- En cas d'alertes comme celles que nous avons connues ces dernières semaines, il conviendrait de renforcer l'offre en transports en commun et d'étaler l'heure de pointe.

te versterken en de spitsuurfrequenties uit te breiden.

Wij moeten de automobilisten andere verplaatsingsmiddelen aanbieden, zodat zij niet langer systematisch de wagen voor al hun verplaatsingen gebruiken.

Het zou interessant zijn om de NMBS bij deze inspanningen te betrekken door te vragen om het treinverkeer gratis te maken bij smogalarm.

Er wordt veel nagedacht over een mobiliteitskaart. Het smogalarm is een ideaal voorwendsel om dit systeem zo snel mogelijk in te voeren.

Is het mogelijk om in het Brussels Gewest het openbaar vervoer gratis te maken en met de NMBS samen te werken?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *De Europese Commissie heeft er al op gewezen dat een betere synchronisatie van de verkeerslichten 2,5 miljoen uur fileleed zou kunnen elimineren.*

De PS is reeds lang voorstander van gratis openbaar vervoer. Enkel gratis openbaar vervoer aanbieden buiten de spitsuren is een pleister op een houten been. Om smog te bestrijden, moet het openbaar vervoer het hele jaar door gepromoot worden door sociale tarieven aan te bieden en het aanbod te verbeteren.

De federale overheid moet haar verantwoordelijkheid nemen en investeren in de Brusselse mobiliteit.

Ces mesures ne sont pas du tout évoquées en dehors des semaines de smog, alors que ce phénomène est de plus en plus présent et qu'il peut nous affecter tous et toutes. La limitation du nombre de véhicules est une première chose. Il faudrait aller beaucoup plus loin en imposant des limitations de vitesse et des limitations de chauffage dans les bâtiments.

Cette mesure permettrait de limiter les rejets de particules fines dans l'air - puisqu'il y aurait moins de véhicules utilisés lors des alertes -, mais habituerait aussi les gens à ne pas utiliser leur voiture systématiquement, pendant une période bien précise, et leur ferait découvrir d'autres modes de déplacement. En outre, il serait intéressant d'associer la SNCB à cet effort de réduction de la pollution par la même proposition de gratuité en cas d'alerte smog. Cette suggestion a d'ailleurs été faite en Région wallonne.

De nombreuses réflexions se concentrent à l'heure actuelle sur la confection d'une carte de mobilité. Les alertes au smog sont le prétexte idéal pour mettre un tel système en place le plus rapidement possible. Cela permettrait certainement d'encourager les uns et les autres à utiliser notre ville autrement. Ces deux mesures, c'est-à-dire la gratuité des transports en commun et la possibilité de pouvoir associer la SNCB, sont-elles envisageables en Région bruxelloise ?

Discussion

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

M. Rachid Madrane.- La Commission européenne a déjà relevé à plusieurs reprises que la synchronisation des feux permettrait d'éviter 2,5 millions d'heures d'embouteillage.

En ce qui concerne la proposition de gratuité des transports en commun, je rappellerai que mon groupe en est depuis toujours défenseur, y compris en dehors des périodes de smog. Pour nous, ne permettre la gratuité des transports que pendant les périodes de pic reviendrait à mettre un emplâtre sur une jambe de bois. Si on veut éviter les smogs durablement, il faut encourager l'usage des transports en commun toute l'année par la mise en oeuvre d'une tarification sociale et par la densification de l'offre.

De regering heeft beslist om in geval van vervuilingsspieken enkel auto's met even of oneven nummerplaten de stad in te laten. Ik ben nogal sceptisch over de praktische haalbaarheid. De controles op die maatregel zullen erg duur en moeilijk zijn, vooral omdat de maatregel niet geldt voor bepaalde voertuigen. Hoe zullen ze in hun werk gaan?

De heer Doulkeridis zei onlangs in een interview dat als men alle aankondigingen in de pers van de regering zou wegdenken, er niet veel zou overblijven. Ook ik vind de maatregel met even of oneven nummerplaten een maat voor niets.

Ik ben voorstander van maatregelen die echte voordelen opleveren voor de luchtkwaliteit, namelijk een beter aanbod van openbaar vervoer en sociale tarieven.

Jannie Haek, topman van de NMBS, wees erop dat als de treinen gratis zouden worden, de NMBS de toevloed van reizigers onmogelijk zou kunnen verwerken. Hetzelfde geldt voor de MIVB. De federale regering zal dus de financiering van het Brussels Gewest moeten aanpassen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mais prenons garde de ne pas tomber aujourd'hui dans le syndrome du "demain, on rase gratis". Pour atteindre cet objectif, il sera fondamental que l'échelon fédéral prenne ses responsabilités en finançant les charges de mobilité que doit assumer Bruxelles en tant que capitale de l'Europe et capitale du pays.

Quant à la mesure des plaques alternées décidée par le gouvernement en cas d'alerte de pollution, nous sommes assez sceptiques quant à sa faisabilité pratique. Les contrôles risquent de s'avérer très coûteux et difficiles, surtout quant on sait que des véhicules disposeront de dérogations. Qui prendra en charge, pratiquement et financièrement, ces contrôles ?

Je voudrais rebondir sur une interview de M. Doulkeridis entendue ce week-end. Raillant les effets d'annonce de certains membres du gouvernement, il disait que si on enlevait tous les effets d'annonce, il ne resterait pas grand-chose. A titre personnel, sur ce dossier des plaques alternées, je le rejoins largement. Quand on enlève tout ce qui est effet d'annonce autour de cette mesure, il ne reste pas grand-chose si ce n'est un peu de CO2 et beaucoup de smog. Quand d'autres collègues parlent d'un pas de géant en matière d'environnement, je me demande s'il ne s'agit pas plutôt d'un pas de lilliputien.

Pour mon groupe, lutter contre la pollution doit dépasser les mesures choc et les effets d'annonce et se concentrer sur les fréquences des véhicules de la STIB et la mise en place d'une tarification progressive.

Je terminerai par une déclaration de M. Jannie Haek, patron de la SNCB, affirmant qu'en cas de gratuité et de transfert modal voiture-SNCB-STIB, il était impossible pour la SNCB, en l'état actuel des choses, d'accueillir tous les usagers. On sait que la STIB aura besoin d'une bonne cinquantaine de nouvelles rames dans les années à venir. Soyons réalistes. Aujourd'hui, nos sociétés de transport public n'ont pas la capacité d'accueillir tout le monde et notre Région n'a pas les moyens de financer un tel système. A nouveau, le gouvernement fédéral devra donc réfléchir à un autre financement de notre belle et grande Région.

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Gratis of progressief goedkoper openbaar vervoer is eerder een sociale maatregel. Het zal de mensen er niet toe aanzetten om plots massaal over te schakelen op het openbaar vervoer.*

Het is wel vreemd dat bij vervuilingsspieken, veroorzaakt door het autoverkeer, de automobilisten een gratis vervoerbewijs krijgen voor het openbaar vervoer, terwijl de mensen met een abonnement, die dus altijd het openbaar vervoer nemen, wel betalen.

De smog heeft lang geduurd tijdens de vakantieperiode. De omwonenden van grote verkeersassen maken zich zorgen, want zij kunnen met hun kinderen moeilijk buitenkomen.

Kunnen we niet alvast mensen verbieden hun motor te laten draaien, terwijl ze stilstaan of geparkeerd staan, bijvoorbeeld om warm te krijgen? Dat zou de huidige maatregelen tegen smog als enigszins aanvullen.

Als de heer Madrane de wagens uit de stad wil weren tijdens vervuilingsspieken, waarom stelt hij dan het systeem van de alternerende nummerplaten niet voor? Er is er geen beter.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Hoe kunnen we dat controleren?*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Nu betalen mensen met hun gezondheid. Dat moet afgewogen worden tegen het recht op mobiliteit van anderen.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Il ne faut pas confondre gratuité et transfert modal de la voiture vers les transports en commun. La gratuité totale ou progressive est une question sociale de droit à la mobilité. Inutile de se leurrer et de croire que le jour où les transports en commun seront gratuits les gens lâcheront leur voiture pour sauter dans les bus, trams et métros.

Par ailleurs, même si cela figure dans le plan gouvernemental que nous avons approuvé, je trouve qu'il est bizarre que, quand il y a un pic de pollution lié au trop-plein de voitures, les gens qui prennent les transports en commun toute l'année payent; et que le jour où on demande aux automobilistes d'exceptionnellement cesser cette nuisance devenue trop forte, on leur offre leur place de transport. Il s'agit d'une drôle de redistribution. Soit.

Pendant les vacances, le smog a duré fort longtemps. Quand on a un enfant en bas âge, qu'on habite sur un grand axe et qu'on entend le matin qu'il faut éviter de se promener sur les axes fréquentés, on a envie de dire aux gens qui ne peuvent pas se passer de leur voiture que nous ne pouvons pas nous passer de respirer. Les habitants des zones les plus touchées sont très inquiets.

Concernant les mesures d'accompagnement, ne pourrait-on pas déjà interdire aux gens de faire tourner leur moteur quand ils sont à l'arrêt et stationnés? C'est relativement choquant, quand on est en plein smog, de voir des automobilistes qui allument le moteur de leur voiture pour avoir plus chaud et le laissent tourner. Ne pourrait-on pas appliquer de telles mesures en cas de smog, pour approfondir le dispositif actuel?

Concernant le système des plaques alternées, si M. Madrane souhaite qu'un jour on interdise tout à fait les voitures en ville en cas de pic de pollution, qu'il propose ce système. On n'a pas trouvé mieux.

M. Rachid Madrane.- Comment pourrait-on le contrôler?

Mme Céline Delforge.- Pour le moment, il y a des gens qui payent les pics de pollution de leur santé. Il devient difficile de mettre en balance la santé des uns et le mode de transport privilégié par d'autres.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De regering is geen voorstander van gratis openbaar vervoer bij de eerste vervuilingdrempel, aangezien een snelheidsbeperking van 50 km/u in dat geval volstaat. Bovendien kost gratis openbaar vervoer al gauw 300.000 euro per dag. Die bijkomende middelen zijn niet voorhanden.*

Mijnheer Madrane, de NMBS is niet in staat om haar capaciteit op te voeren tijdens vervuilingsspieken. Bovendien moet de NMBS zich tegenover de federale, en niet tegenover de gewestelijke overheid verantwoorden.

De groene golven zijn ingesteld op tientallen gewestwegen. Op sommige van die wegen geldt een snelheidsbeperking van 70 km/u, die wordt beperkt tot 50 km/u in het geval van vervuilingsspieken. Omdat er geen centrale is, kan de "groene golf" daaraan niet worden aangepast. Er is een duur programma in de maak om een dergelijke centrale toch te realiseren. Dit programma voorziet in het plaatsen van camera's in 2009 en in een centrale computer in 2010.

De voorzitter (in het Frans).- *"Groene golven" zijn alleen mogelijk op stadswegen waar de kruispunten op gelijke afstand liggen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er bestaan al "groene golven" op de volgende wegen: Leuvensesteenweg, Waterlooostenweg, Brugmannlaan, Stallestraat, Churchillaan, Leopold III-laan, de westzijde van de Kleine Ring (tussen de Hallepoort en het Saincteletteplein), Woluwelaan, Tervurenlaan, Franklin Rooseveltlaan, Ter Hulpsesteenweg, Bergensesteenweg, Leopold II-laan, een deel van de Handelskaai, Ninoofsesteenweg, Louizalaan, Belliardstraat, Wetstraat, Keizer Karellaan, Mettwielaan, de Smet de Naeyerlaan en Wereldtentoonstellingslaan.*

De voorzitter (in het Frans).- *Op die wegen zijn de verkeerslichten op elkaar afgesteld. Alleen in de*

M. Pascal Smet, ministre.- *Le gouvernement n'est pas favorable à instaurer la gratuité des transports en commun en cas de seuil d'alerte 1, car la limitation de la vitesse à 50 km/h suffit. Bien que la gratuité puisse avoir un effet positif pour la ville, cette mesure est particulièrement onéreuse puisqu'elle s'élève à 300.000 euros par jour. Nous ne disposons pas de ce budget supplémentaire.*

M. Madrane, la SNCB n'est pas en mesure d'augmenter sa capacité les jours de pic de pollution. Je ne puis répondre à cette question vu qu'il s'agit d'une compétence fédérale.

Par ailleurs, les "ondes vertes" sont réalisées sur des dizaines d'avenues et de boulevards, dont certains sur lesquels la vitesse est limitée à 70 km/h. Sur ceux-là, en cas de pic de pollution, la vitesse est limitée à 50 km/h et on ne peut actuellement pas y adapter l'onde verte, car les feux de signalisation ne sont pas contrôlés par une unité centrale. Un programme en cours prévoit de modifier cette situation. Il s'agit d'une initiative coûteuse. Ce programme prévoit le placement de caméras d'observation en 2009, et en 2010 d'un ordinateur central pour le trafic. Nous sommes aussi en train de connecter les feux de circulation à un réseau de fibres optiques. Ceci permettra d'adapter les "ondes vertes", même lorsque la vitesse est réduite de 70 à 50 km/h.

M. le président.- *Les "ondes vertes" ne sont réalisables que sur les voiries à sens unique ou à double sens dans un tissu urbain avec des carrefours équidistants.*

M. Pascal Smet, ministre.- *L'"onde verte" est présente sur de nombreuses voiries : chaussée de Louvain (sans la place Saint-Josse), chaussée de Waterloo, avenue Brugmann, rue de Stalle, avenue Churchill, avenue Léopold III, la Petite ceinture, côté ouest, entre la Porte de Hal et la place Sainctelette, le boulevard de la Woluwe, l'avenue de Tervueren, l'avenue Franklin Roosevelt, la chaussée de la Hulpe, chaussée de Mons, boulevard Leopold II, une partie du Quai du Commerce, chaussée de Ninove, avenue Louise, rue Belliard, rue de la Loi, avenue Charles-Quint, boulevard Mettwie, boulevard de Smet de Naeyer et avenue de l'Exposition universelle.*

M. le président.- *Il s'agit de feux synchronisés et non d'une "onde verte". L'"onde verte", c'est ce qu'il*

Belliardstraat is er sprake van een "groene golf".

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is er altijd groen voor wie 50 km/u rijdt.*

De voorzitter (in het Frans).- *Dat is niet juist. Het systeem is trouwens alleen mogelijk op eenrichtingswegen waar de kruispunten op gelijke afstand liggen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Volgens mijn administratie is er op al die wegen wel degelijk een "groene golf" geprogrammeerd tijdens de piekuren. Wel zorgt het openbaar vervoer voor problemen. Zo doorbreekt de telegeleiding van sommige trams de "groene golven".*

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

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Ik ben het niet helemaal eens met wat u zegt over de extra kosten om het openbaar vervoer gratis te maken. Smog zorgt immers voor extra kosten in de gezondheidszorg en ook het onderhoud van wegen en infrastructuur kost veel geld.*

Hoe meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer, des te meer kan erin worden geïnvesteerd.

Er zijn striktere maatregelen nodig, of op zijn minst moeten mensen meer worden gestimuleerd om hun auto vaker aan de kant te laten staan.

U had beloofd dat fietsers tijdens de daluren met hun fiets op de bus zouden mogen.

y a rue Belliard.

M. Pascal Smet, ministre.- *C'est toujours vert lorsque vous roulez à 50 km/h.*

M. le président.- *Les autres exemples que vous citez concernent des feux synchronisés. En l'absence de voiries à sens unique ou de carrefours équidistants, ces "ondes vertes" ne sont pas réalisables.*

M. Pascal Smet, ministre.- *Selon mon administration, aux heures de pointe en matinée et en soirée, une "onde verte" est programmée. Il y a toutefois un problème avec les transports en commun qui brisent les "ondes vertes", notamment avec le téléjalonnement des trams.*

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

Mme Danielle Caron.- *Je ne suis pas tout à fait d'accord concernant le coût du transport gratuit sur le réseau de la STIB et de la SNCB. Le smog génère également des coûts très élevés en matière de santé, qui n'ont pas encore été estimés. Certaines personnes doivent être hospitalisées à cause de la pollution.*

L'entretien des voiries et autres équipements représente également un coût important. D'autres éléments difficilement quantifiables doivent également être pris en compte, comme le fait pour certains d'être moins performants en raison de problèmes de santé.

Plus le nombre de personnes utilisant un même type de transports est important, plus des systèmes sont mis en place pour soutenir ce mode de transports. Nous avons donc tout intérêt à développer d'autres systèmes dans une grande ville internationale comme la nôtre.

Il faudrait envisager l'adoption de mesures plus strictes ou en tout cas encourager les gens à prendre leurs responsabilités et à diminuer leurs déplacements en voiture individuelle.

Enfin, vous m'aviez promis d'envisager l'accès des vélos aux bus en dehors des heures de pointe, en particulier pour les femmes. Il est psychologiquement bon pour les cyclistes de savoir qu'ils peuvent mettre leur vélo dans le bus à

De voorzitter (*in het Frans*).- *Ik zie geen verband met het smogalarm.*

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Als mensen met hun fiets op de bus mogen, zullen ze vaker geneigd zijn om de fiets te gebruiken.*

- *Het incident is gesloten.*

certaines heures peu fréquentées, notamment en cas de problème technique.

M. le président.- Je ne vois pas le rapport avec l'alerte au smog !

Mme Danielle Caron.- La possibilité d'embarquer son vélo dans le bus - en cas de pépin technique ou autre - peut encourager certaines personnes à utiliser leur vélo, notamment en période de smog.

- *L'incident est clos.*