BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

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

VERGADERING VAN

WOENSDAG 18 MAART 2009

RÉUNION DU

MERCREDI 18 MARS 2009

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES 9

- van mevrouw Brigitte De Pauw 9

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

betreffende "de netheid in de metrostellen en -stations".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Pascal Smet,** minister, **mevrouw Brigitte De Pauw.** 10

- van de heer Joël Riguelle 15

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

betreffende "de toekenning van subsidies om de taxidienst en de uitrusting van de taxi's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren en de uitvoering van die maatregelen".

Toegevoegde interpellatie van de heer Serge de Patoul, 15

betreffende "het bestaan van illegale taxi's in Brussel".

Samenevoegde bespreking – Sprekers: **de heer Mohamed Daïf, de heer Rachid Madrane, de heer Pascal Smet,** minister**, de heer Joël Riguelle, de heer Serge de Patoul.** 21

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 9

- de Mme Brigitte De Pauw 9

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

concernant "la propreté dans les rames et les stations de métro".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, Mme Carla Dejonghe, M. Pascal Smet,** ministre, **Mme Brigitte De Pauw.** 10

- de M. Joël Riguelle 15

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

concernant "l'octroi de subsides en vue d'améliorer le service et l'équipement des taxis en Région bruxelloise et la mise en oeuvre de ces mesures".

Interpellation jointe de M. Serge de Patoul, 15

concernant "l'existence de taxis illégaux à Bruxelles".

Discussion conjointe – Orateurs : **M. Mohamed Daïf, M. Rachid Madrane, M. Pascal Smet,** ministre, **M. Joël Riguelle, M. Serge de Patoul.** 21

- van mevrouw Céline Delforge 33

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

betreffende "de stand van zaken in verband met de bestellingen van de boa's".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum, 33

betreffende "de aankoop van boa-rijtuigen door de MIVB".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **de heer Pascal Smet,** minister, **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Viviane Teitelbaum.** 35

- van mevrouw Jacqueline Rousseaux 38

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

betreffende "de aankondiging van de aankoop van 70 bussen rijdend op gas door de MIVB".

Bespreking – Sprekers: **de heer Pascal Smet,** minister, **mevrouw Jacqueline Rousseaux.** 39

MONDELINGE VRAGEN 43

- van de heer Dominiek Lootens-Stael 43

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

betreffende "het al te vaak schandalige taalgebruik bij de MIVB

- de Mme Céline Delforge 33

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

concernant "la situation des commandes de boas".

Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum, 33

concernant "l'achat des boas par la STIB".

Discussion conjointe – Orateurs : **M. Pascal Smet,** ministre, **Mme Céline Delforge, Mme Viviane Teitelbaum.** 35

- de Mme Jacqueline Rousseaux 38

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

"l'annonce de l'achat de 70 bus au gaz pour la STIB".

Discussion – Orateurs : **M. Pascal Smet,** ministre, **Mme Jacqueline Rousseaux.** 39

QUESTIONS ORALES 43

- de M. Dominiek Lootens-Stael 43

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

concernant "la qualité trop souvent scandaleusement déplorable du néerlandais à la STIB".

- van de heer Denis Grimberghs 43

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

betreffende "de evolutie van de tarieven van de openbaarvervoerbedrijven".

- van de heer Rachid Madrane 46

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

betreffende "het standpunt van de MIVB ten aanzien van de handelsruimten in de Brusselse metro".

- van de heer Denis Grimberghs 49

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

betreffende "de dienstwagens van de MIVB".

- van de heer Denis Grimberghs 52

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

betreffende "de follow-up van het richtplan van de middenring en de voorbereiding van de uitvoeringplannen voor de werken voorzien aan de Lambermont- en Wahislaan".

- van mevrouw Caroline Persoons 55

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

- de M. Denis Grimberghs 43

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

concernant "l'évolution de la tarification entre les opérateurs de transports publics".

- de M. Rachid Madrane 46

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

concernant "la position de la STIB vis-à-vis des emplacements commerciaux situés dans le métro bruxellois".

- de M. Denis Grimberghs 49

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

concernant "les voitures de fonction à la STIB".

- de M. Denis Grimberghs 52

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

concernant "le suivi du plan directeur de la moyenne ceinture et la préparation des plans d'exécution des travaux prévus boulevards Lambermont et Wahis".

- de Mme Caroline Persoons 55

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

betreffende "de terugbetaling van de MIVB-schoolabonnementen door de Franse Gemeenschap".

concernant "le remboursement des abonnements scolaires de la STIB par la Communauté française".

- van mevrouw Céline Delforge 57

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

betreffende "het fietspad in de Troonstraat waar recent een verkeersongeval plaatsvond".

- de Mme Céline Delforge 57

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

concernant "la piste cyclable de la rue du Trône, théâtre d'un récent accident de la route".

- van mevrouw Céline Delforge 59

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

betreffende "de toegankelijkheid van het MIVB-net voor slechtzienden".

- de Mme Céline Delforge 59

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

concernant "l'accessibilité de la STIB aux mal-voyants".

- van de heer Mohamed Daïf 63

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

betreffende "de problematiek van de roltrappannes in de Brusselse metrostations".

- de M. Mohamed Daïf 63

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

concernant "la problématique des pannes des escalators dans les stations du métro bruxellois".

- van mevrouw Carla Dejonghe 65

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

betreffende "de Vlaamse vraag voor het doortrekken van de metro of tram tot in het Pajottenland".

- de Mme Carla Dejonghe 65

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

concernant "la demande flamande de prolongement du métro ou du tram jusqu'au Pajottenland".

- van mevrouw Brigitte De Pauw 67

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

betreffende "de aanpassing van het traject van bus 13 tussen Simonis en het UZ Brussel".

- de Mme Brigitte De Pauw 67

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

concernant "la modification du parcours du bus 13 entre Simonis et l'UZ Brussel".

- van de heer Philippe Pivin 69

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

betreffende "de toestand en de regeling van de verkeerslichten".

- de M. Philippe Pivin 69

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

concernant "l'état et le réglage des installations de feux de signalisation".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 69

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

betreffende "de verkoop van abonnementen via de internetsite van de MIVB".

- de Mme Viviane Teitelbaum 69

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

concernant "la vente d'abonnements via le site internet de la STIB".

- van mevrouw Isabelle Molenberg 72

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

betreffende "de verlenging van de duur van de werken aan het premetrostation Georges Henri".

- de Mme Isabelle Molenberg

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

concernant "la prolongation des travaux à la station prémétro Georges Henri".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum

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

- de Mme Viviane Teitelbaum

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

betreffende "de toekomstige tram van de Woluwelaan".

concernant "le futur tram du boulevard de la Woluwe".

- van de heer Mustapha El Karouni

aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,

betreffende "de onveiligheid aan het kanaal en de Haven van Brussel".

- de M. Mustapha El Karouni

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et du Port de Bruxelles,

concernant "les problèmes d'insécurité au canal et au Port de Bruxelles".

- van mevrouw Marie-Paule Quix

aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,

betreffende "de afvaltransporten over het water".

- de Mme Marie-Paule Quix

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,

concernant "le transport de déchets par voie d'eau".

Voorzitterschap: de heer Mahfoudh Romdhani, ondervoorzitter.
Présidence : M. Mahfoudh Romdhani, vice-président.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "de netheid in de metrostellen en -stations".

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- De Brusselse metro wordt, gelukkig maar, goed gebruikt. Vorig jaar waren er 136 miljoen reizigers. Steeds meer mensen maken gebruik van de metro omdat dit de snelste modus van openbaar vervoer is. In het Iris 2-plan breekt u terecht een lans voor "eersteklas openbaar vervoer".

Een belangrijk aspect daarbij is de netheid van de bussen, trams, metro's, haltes en stations. Een nette reisomgeving bevordert het gebruik van het openbaar vervoer. Ze trekt enerzijds extra reizigers aan en biedt anderzijds de bestaande reizigers een kwalitatief beter vervoer, of met andere woorden waar voor hun geld.

Net hier knelt het schoentje. Metrostellen en -stations zijn vaak vuil. De vloeren zijn vuil. Wat vegen en poetsen met water volstaat niet om alles te verfrissen. Er blijft heel wat afval slingeren in de stations. Ook zijn er mensen die er de ganse dag of zelfs 's nachts blijven rondhangen. In het station Rogier zag ik onlangs een hele berg matrassen. Het stinkt ook in de metro, omdat mensen vaak geen gebruik maken van het beschikbare sanitair. Zelfs in de stellen zelf geven de mensen blijk van weinig respect. Ze morsen drank en gooien allerlei

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation.

INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "la propreté dans les rames et les stations de métro".

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

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais)- Le métro bruxellois, qui a transporté l'an dernier 136 millions de voyageurs, est de plus en plus utilisé. Il est en effet le moyen de transport public le plus rapide. Le plan Iris 2 mise sur un transport public de qualité. Assurer la propreté sur l'ensemble du réseau est un des critères pour y parvenir. Elle garantit la qualité du service aux usagers actuels et en attire de nouveaux.*

Or, c'est là que le bât blesse. Les rames et les stations de métro sont souvent sales, et le nettoyage à l'eau ne suffit pas. Il règne également une odeur nauséabonde dans les stations, car certains ne font pas usage des sanitaires. Des individus traînent en outre dans les couloirs, de jour mais aussi de nuit. La propreté n'est pas respectée, même pas dans les rames. Cette saleté rend le métro peu agréable pour beaucoup de gens.

Assurer la propreté ne nécessite pas des fonds importants. Quelques campagnes de sensibilisation bien ciblées pourraient suffire. Chaque rame pourrait contenir un espace publicitaire destiné à

verpakkingen op de grond. Voor heel wat mensen is het daarom niet zo aangenaam om het openbaar vervoer te gebruiken.

Het kost geen miljoenen euros om de metrostellen en -stations properder te maken. Enkele eenvoudige ingrepen kunnen volstaan, zoals een bewustmaking door middel van publiciteitscampagnes gericht op de reizigers. Zo kunt u opleggen dat elk metrostel minstens één reclameruimte reserveert om de reizigers ertoe aan te zetten het metrostel en –station proper te houden. Er zijn daarvan genoeg voorbeelden te vinden in het buitenland.

Een grotere sensibilisering is dus noodzakelijk. Daarnaast moet ook de repressie worden versterkt, bijvoorbeeld door boetes uit te schrijven aan reizigers die een totaal gebrek aan respect hebben voor de omgeving waarin zij zich bevinden.

Welke maatregelen plant u om de netheid van de metrostellen en metrostations te vergroten?

Hoeveel boetes werden er de voorbije jaren uitgeschreven voor het bevuilen van metrostellen en -stations? Wat is het totaalbedrag aan uitgeschreven boetes en het totaabedrag aan geïnde boetes per jaar?

Hoeveel mensen houden zich specifiek met de netheid in de metrostellen bezig?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Mevrouw De Pauw maakt zich terecht zorgen over de netheid van de metrostations. In andere steden zijn de metro's veel minder vuil, zoals ik onlangs in Caracas nog kon vaststellen. Daar worden de metrostellen de hele dag door gekuist.*

In Brussel worden de stations en metrostellen schoongemaakt door firma's die in onderaanneming werken en het is bekend dat de werknemers van deze firma's niet altijd schitterende arbeidsvoorwaarden hebben.

De MIVB beschikt over stewards die de sfeer in de inciter les usagers à respecter la propreté. De nombreux exemples à l'étranger démontrent le bien-fondé de cette méthode. Il convient, par ailleurs, de renforcer la répression, notamment en infligeant des amendes aux contrevenants.

Quelles mesures prévoyez-vous pour améliorer la propreté dans les rames et stations ?

Combien d'amendes ont-elles été infligées pour non-respect de la propreté au cours des dernières années ? Quel est le montant total des amendes infligées et perçues par an ?

Combien de personnes sont-elles affectées à l'entretien des rames ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Ma collègue Mme De Pauw a tout à fait raison de s'inquiéter de l'état de propreté de certaines de nos stations de métro. Elles ne représentent certainement pas un exemple de propreté, surtout quand on les compare avec celles d'autres villes. Il y a peu, j'ai eu l'occasion de me promener dans le métro de Caracas, qui est impeccable, parce que des gens le nettoient toute la journée. Il y a toujours quelqu'un en train de nettoyer. La propreté appelle la propreté et la saleté appelle la saleté.

Actuellement, ce sont des sociétés de sous-traitance qui sont en charge du nettoyage des stations. On

stations merkbaar verbeteren. Kan de MIVB ook geen eigen schoonmaakpersoneel in dienst nemen? Op die manier is er meer menselijke aanwezigheid in de stations, blijven ze properder en hoeven we geen beroep te doen op onderaannemers die minder goede resultaten afleveren.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik ben het met mevrouw De Pauw eens dat een nette reisomgeving het gebruik van de metro bevordert. Uit verschillende enquêtes blijkt bovendien dat een nette omgeving ook het veiligheidsgevoel verhoogt.

Gisteren las ik in de mobiliteitsbrief dat een bepaalde stad een sociaal project voor het onderhoud van de bushokjes had opgezet. Door de bushokjes proper te houden, verminderde het vandalisme en ontstond er meer respect.

Dat is ook bij de boa's te bemerken. Die zijn netjes en aangenaam en er ligt inderdaad minder vuiligheid in dan in de oudere metrostellen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Een propere omgeving is heel belangrijk, maar dat vraagt ook een minimum aan burgerzin. Dat geldt niet alleen voor de metro, maar ook voor het centrum van de stad.

Het probleem van de properheid in Brussel is fundamenteler dan het probleem van het aantal schoonmaakploegen en schoonmaakbeurten. Zelfs als wij schoonmaken, is het vaak binnen de kortste keren opnieuw vuil. We zouden misschien veel drastischer moeten optreden en diegenen die vervuilen moeten verplichten om schoon te maken. Dan zou het snel gedaan zijn met die praktijken.

peut rencontrer certains de leurs travailleurs aux heures extrêmes de circulation du métro. Mais on sait aussi dans quelles conditions le personnel de ces sociétés travaille. Ce n'est jamais très reluisant, si l'on en croit les actions des syndicats.

Ne serait-il pas envisageable, au même titre qu'il y a des stewards de la STIB dont la présence améliore nettement l'ambiance dans la station, qu'il y ait des balayeurs qui fassent partie du personnel de la STIB ? Cela permettrait d'augmenter la présence humaine dans les stations de métro tout en maintenant la propreté, sans pour autant entrer dans des contrats de sous-traitance dont les services parent au plus pressé sans donner un résultat très présentable.

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- J'estime, comme Mme De Pauw, que la propreté favorise l'usage du métro. Des enquêtes ont également démontré qu'elle contribue à augmenter le sentiment de sécurité.*

De la même manière, la propreté des abribus réduit le vandalisme et augmente le respect.

Il y a également moins de saleté dans les boas, qui sont propres et agréables, que dans les anciennes rames de métro.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Le problème de la propreté à Bruxelles est beaucoup plus fondamental que celui du nombre d'équipes de nettoyage ou de la fréquence des nettoyages. Un environnement propre exige aussi un minimum de sens civique. Nous devrions peut-être adopter des mesures beaucoup plus drastiques, en obligeant ceux qui salissent à nettoyer leurs souillures.*

L'intérieur des rames de métro est nettoyé en profondeur chaque nuit. De plus, la STIB dispose depuis un an d'un service de nettoyage qui fait face aux situations inattendues. Il intervient en semaine et en dehors des heures de pointe. Les tests de désodorisants effectués par le passé se sont avérés

Wat de metrostellen betreft, wordt elke nacht de binnenzijde van de voertuigen op de lijnen en in de remises grondig schoongemaakt. Om snel en doeltreffend het hoofd te kunnen bieden aan onverwachte situaties, beschikt de MIVB sinds een jaar ook overdag over een schoonmaakdienst op de lijnen. Deze schoonmaak gebeurt op weekdagen en buiten de piekuren (tussen 10 en 16 uur). Het gebruik van luchtverfrissers werd in het verleden getest, maar de resultaten hiervan bleken weinig afdoend.

Indien nodig gebeuren er ook speciale tussenkomsten. Zo moet een speciale laag op de ruiten van de metrostellen zogenaamde "krassiti" voorkomen. Dat zijn graffiti die in de ruiten worden gekrast. De nieuwste generatie metrostellen en de boa's worden al van bij de productie met een dergelijke speciale laag uitgerust.

Gezien de hogere doorkomstfrequentie en het stijgend aantal voertuigen besliste de MIVB haar onderhoudsinspanningen op te drijven: de middelen voor het onderhoud en de netheid van de metrostellen stegen van 245.000 euro in 2008 naar 330.000 euro in 2009, wat een toename is van 35%. In 2009 verhoogde het budget voor het onderhoud van de stations tot 3.340.000 euro.

Het externe schoonmaakbedrijf dat instaat voor het onderhoud van de binnenzijde van de metrostellen werkt met voldoende personeelsleden om te voldoen aan de vereisten van het bestek: 17 voltijdsequivalenten per nacht, verspreid over de remises Delta en Jacques Brel (voor de grondige, dagelijkse schoonmaak) en 6 voltijdsequivalenten per dag voor de schoonmaak op de lijnen en in de stelplaatsen.

Wat de stations betreft, varieert de schoonmaakfrequentie door de externe firma naargelang de periode en het type station, maar het bedrijf dient minimaal één keer per dag langs te komen. Overigens zien alle personeelsleden die actief zijn in de stations permanent toe op de netheid in de stations. Als ze merken dat de netheid niet werd gerespecteerd, moeten de stationsmedewerkers deze toestand onmiddellijk rechtzetten met het schoonmaakmateriaal dat ter beschikking staat. Uiteraard melden zij de nalatigheid ook aan de dispatching, die het externe schoonmaakbedrijf op de hoogte brengt.

peu concluants.

Des interventions spéciales ont également lieu en cas de besoin, comme l'enduisage des vitres d'une couche spéciale contre les graffitis gravés dans les vitres des véhicules.

La STIB a augmenté son budget de nettoyage des rames de 35% entre 2008 et 2009, en raison de l'augmentation de la fréquence et du nombre croissant de véhicules. Le budget affecté à l'entretien des stations est de 3.340.000 euros pour 2009.

L'entreprise de nettoyage externe qui s'occupe de l'entretien de l'intérieur des rames de métro dispose du personnel suffisant, soit dix-sept équivalents temps plein pour le nettoyage en profondeur, de nuit, et six équivalents temps plein pour le nettoyage sur les lignes et dans les dépôts.

La fréquence de nettoyage des stations varie en fonction de la période et du type de station, mais l'entreprise doit effectuer au moins un passage par jour. Les membres du personnel présents dans la station de métro doivent veiller en permanence à la propreté de celle-ci. Ils doivent aussi signaler les manquements au dispatching, qui en informe à son tour l'entreprise de nettoyage.

Depuis le 1er juillet 2009, la STIB a attribué un nouveau contrat de nettoyage, sur la base d'un critère de résultats. Celui-ci prévoit les points supplémentaires suivants :

- un troisième nettoyage extérieur après 18h30 pour les stations les plus critiques ;

- une personne qui surveille les urinoirs sauvages.

De ce point de vue, il y a un problème fondamental avec un certaine nombre de personnes.

Sinds 1 juni 2007 kende de MIVB een nieuw schoonmaakcontract toe op basis van een bestek dat als nieuw kenmerk "resultaatgerichtheid" meekreeg. Met het oog op een permanente verbetering van de netheid werden de volgende punten toegevoegd aan het oorspronkelijke bestek:

- een derde uiterlijke schoonmaakbeurt na 18u30 voor de meest kritieke stations (ledigen van vuilnisbakken, verwijderen van het grootste afval);
- een persoon die de wacht houdt met het oog op "wildplassen".

Er is in deze stad op dat vlak een fundamenteel probleem met een aantal mensen.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Er zijn geen openbare toiletten.

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn nog steden zonder openbare toiletten, maar normale mensen doen hun gevoeg niet op straat. In Brussel is het blijkbaar de regel dat mensen op straat plassen. Ik stel me ernstige vragen bij dat soort dingen.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Als de studenten de Sint-Verhaegenstoet organiseren op straat, is het achteraf ook een smerige boel. Misschien kunnen we hen ook eens voor hun verantwoordelijkheid stellen.

De heer Pascal Smet, minister.- U hebt het over eenmalige initiatieven. Normaal gezien moet het vuilnis achteraf worden verwijderd. Ik heb het vooral over de courante, structurele problemen.

De MIVB beschikt over een extra personeelslid dat graffiti verwijdert. Er worden ook bewustmakingscampagnes georganiseerd. Zo was er in 2004 een campagne met affiches, er verschenen advertenties in de krant Metro, er hangen affiches in de stations en er werd onlangs ook een campagne ter bestrijding van onbeleefd gedrag georganiseerd. Dat haalt echter allemaal helaas niet enorm veel uit.

In december 2007 hebben we een besluit genomen ter bestrijding van asociaal gedrag. Op dit ogenblik zijn we de cijfers over overlastboetes aan het analyseren. Ik zal daarover globaal communiceren als ik alle informatie heb. Ik wacht nog op het

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Il n'y a pas de toilettes publiques.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Dans les autres villes, les gens normaux ne font pas leurs besoins en rue.*

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Le cortège de la Saint Verhaegen engendre aussi des crasses. Nous pourrions placer les étudiants devant leurs responsabilités.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Il s'agit là d'initiatives occasionnelles, à la suite desquelles il faut procéder à un nettoyage. Je parle de problèmes structurels.*

La STIB dispose d'une personne supplémentaire pour enlever les graffitis. Des campagnes de sensibilisation ont également été réalisées, mais cela n'a malheureusement pas réduit considérablement la saleté.

En décembre 2007, nous avons pris un arrêté pour lutter contre les comportements asociaux. Les chiffres des amendes sont à l'analyse. Je ferai une communication globale à ce propos dès que je disposerai de l'ensemble des informations.

Je suis conscient du fait que le métro n'est pas toujours propre. Nous avons cependant fait de nombreux efforts ces dernières années, mais cela

rapport van de administratie, want die beslist uiteindelijk of ze al dan niet een boete oplegt.

Ik ben me ervan bewust dat de metro er niet altijd even netjes bij ligt. De afgelopen jaren hebben we echter heel wat inspanningen geleverd. Het schoonmaakbudget is met een derde verhoogd en er zijn veel meer schoonmaakploegen actief op het terrein. Ik stel echter vast dat het dweilen met de kraan open blijft.

(verder in het Frans)

Er is een fundamenteel gedragsprobleem in Brussel, niet enkel in de metrostellen, maar ook op straat, enzovoort. De volgende regering moet samen met de gemeenten een grote actie op touw zetten rond netheid in de stad, om te voorkomen dat Brussel een nationale vuilbak wordt.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Het schoonmaakbudget is met een derde verhoogd, maar het is de vraag of dat voldoende is. Als het aanvankelijke budget veel te laag was omdat men veel te weinig aandacht besteedde aan openbare netheid, stelt zelfs een verhoging met een derde niet veel voor.

Ik stel me toch enkele vragen. 's Nachts worden er 17 voltijdse equivalenten (VTE) ingezet in de remises om de metrostellen schoon te maken. Overdag zijn er echter in totaal maar 6 VTE's aan de slag op alle lijnen. Ik vind dat veel te weinig.

U zegt terecht dat ook het gedrag van de mensen zal moeten veranderen, maar daarvoor moet er meer worden gecontroleerd. Als er niet wordt opgetreden tegen mensen die hun vuilnis zomaar op straat dumpen, is het inderdaad dweilen met de kraan open. Misschien moet u eens gaan kijken hoe ze dit in het buitenland aanpakken, want daar lukt het blijkbaar wel om de straten schoon te houden.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben het met u eens dat er nog meer maatregelen kunnen worden genomen, maar ik blijf erbij dat er een

reste un emplâtre sur une jambe de bois.

(poursuivant en français)

Ce n'est pas seulement dans les rames de métro, mais aussi dans la rue, sur les places que le problème se pose. J'en conclus qu'il y a un problème fondamental de comportement à Bruxelles. Le prochain gouvernement devra lancer une action coordonnée au niveau régional, avec toutes les communes, pour la propreté dans la ville, pour éviter que Bruxelles ne devienne une poubelle nationale.

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

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Le budget consacré au nettoyage a beau avoir été augmenté d'un tiers, la question n'en demeure pas moins de savoir s'il est suffisant.*

La nuit, dix-sept ETP sont employés dans les dépôts pour nettoyer les rames de métro. Le jour, ils ne sont que six pour couvrir l'ensemble des lignes. C'est trop peu.

Vous dites, à juste titre, que le comportement des gens devra aussi changer, mais cela n'ira pas sans renforcer les contrôles. Vous devriez examiner la manière dont le problème est abordé à l'étranger.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Certes, des mesures supplémentaires peuvent être prises, mais le noeud du problème réside dans le*

fundamenteel probleem is met het gedrag van bepaalde mensen. Dat is de essentie van de zaak.

- Het incident is gesloten.

comportement de certaines personnes.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de toekenning van subsidies om de taxidienst en de uitrusting van de taxi's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren en de uitvoering van die maatregelen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL,

betreffende "het bestaan van illegale taxi's in Brussel".

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'octroi de subsides en vue d'améliorer le service et l'équipement des taxis en Région bruxelloise et la mise en oeuvre de ces mesures".

INTERPELLATION JOINTE DE M. SERGE DE PATOUL,

concernant "l'existence de taxis illégaux à Bruxelles".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Politici uit alle fracties, vertegenwoordigers van de sector en ook de gebruikers staan achter het voornemen van de regering om de rol van de taxisector te versterken door zijn imago op te krikken en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. In de begroting zijn daarvoor de nodige middelen ingeschreven.*

Wij delen uw doelstelling om de taxi's zichtbaarder en herkenbaarder te maken, maar die operatie mag de beroepslasten van de exploitanten niet overmatig verhogen.

Bovendien zouden er heel wat technische problemen zijn. Zo zou het niet makkelijk zijn om de plastic kleurlaag op de wagen aan te brengen. Bovendien zou die laag niet erg slijtvast en stofbestendig zijn. U had een waarborg van 10 jaar aangekondigd, maar de leverancier zou maar een waarborg van 2 jaar aanbieden, en dan nog enkel op voorwaarde dat de wagen nooit naar een car

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

M. Joël Riguelle.- Tant les groupes politiques de cette assemblée que les représentants du secteur concerné, et même les usagers, rejoignent la volonté du gouvernement de renforcer le rôle du secteur des taxis dans l'offre de transport et d'en accroître la qualité du service et de valoriser l'image du secteur. Des moyens sont inscrits au budget pour ce faire.

De la même manière, nous partageons le souci de renforcer la visibilité des taxis en ville et de mieux identifier les taxis bruxellois, surtout par rapport aux taxis qui opèrent sur le territoire de la Région sans pour autant disposer d'une autorisation bruxelloise - ceux qu'on appelle folkloriquement les "plaques chocolat" et auxquels mon collègue fera allusion tout à l'heure.

Nous sommes d'accord également qu'il ne faut pas que cette nécessaire évolution fasse subir aux exploitants des conséquences financières pouvant alourdir immodérément leurs charges

wash zou gaan! Dat is een groot nadeel voor een taxichauffeur, wiens voertuig altijd onberispelijk moet zijn!

Het ontwerp van besluit bepaalt dat de taxi's ofwel zwart moeten zijn ofwel de kleurencombinatie zoals voorzien in de bijlage moeten respecteren. Om welke kleurencombinatie gaat het precies? Een zwart-geel dambord à la Guust Flater zoals de geplande wegmarkering voor de taxistandplaatsen? Meerdere alternatieven zullen de homogeniteit en de zichtbaarheid van de Brusselse taxi's niet ten goede komen.

Het zou ook mogelijk zijn om reclame op de voertuigen aan te brengen om de chauffeurs een extra inkomen te bieden. Op zich is dat een interessante maatregel, maar het is belangrijk dat die goed wordt omkaderd. Wat is bijvoorbeeld de maximum toegestane oppervlakte? Wat met betrekking tot de visuele homogeniteit van de taxi's in de stad? Wat met betrekking tot de inhoud van de reclame? Waarom niet eerst een reclame in de voertuigen overwegen die in overleg met de toeristische actoren zoals het BITC is opgesteld? Is de kwestie van de reclame voorgelegd aan het adviescomité voor taxi's? Drie vierde van de taxichauffeurs is zelfstandig. Zij vinden het misschien niet leuk om in hun privétijd rond te rijden met een wagen die vol reclame staat.

De kostprijs voor de installatie van een elektronisch betaalsysteem is geraamd op 1.000 euro per voertuig. Sommigen beweren dat het toestel op zich al 1.200 euro kost. Is die kostprijs niet onderschat?

Het verheugt ons dat de standplaatsen zichtbaarder zullen worden gemaakt, maar hoe zullen die standplaatsen worden gekozen? Zal er met de gemeenten worden samengewerkt?

Wat de financiële lasten van de exploitanten betreft, is er ook een fiscaal verschil tussen de Brusselse taxi's die een gewestbelasting betalen die niet aftrekbaar is, en hun collega's buiten Brussel, die een gemeentelijke belasting betalen die wel aftrekbaar is. Hebt u die kwestie in de regering aangekaart?

De sector klaagt dat zij niet voldoende worden gehoord, dat de licenties niet worden vernieuwd, dat de spoetniks niet worden vervangen of worden

professionnelles.

Voilà pour les objectifs essentiels que nous partageons. Mais nous nous posons des questions sur la manière de les atteindre, les conditions techniques et financières, ainsi que l'échéancier d'une telle opération. On en a déjà débattu dans cette enceinte. Au moment où je vous écris, un projet d'arrêté est passé en première lecture au gouvernement ; j'ignore où on en est aujourd'hui.

On a entendu le débat sur la livrée des taxis : sans doute avez-vous été à la même académie des Beaux-Arts que Johan Sauwens, dont l'art contemporain de la décoration de poteaux s'exhibe partout en Flandre. C'est en effet autour du jaune - ou du mangue - et du noir que le débat a tourné. Il est d'ailleurs frappant de remarquer que vous proposez, à peu de choses près, les mêmes couleurs pour le réseau de vélos bruxellois qui sera mis en place dans les mois à venir.

Mais on en a suffisamment parlé et ce n'est pas le propos premier de mon interpellation.

Il me revient, par contre, que des problèmes se posent maintenant sur les aspects techniques de votre projet. Depuis peu, il ressort en effet que des difficultés techniques apparaissent pour apposer de manière durable le film de couleur tel qu'imaginé, sans oublier le manque de résistance à l'usure et aux poussières de ce type de recouvrement en film plastique - dixit le fournisseur potentiel lui-même.

Au lieu de la garantie de dix ans que vous annonciez il y a un mois, le fournisseur ne serait apparemment prêt à accorder qu'une garantie de deux ans, et encore à condition que la voiture ne passe jamais au car-wash. Vous imaginez l'inconvénient pour un chauffeur de taxi, qui se doit d'ailleurs d'avoir une voiture toujours impeccable. Pouvez-vous nous en dire plus sur ces difficultés techniques ?

En matière de couleurs toujours, le projet d'arrêté prévoit que les taxis soit seront noirs, soit respecteront la combinaison des couleurs reprise en annexe. Ceci dit, comme l'alternative est permise entre le noir et une combinaison de couleurs dont on ignore tout, l'objectif d'homogénéité et de visibilité de la flotte des taxis à Bruxelles risque de ne pas être atteint.

vervangen door witte producten die 250 euro kosten.

De problemen in de taxisector zijn niet nieuw. Is het echt zo moeilijk om een oplossing te vinden die zowel de klanten als de exploitanten tevreden stelt? Zou de oprichting van een echte administratie het niet mogelijk maken om korter op de bal te spelen en technische en strategische bijstand aan de bevoegde minister te verlenen, zodat de teller niet telkens op nul wordt gezet bij een nieuwe legislatuur?

En matière de publicité, vous prévoyez la pose possible de publicités sur le véhicule pour garantir un revenu supplémentaire aux chauffeurs : en soi, cette mesure est intéressante, mais à condition d'être encadrée. Cela pose des questions : quelle surface maximale autorisée ? Quid de l'homogénéité du visuel des taxis dans la ville ? Quid du contenu de la publicité ? Quid d'une publicité régionale ? Pourquoi pas d'abord une publicité dans les véhicules, et qui soit en lien avec les politiques touristiques de la Ville, en partenariat avec le BITC par exemple ?

La question de la publicité est-elle soumise au Conseil consultatif des taxis ? Car étant donné la cartographie du secteur - pour 75% d'entre eux, il s'agit d'un indépendant possédant un seul véhicule, qui retire son spoutnik pour faire de son taxi, quand il le souhaite, un véhicule à usage privé -, je crains que les enseignes publicitaires ne risquent d'être un leurre. Un chauffeur acceptera-t-il facilement d'utiliser à des fins privées un véhicule flanqué de quatre publicités ?

D'autre part, le coût de l'opération d'installation d'un terminal de paiement électronique a-t-il été correctement estimé ? II est prévu une somme globale de 1.000 euros par véhicule. Est-ce seulement pour le terminal ou pour tout le nouvel équipement ? Certaines sources mentionnent un coût de 1.200 euros rien que pour ce terminal électronique sécurisé.

Si l'on peut se réjouir de dispositions prises pour rendre les emplacements d'attente des taxis plus visibles dans la ville, il faut cependant éclaircir la manière de les choisir. Une concertation avec les communes est également souhaitable.

En ce qui concerne les charges financières des exploitants de taxis, se pose également la question d'un déséquilibre fiscal entre les taxis bruxellois qui, me dit-on, ne pourraient pas déduire la taxe régionale qu'ils paient de leurs impôts. Leurs collègues hors Bruxelles, dits "plaques chocolat", peuvent déduire la taxe qui, chez eux, est communale. Au sein du gouvernement, cette question a-t-elle été évoquée et des mesures proposées ?

Le secteur est aujourd'hui dans l'expectative des nouvelles décisions et se plaint auprès de tous les groupes démocratiques de cette assemblée de ne

pas être entendu, à tort ou à raison. Il se plaint également que des licences ne seraient pas renouvelées, que des spoutniks ne seraient pas remplacés, ou alors par des produits blancs coûtant 250 euros.

Voilà à peu près dix ans que je fréquente cette assemblée et que j'entends parler de problèmes avec les taxis bruxellois. Je me pose la question de savoir si ces problèmes sont à ce point insurmontables qu'on ne peut les résoudre au bénéfice des clients et des exploitants ? La solution ne résiderait-elle pas en partie dans la création d'une véritable administration - un peu - plus nombreuse et d'une compétence confirmée qui puisse à la fois traiter tous les problèmes du secteur dans des temps plus courts, et surtout être d'un réel support technique et stratégique au ministre compétent pour éviter de devoir remettre le compteur à zéro à chaque début de nouvelle législature ?

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

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Uit de recente evenementen is nogmaals gebleken dat het water tussen de taxisector en de Brusselse regering bijzonder diep is en dat er geen overleg is.*

Een van de grootste problemen is de keuze van de kleuren. Iedereen voelt zich daar ongemakkelijk bij. U vindt dat ik belachelijk ben. Ik stel vast dat het hele parlement het met mij eens is. Wie vertegenwoordigt u?

M. Serge de Patoul.- M. Riguelle a dressé un large tableau des questions qui se posent au secteur aujourd'hui. Les événements récents ont montré qu'entre le secteur des taxis et le gouvernement bruxellois, les relations sont plus que difficiles et la concertation inexistante. Cette situation est préjudiciable et pose un ensemble de problèmes.

Comme le reflètent tous les débats qui ont eu lieu tant en commission qu'en séance plénière, un problème majeur se pose quant au choix des couleurs. Tout le monde exprime un malaise indiscutable. Sans compter les difficultés techniques et, de surcroît, le non-reflet de la Région bruxelloise. Vous dites que je suis ridicule ; or, je constate l'unanimité du parlement pour dénoncer votre choix. A un moment donné, il faut savoir ce qu'est le reflet démocratique et la représentation des uns et des autres. Que représentez-vous ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- U liegt dat u zwart ziet.*

M. Pascal Smet, ministre.- Vous mentez comme vous respirez.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- De feiten zullen mij gelijk geven.*

M. Serge de Patoul.- On constatera que ce n'est pas la réalité.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Als ik u was, zou ik wat voorzichtiger zijn met de*

M. Pascal Smet, ministre.- A votre place, je serais très prudent. A l'avenir, soyez prudent avec les

bronnen die ik gebruikte.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Ik verwijs naar de verslaggeving van het debat en vertolk een standpunt waarover iedereen het eens is, behalve u. Blijkbaar denkt u dat u de meerderheid vertegenwoordigt.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De regering heeft mijn plan aangenomen.*

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Inderdaad, maar als u de verslaggeving nakijkt, zult u zien dat niet alle parlementsleden voor uw plannen zijn.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De afkorting MR betekent niet langer "Mouvement Reformateur", maar "Mensonge Renforcé", een botte leugen!*

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Ik kan dergelijke uitspraken niet tolereren en eis dat ze in het verslag worden vermeld.*

(Samenspraak)

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Mijnheer Smet, uw gedrag is uw ambt en het parlement onwaardig. U bent eerder een bendeleider dan een minister!*

De voorzitter.- Mijnheer de Patoul, kunt u uw vraag stellen?

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Er zijn twee soorten illegale taxi's. Ten eerste zijn er niet-Brusselse taxi's die eigenlijk niet in het Brussels Gewest mogen werken, maar dat voortdurend doen. Het gaat over meer dan 160 voertuigen die de concurrentie vervalsen.*

Welke maatregelen neemt u tegen die taxi's? Overigens worden de Brusselse taxi's wel degelijk dubbel belast, want sinds de wijziging van de federale regelgeving is de Brusselse gewestbelasting voor hen niet langer aftrekbaar. Dat probleem bestaat niet in de andere gewesten.

Ik zal me tot de minister van Financiën richten. Het is echter best mogelijk om deze kwestie te regelen

sources que vous utilisez.

M. Serge de Patoul.- Je me réfère à tous nos documents parlementaires liés à ce débat et je constate le caractère unanime des points de vue exprimés, excepté le vôtre. Vous semblez vous considérer comme étant la majorité. J'aimerais que vous rappeliez ce que vous représentez.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce gouvernement l'a accepté.

M. Serge de Patoul.- En effet, le gouvernement l'a accepté avec la responsabilité de chaque membre. Mais reprenez les documents parlementaires et vous en constaterez le caractère unanime.

M. Pascal Smet, ministre.- Le MR devrait changer de nom. Ce n'est plus « Mouvement Réformateur » mais « Mensonge Renforcé ».

Mme Jacqueline Rousseaux.- Nous ne pouvons tolérer ces propos. Je demande qu'ils soient actés.

(Colloques)

M. Serge de Patoul.- Le comportement du ministre est totalement anormal, indigne d'un parlement, et fait la démonstration qu'il se sent plus l'âme d'un chef de bande que d'un ministre.

M. le président.- M. de Patoul, quelles sont vos questions ?

M. Serge de Patoul.- J'en reviens au débat, qui énerve passablement le ministre, dont je comprends le malaise.

Concernant les taxis illégaux, on peut considérer qu'il en existe de deux sortes. D'une part, il y a les taxis en règle, mais non bruxellois. Ces taxis en règle vis-à-vis du lieu où ils sont censés être exploités, travaillent en Région bruxelloise et ont la fâcheuse tendance d'y fonctionner en permanence. Cela pose un réel problème de concurrence. Plus de 160 taxis circuleraient ainsi en Région bruxelloise. On en revient indiscutablement, comme l'a dit à juste titre M. Riguelle, à un débat qui énerve peut-être une personne au parlement, celui de la nécessaire identification des taxis et du caractère

zonder dat de federale overheid moet ingrijpen.

impérativement bruxellois de cette identification.

Quelles mesures sont prises à l'égard des taxis que l'on peut qualifier d'illégaux, puisqu'ils ne respectent pas pleinement la législation ? J'attire l'attention sur le fait qu'il existe bel et bien une double taxation, puisque la modification du système fédéral ne permet plus la déductibilité de la taxe régionale bruxelloise. Ceci n'est pas le cas dans les deux autres Régions, s'agissant d'une taxe communale.

Je poserai la question au ministre des Finances. Des mesures sont à prendre pour modifier la donne, sans pour autant impliquer un changement au niveau fédéral. La situation peut très bien être aménagée au niveau de la Région bruxelloise. J'avoue que c'est le ministre des Finances qui est appelé à répondre.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- U wilt federaal minister Reynders ter sprake brengen?*

M. Joël Riguelle.- Vous voulez parler de M. Reynders.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is inderdaad minister Reynders die bevoegd is, maar hij weigert om het probleem op te lossen.*

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, c'est M. Reynders qui refuse de répondre. Il est le seul compétent et il refuse d'agir pour les taxis bruxellois.

(Samenspraak)

(Colloques)

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

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Het is geen probleem van de heer Reynders, maar van het Brussels Gewest.*

M. Serge de Patoul.- Ce n'est pas le problème de M. Reynders. C'est un problème régional.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen, de heer Reynders is bevoegd.*

M. Pascal Smet, ministre.- Non, c'est celui de M. Reynders.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- De tweede soort illegale taxi's zijn taxi's die zonder enige vergunning opereren. Het aantal is moeilijk te schatten. Ze zorgen niet alleen voor concurrentievervalsing, maar ook voor andere problemen. Als zo'n taxi in een ongeval betrokken geraakt, hoe zit het dan met de aansprakelijkheid en de verzekeringen, met name voor de passagiers?*

Welke maatregelen heeft de regering genomen tegen deze totaal illegale taxi's?

M. Serge de Patoul.- Le deuxième type de taxis illégaux concerne ceux qui fonctionnent au sein de services de taxis sans être en orde de permis. Il s'agit ici d'illégaux absolus, dont le nombre est difficilement quantifiable. Outre une concurrence déloyale, ils représentent un problème de responsabilité. Si un exploitant illégal se retrouve impliqué dans un accident, quid des responsabilités et des assurances, notamment pour les personnes transportées ?

Quelles les mesures le gouvernement a-t-il prises pour lutter contre ces taxis qui sont totalement illégaux?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Daïf heeft het woord.

De heer Mohamed Daïf *(in het Frans).- Mijn interesse en bezorgdheid voor de rentabiliteit van deze sector is algemeen bekend. Er is nood aan een dynamisch beleid. Ondanks alle pogingen is het beroep nog nooit rendabel geweest en werd het imago nooit opgekrikt.*

Een eerste probleem is dat van de herkenbaarheid van de taxi's, Er werd voorgesteld om de Brusselse taxi's wit of zwart te schilderen en de "spoetnik" van het gewest erop aan te brengen. Er is daarop echter ook controle nodig en in geval van overtredingen moeten er boetes worden uitgeschreven.

Een tweede belangrijk probleem is dat Brusselse taxi's geen klanten mogen oppikken op de luchthaven in Zaventem. Het betreft hier blijkbaar een intergewestelijk probleem. Waarom kunnen er geen samenwerkingsakkoorden worden gesloten? Waarom hebben andere taxibedrijven meer rechten dan Brusselse taxibedrijven? Er is nood aan creatieve oplossingen. Zo kunnen bijvoorbeeld de taxi's aan de NAVO de files op de luchthaven helpen ontlasten.

Ook de taxistandplaatsen vormen een probleem. Het taxiplan van de minister wil de zichtbaarheid ervan verhogen, onder meer door het plaatsen van palen. Hoewel we aan het einde van deze zittingsperiode zijn aanbeland, werd deze maatregel nog niet veralgemeend. Daarnaast blijft het probleem bestaan van het wildparkeren. De politie weigert die auto's te laten wegslepen.

Sinds de politiehervorming is er een tekort aan politieagenten. Waarom kunnen ambtenaren deze overtredingen niet beboeten, zoals bij de MIVB en de NMBS reeds het geval is?

Collega Madrane heeft u toelichting gevraagd bij de kleur van de taxi's. De sector is niet gebaat bij een herhaaldelijke kleurenwissel, zeker niet omdat taxichauffeurs hun voertuig ook vaak als privévoertuig gebruiken.

De minister heeft een beslissing genomen over de kleur, maar er zijn technische problemen om die aan te brengen. Wie gaat dat trouwens betalen?

Discussion conjointe

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

M. Mohamed Daïf.- M. le ministre, vous connaissez mon intérêt pour ce secteur, dû au fait que j'ai exercé cette fonction pendant des années. Le problème de la rentabilité de cette profession a été soulevé maintes fois et nécessiterait des politiques beaucoup plus énergiques. Vous n'êtes pas le premier à y être confronté. Tous ceux qui vous ont précédé ont essayé mais jusqu'à ce jour, personne n'est arrivé à rendre cette profession rentable et à en améliorer l'image.

Je salue les efforts qui ont été faits, mais il reste néanmoins des problèmes, dont les plaques chocolat par exemple. Une solution proposée a été l'identification des taxis: les taxis bruxellois doivent être noirs ou blancs avec le spoutnik de la Région bruxelloise. Mais cela ne suffit pas. Il faut renforcer les contrôles, saisir et donner des amendes. Cela ne suffit pas de faire une saisie de temps en temps. Les deux vont de pair : identification claire et renforcement des contrôles.

Le deuxième problème est relatif à l'aéroport national et international. Malheureusement, les taxis bruxellois n'ont pas la possibilité de charger des clients à l'aéroport. On me dit que c'est un problème interrégional. Pourquoi ne pas conclure alors des accords de coopération ? Il n'est pas normal que les autres viennent charger ici et que nous ne puissions pas le faire chez eux. Aux heures de pointe, il y a des files énormes, alors que des taxis qui sont stationnés un peu plus loin, devant l'OTAN par exemple, pourraient aider. Il faut être plus dynamique pour trouver des solutions.

Un autre problème concerne les emplacements de taxis. Dans votre Plan taxis, vous vouliez rendre ces emplacements beaucoup plus visibles, entre autres avec des bornes. Je constate que ce n'est pas encore généralisé, alors que nous sommes à la fin de la législature. Il ne faut pas non plus oublier le problème des stationnements sauvages à ces emplacements. Comment peut-on faire enlever ces voitures ? La police ne le fait pas.

Avec la réforme de la police, il n'y a plus assez de policiers dans toutes les zones. Pourquoi ne pas permettre à des agents, des fonctionnaires, de pénaliser ces infractions, comme la police de la

Het gewest doet dat de eerste keer, maar wie betaalt er na een ongeval?

De eigen bedding is nog niet veralgemeend. Er zijn files en mobiliteitsproblemen. De huidige spoetnik is opvallender dan de spoetnik die u voorstelt. Waarom staat het gewest daar niet op vermeld?

De gewestbelasting komt bovendien niet in aanmerking voor de beroepskosten. Dat probleem moet worden opgelost, desnoods op federaal niveau.

Voor al deze problemen moet een oplossing komen voor het einde van deze zittingsperiode.

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

Mevrouw de voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Naast alle voornoemde problemen is er het probleem van*

STIB ou des chemins de fer ? Il y a des solutions qui sont pratiquées dans d'autres pays. Voyez en France, ce ne sont pas des policiers qui s'en occupent.

Pour la couleur, mon collègue Rachid Madrane vous a interpellé à ce sujet. Il y a un débat sur le choix de cette couleur. On partage ou non votre choix. On a cité les inconvénients. Il ne faut pas changer de couleur à chaque nouveau ministre. La profession ne va pas s'y retrouver. Cela devient difficile pour les indépendants qui n'ont qu'une seule voiture et en font un usage professionnel et un usage privé. Si on leur impose ce mélange de couleurs, cela va diminuer la qualité. Ces indépendants vont acheter une voiture pour leur profession, qui ne sera pas la plus confortable, et une autre pour leur famille.

Il y a eu un débat sur les couleurs, et vous avez tranché. Mais il semblerait qu'il y ait aussi des problèmes techniques pour la mise en oeuvre. Et qui va payer ? La Région paye pour la première fois, mais en cas d'accident, qui payera ?

Actuellement, les sites propres ne sont pas encore généralisés. Il y a des embouteillages et des problèmes de mobilité, comme vous le savez. Concernant le spoutnik, je pense que celui qui est utilisé actuellement est beaucoup plus visible que celui que vous proposez, où la Région bruxelloise n'apparaît même pas. Pourquoi en a-t-elle disparu ? Je n'en sais rien.

Enfin, il n'est pas normal que la taxe régionale n'entre pas dans les frais professionnels. Si c'est un problème fédéral, nous leur poserons la question. Il faut en tout cas essayer de trouver une solution à ce problème.

Nous sommes à la fin de la législature, vous allez bientôt entrer en affaires courantes. Il faut accélérer le travail pour trouver des solutions aux derniers problèmes que j'ai mentionnés.

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

Mme la présidente.- La parole est à M. Madrane.

M. Rachid Madrane.- Au-delà des questions qui ont été soulevées par mes collègues et qui sont

de financiële leefbaarheid van het beroep.

De volgende regering moet zich daarover beraden. Er werden toestemmingen verleend voor PBM-vergunningen, maar die werden nooit afgegeven. Nochtans zijn dergelijke ritten goed voor 2% van de omzet van een taxi. Er moet ook eens worden bekeken hoeveel taxichauffeurs een deftig inkomen kunnen vergaren in het Brussels gewest.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik houd er niet van dat de heer de Patoul hier een ander discours voert dan bij de taxichauffeurs.*

Ik kan de heer Riguelle geruststellen dat de kleurencombinatie voor de huurfietsen niet dezelfde is als die voor de taxi's. De kleuren geel en zwart voor de taxi's zijn universele kleuren die door de reclamesector aanbevolen worden. Voor de fiets bestaan er geen universele kleuren.

Bovendien strookt niet alles wat in de pers verschijnt met de waarheid. Heeft de heer Riguelle contact opgenomen met de maatschappij 3M?

Op 7 februari noemde La Dernière Heure verschillende personen uit de taxisector die dezelfde informatie rechtstreeks zouden hebben gekregen van 3M Belgium. Deze onderneming ontkent echter formeel elk contact met deze personen en bevestigde mij schriftelijk dat ze de totale levensduur van een Brusselse taxi, maximum 7 jaar, garandeert.

Sommige zelfstandige taxi-eigenaars zijn tegen de kleuren, omdat ze hun voertuig tijdens het weekend

essentielles, n'oublions pas que ce métier se précarise de manière générale. Il y a une quinzaine d'années, quand on était chauffeur de taxi, on bénéficiait de revenus décents. Mais aujourd'hui, avec le nombre de taxis en circulation et tous les problèmes que mes collègues ont évoqués, le petit exploitant qui n'a qu'un véhicule voit son revenu diminuer fortement.

La prochaine législature devra se pencher sur le métier de taximan et les revenus qu'il génère. Peut-être pourrait-on réfléchir à des quotas maximum de taxis dans cette Région. On vient de délivrer des autorisations pour le transport des personnes à mobilité réduite (PMR), mais celles-ci n'avaient jamais été délivrées auparavant. Cependant, les courses PMR équivalent à 2% de courses pour chaque taxi. C'est là aussi une nouvelle concurrence. Avec la population bruxelloise et le nombre de touristes et d'hommes d'affaires présents sur le territoire de la Région, pour combien de taxis y a-t-il du travail afin qu'ils aient un revenu décent ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- M. de Patoul, je n'aime pas les doubles discours, ceux qui consistent à raconter une chose ici et autre chose aux chauffeurs de taxis.

M. Riguelle, je tiens à vous rassurer à propos du système de location de vélos : la combinaison de couleurs choisie pour ce service n'est pas identique à celle des taxis, car, contrairement aux taxis, il n'existe pas de couleurs universelles pour les vélos. Le jaune et le noir des taxis sont des couleurs universelles, appréciées par le secteur de la publicité.

Par ailleurs, il importe de faire preuve de prudence lorsque vous rapportez des déclarations paraissant dans la presse. Celles-ci ne correspondent pas toujours à la réalité. M. Riguelle, avez-vous personnellement pris contact avec la société 3M ?

Le 7 février, le journal "La Dernière Heure" citait le nom de plusieurs personnes du secteur des taxis ayant obtenu la même information directement auprès de 3M Belgium. Toutefois, la société affirme formellement n'avoir jamais été contactée par ces personnes. Soucieuse d'éclaircir au plus vite

voor persoonlijke doeleinden gebruiken. Dit is een minderheid. Een aantal taxichauffeurs heeft mij verteld dat ze bedreigd werden door leden van uw partij, mijnheer de Patoul, om hen aan te sporen zich te verzetten tegen deze maatregelen. Het is onaanvaardbaar dat volksvertegenwoordigers illegale praktijken ondersteunen.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Welke praktijken bedoelt u?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat weet u goed genoeg. Ik kan hier geen namen noemen.*

(Samenspraak)

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- U liegt.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik kan geen illegale praktijken goedkeuren.*

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Uw woorden zijn bededigend, mijnheer de minister.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De geschiedenis zal uitwijzen wie gelijk heeft. Ik ben er gerust in.*

Volgens het ontwerpbesluit moeten de wagens ofwel zwart ofwel geel-zwart zijn. De eigenaars mogen kiezen. Om nieuwe klanten aan te trekken en

cette situation aux conséquences fâcheuses, 3M Belgium m'a fait part par écrit du fait qu'elle assure la garantie pour la durée de vie totale d'un taxi bruxellois, qui est de 7 ans maximum. Par mesure de précaution, mon cabinet a contacté la société, qui a confirmé ces informations. Nonobstant ces allégations, je constate que l'on peut raconter n'importe quoi et que les déclarations parues dans la presse ne correspondent pas à la réalité.

Certains propriétaires de taxi s'opposent néanmoins à ce choix de couleurs, car certains indépendants - ceux-ci sont minoritaires - utilisent leur véhicule à des fins personnelles pendant le week end. Personnellement, je me promène beaucoup en ville, ce qui me donne notamment l'occasion de rencontrer des taximen. Certains m'ont fait part des menaces dont ils ont fait l'objet, par des personnes de votre parti, M. de Patoul, afin de les inciter à s'opposer à ces mesures pour renforcer la visibilité des taxis. Je ne puis tolérer que des députés, au sein d'un parlement démocratique, soutiennent des pratiques illégales, voire mafieuses !

M. Serge de Patoul.- A quelles pratiques faites vous allusion ? Répondez à ma question!

M. Pascal Smet, ministre.- Vous le savez très bien. Je ne suis pas autorisé à citer des noms au sein de cette assemblée.

(Colloques)

Mme la présidente.- M. de Patoul, je vous rappelle que la parole est à M. Smet.

M. Serge de Patoul.- Si vous êtes incapable de répondre, c'est que vous mentez !

M. Pascal Smet, ministre.- Personnellement, je ne me permets pas de cautionner des pratiques illégales !

Mme Jacqueline Rousseaux.- Vos propos sont injurieux, M. le ministre !

M. Pascal Smet, ministre.- L'histoire démontrera qui a raison. Je suis d'ailleurs serein à cet égard.

Le projet d'arrêté prévoit que les véhicules seront soit de couleur noire, soit de couleur jaune-noire en fonction du choix du propriétaire. Afin d'attirer une nouvelle clientèle et d'améliorer la rentabilité du

de sector rendabeler te maken, moet de sector haar product verkopen en een duidelijk herkenbare identiteit is daarbij noodzakelijk.

Zwart is een logische basiskleur, aangezien 90% van de taxi's zwart is. Het mangogeel werd voorgesteld door een Franstalig adviesbureau omdat dit de universele kleur van de taxi's is. Het is geen toeval dat wij dezelfde kleurencombinatie gekozen hebben als Havana, New York, Buenos Aires, Santiago, Bamako, Bangkok, Delhi, Istanboel, Amman, Barcelona, Boekarest, Rio de Janeiro, Tokyo, Peking, Moskou, en veel andere steden.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Geel, zoals de auto van Guust Flater.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De klanten zullen een geel-zwarte wagen onmiddellijk herkennen als een taxi, of het nu Brusselaars, toeristen of zakenlui zijn. Met de spoetnik kunnen ze de Brusselse en de Vlaamse taxi's niet uit elkaar houden.*

Wij hebben een patent aangevraagd om ervoor te zorgen dat alleen de Brusselse taxi's deze kleurencombinatie kunnen gebruiken. De Vlaamse taxi's hebben immers het belang van deze kleuren voor het Brussels Gewest begrepen.

Uiteraard zijn er voor- en tegenstanders. Er zal altijd discussie zijn over de kleuren. De sector moet echter absoluut haar identiteit versterken.

Wij gaan wel degelijk in dialoog met de sector, maar dat betekent niet dat we de sector altijd gelijk geven. De politieke verantwoordelijken zijn geen schapen, maar moeten leiding geven en keuzes maken. Wij houden rekening met valabele argumenten, maar verwerpen degene die geen steek houden.

Dit debat lijkt op de discussies over voetgangerszones. Handelaars zijn daar eerst altijd tegen, maar later zien ze de voordelen er wel van in. Zo zal het ook gaan met de kleur van de taxi's.

De sector vraagt zelf om reclame te mogen

secteur, il importe de vendre son produit. Dans cette optique, une identité clairement reconnaissable est essentielle.

D'une part, le noir comme couleur de base s'imposait puisque plus de 90% du parc actuel comprend des véhicules de couleur noire. D'autre part, le jaune-mangue, comme couleur d'appoint a été dictée -et proposée d'ailleurs par un bureau francophone- par le fait qu'il s'agit de l'unique couleur universelle des taxis. Ce n'est donc pas par hasard non plus si la combinaison des couleurs est la même pour les taxis de La Havane, de New York, de Buenos Aires, de Santiago, de Bamako, de Bangkok, de Delhi, d'Istanbul, d'Amman, de Barcelone, de Bucarest, de Rio de Janeiro, de Tokyo, de Pékin, de Moscou, et encore bien d'autres villes.

M. Joël Riguelle.- Jaune comme la voiture de Gaston Lagaffe.

M. Pascal Smet, ministre.- Un véhicule noir et jaune sera pratiquement et instantanément identifié comme taxi par les clients, qu'ils soient bruxellois, touristes ou hommes d'affaires. Le spoutnik actuel ne permet pas de distinguer le taxi bruxellois du taxi flamand.

Nous avons délivré une patente afin de garantir l'utilisation exclusive de cette couleur par les taxis bruxellois, afin qu'elle ne soit pas récupérée par les taxis des autres Régions. Les taxis flamands ont effectivement bien compris l'importance que revêt le choix de cette couleur pour la Région bruxelloise.

Il est logique que cette affaire ait ses partisans et ses détracteurs. Un débat sur les couleurs sera toujours ouvert. Il est néanmoins fondamental que le secteur admette la nécessité de renforcer son identité.

Contrairement à ce qu'affirment certains, nous dialoguons beaucoup avec le secteur. Cependant, dialoguer ne signifie pas donner raison. Les responsables politiques écoutent les arguments pour et contre, mais ne doivent pas suivre purement et simplement le secteur, auquel cas ils seraient des moutons. Je n'ai pas la vocation d'être un homme politique-mouton ! Un homme politique dirige et ose choisir.

aanbrengen op de buitendeuren van de taxi's. Dat is rendabeler dan reclame in de voertuigen, waar alleen de klanten ze kunnen zien.

Het ontwerpbesluit zal vastleggen op welke plaatsen reclame toegelaten is. Het zal niet verplicht zijn om reclame aan te brengen. We gaan na of we ook reclame in de wagens zullen toelaten.

De subsidies zullen inderdaad maximum 1.000 euro bedragen. Dat is voldoende voor de nieuwe kleuren en een deel van de kosten voor de kaartlezer.

De duurste modellen van deze terminals kosten zo'n 1.000 euro, maar er zijn ook goedkopere modellen. Zij kunnen ook worden gehuurd of geleasd. Wij praten met de kredietkaartmaatschappijen over goedkopere prijzen.

Enkele jaren geleden liet ik een inventaris opstellen van taxistandplaatsen. De resultaten hebben we dan besproken met de sector. Het gewest moet de standplaatsen beheren in samenwerking met de gemeenten. De meeste liggen immers op gemeentelijke wegen.

De busstroken die zich op gewestwegen bevinden en kunnen worden opengesteld voor taxi's, zijn daadwerkelijk opengesteld. Dat ligt anders voor de busstroken op de gemeentelijke wegen.

De afgelopen vijf jaar hebben we veel tijd verloren doordat de samenwerking met sommige gemeenten uitliep op een echte calvarietocht. Daarom pleit ik ervoor om het gewest bevoegd te maken voor alles wat met mobiliteit en openbare werken heeft te maken. Uiteraard is overleg met de gemeenten noodzakelijk, maar het gewest moet knopen kunnen doorhakken. Ik zal niet veralgemenen: met sommige gemeenten verloopt de samenwerking goed, met andere helemaal niet.

Ik hoop dat de busstroken op de gewestwegen de komende weken worden opengesteld voor taxi's.

Het is de politie die parkeerovertredingen moet beboeten. Ik heb federaal minister Schouppe gevraagd om wielklemmen in te voeren. Zijn voorganger, de heer Landuyt, had daarvoor al voorbereidingen getroffen. We zouden wildparkeerders efficiënt kunnen aanpakken als gemeentepersoneel wielklemmen kon plaatsen. Deze beslissing hangt af van de federale regering.

Par conséquent, nous tenons compte des arguments valables qui nous sont exposés, mais rejetons ceux qui ne nous semblent pas recevables.

Ce débat à propos de la couleur des taxis peut être comparé à celui qui entoure la « piétonnisation » d'une place ou d'une rue. Au début, tous les commerçants s'y opposent par peur de perdre des clients. Au final, ils enregistrent des gains intéressants et revendiquent l'idée du piétonnier. La même chose ne manquera pas de se produire avec la couleur des taxis.

La demande de publicité sur les portes extérieures des taxis émane du secteur lui-même, qui nous a soumis cette idée en 2004. La publicité apposée à l'extérieur des véhicules est plus rentable que celle qui se trouve à l'intérieur de celle-ci, puisqu'elle est vue par davantage de personnes que par les seuls clients des taxis.

Le projet d'arrêté prévoit, dans l'élaboration de la nouvelle identité des taxis, la détermination de l'endroit où sont autorisés les messages publicitaires. De plus, l'apposition de publicité se fera sur une base volontaire. Nous avons promis au secteur des taxis d'examiner la possibilité d'apposer également de la publicité à l'intérieur des véhicules.

En ce qui concerne les subsides, il est exact qu'un montant maximum de 1000 euros est prévu. Il couvrira le coût de la mise en couleur du véhicule et une partie du coût d'un terminal de paiement par cartes de crédit.

Pour ce qui est des lecteurs de cartes de crédit, il est exact que les modèles les plus chers coûtent aux alentours de 1000 euros, mais il en existe d'autres meilleur marché. De plus, ces dispositifs peuvent être loués ou achetés en leasing. Un dialogue est en cours avec le marché des cartes de crédit en vue de diminuer le prix.

En ce qui concerne les emplacements, un inventaire de tous les emplacements a été dressé il y a quelques années, à ma demande expresse, et ce en concertation avec l'ensemble des communes. Les résultats de cette étude ont ensuite été discutés avec le secteur des taxis au sein de différents groupes de travail. La gestion des emplacements doit faire l'objet d'une concertation entre la Région et les communes.

Aan de markering van de taxistandplaatsen wordt nog gewerkt. Er komen ook nieuwe lichtbakken om bovenop de taxi's te plaatsen.

De vergunning om een taxidienst uit te baten, heeft een looptijd van zeven jaar en kan worden verlengd nadat is gecontroleerd of het taxibedrijf zich aan de regelgeving houdt. De meeste vergunningen vervallen op 30 juni 2008. De meeste verlengingsaanvragen zijn vanaf begin januari 2008 in chronologische volgorde behandeld.

In sommige dossiers ontbraken stukken, soms moesten uitbaters worden gehoord, enzovoort.

Er waren ongeveer veertig probleemdossiers die grondig werden onderzocht door de juridische dienst van mijn administratie vooraleer werd beslist om de vergunning al dan niet tijdelijk te verlengen.

Het probleem van de dubbele belasting door de gemeenten en het Brussels Gewest ligt bij de federale overheid. Mijnheer de Patoul, misschien kunt u de federale minister van Financiën, uw partijgenoot Didier Reynders, vragen om dit probleem op te lossen, want hij vertikt het om er iets aan te doen. Het zou nochtans volstaan dat hij zijn administratie de gepaste opdracht geeft.

Ik heb het probleem van de taxi's zonder Brusselse vergunning proberen op te lossen: ik heb meermaals overleg gepleegd met de voorzitter van de raad van beheer van BIAC, de burgemeester van Zaventem - de heer Francis Vermeiren - en de Vlaamse minister van Mobiliteit. De heer Vermeiren ligt dwars, de andere verantwoordelijken zijn bereid om naar een oplossing te zoeken. Jammer genoeg zijn in Vlaanderen de gemeenten bevoegd voor het uitreiken van taxilicenties.

Momenteel mogen de Brusselse taxi's klanten naar de luchthaven brengen maar mogen ze daar geen klanten ophalen, als die hen niet hebben gebeld. Hetzelfde geldt voor de Vlaamse taxi's in het Brusselse. Hierdoor is de prijs voor een rit duurder. Waarom zou men de verplichting van de telefonische bestelling niet laten vallen? De burgemeester van Zaventem is radicaal tegen mijn voorstel gekant. Mijnheer de Patoul zou zich beter tot hem richten, aangezien hij lid is van dezelfde politieke familie. Ik dacht dat de liberalen

Cependant, la plupart de ces emplacements ne se trouvent pas sur des voiries régionales, mais communales.

L'ensemble des sites propres pour bus qui se situent sur des voiries régionales et peuvent être ouverts aux taxis sont accessibles à ceux-ci.

La chose n'est par contre pas acquise pour les sites propres qui se situent sur les voiries communales.

Au cours de ces cinq dernières années, nous avons perdu un temps considérable en concertation avec certaines communes, pour les rencontrer, expliquer, convaincre, supplier à genoux pour obtenir des informations. C'est un véritable calvaire ! C'est à la suite de cette expérience de perte de temps que je plaide aujourd'hui pour une régionalisation des questions de mobilité et de travaux publics. Cela ne signifie pas qu'il ne faut pas consulter les communes, mais la Région doit, à un certain moment, avoir la capacité de décider et d'exécuter la décision. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas dans notre Région. Il ne faut pas pour autant généraliser : les choses se passent très bien avec certaines communes et sont très compliquées avec d'autres.

J'espère que les sites propres sur les voiries régionales seront ouverts aux taxis dans les prochaines semaines.

S'agissant des emplacements, il appartient à la police de verbaliser. J'ai demandé à M. Schouppe d'introduire le sabot de Denver pour immobiliser les véhicules mal garés. M. Landuyt a effectué tout un travail préparatoire à ce sujet. Si ce système est introduit, un fonctionnaire communal sera habilité à poser un sabot de Denver et à immobiliser la voiture. Le propriétaire devra payer une taxe communale de 100 à 150 euros pour enlever le sabot. Ce système, qui est en cours à Amsterdam, permettrait de résoudre le problème.

Cette décision dépend du gouvernement fédéral.

Les bornes qui indiqueront les emplacements de stationnement pour taxis sont en cours de fabrication, ainsi que les nouveaux spoutniks, qui auront davantage de fonctionnalités que les anciens.

Je vous rappelle que les autorisations d'exploiter un service de taxis ont une durée de sept ans,

voorstander waren van vrije concurrentie... Eigenaardig genoeg verdedigen ze in dit dossier een monopoliesituatie.

Een oplossing kan alleen worden gevonden in het kader van institutionele hervormingen. Tot op heden hebben we nog altijd de kern van het probleem niet aangepakt. Alvorens orde te scheppen in de Brusselse taxisector, moet de kwestie van de telefooncentrales worden geregeld. Ik heb getracht om hierover een akkoord te bereiken met het Vlaams en het Waals Gewest, maar die schoven het dossier steeds weer op de lange baan.

In de loop van deze zittingsperiode heb ik 90% van mijn beloftes kunnen waarmaken. Ik besef dat er nog een jaar werk nodig is om de beloofde veranderingen in de taxisector te kunnen doorvoeren. Zodra de kwestie van de telefooncentrales is opgelost, kan er ook iets worden gedaan aan de taxi's die zonder vergunning in het Brussels Gewest rijden. De politie en het parket moeten de controles opdrijven.

Daarnaast moet het nieuwe kleedje van de Brusselse taxi's nader worden uitgewerkt in overleg met de sector. Ik denk dat de toestand er binnen een paar maanden heel wat op verbeterd zal zijn.

De belangen van taxichauffeurs, exploitanten en klanten lopen niet altijd gelijk.

Het is niet gemakkelijk om vat te krijgen op de Vlaamse taxi's die illegaal in Brussel opereren, de zogenaamde "plaques chocolat". Er zijn meer informatiecampagnes nodig en de officiële taxikleuren moeten meer bekendheid genieten.

Alleen de Brusselse taxi's mogen de Brusselse kleuren dragen. Deze kleurencombinatie is trouwens beschermd en is bedoeld om de "plaques chocolat" te weren.

Het gewest heeft ook voor deze beschermde kleuren gekozen omwille van de identiteit en het imago van de stad. Een en ander past in de city marketing.

Er is tijdens deze zittingsperiode heel wat verwezenlijkt op het vlak van de taxi's. Ik zou graag nog een jaar krijgen om het werk te voltooien.

Heel wat problemen kunnen bovendien worden

renouvelable après avoir vérifié que l'exploitation était conforme à la réglementation. La plupart des autorisations d'exploiter un service de taxis sont venues à échéance le 30 juin 2008, et la majorité des demandes de renouvellement sont parvenues à l'administration début janvier 2008. Les dossiers en ordre ont été traités en premier lieu. Ensuite, les autres dossiers ont été examinés.

Il s'agit de dossiers dans lesquels il manquait des documents, de dossiers où les exploitants ont dû être convoqués et entendus, parfois à de multiples reprises, ou encore de dossiers révélant des problèmes de mise à disposition ne pouvant donner lieu au renouvellement pur et simple.

Enfin, les dossiers à problèmes, une quarantaine, sont examinés de manière approfondie par le service juridique de l'administration avant de décider si l'autorisation peut être renouvelée purement et simplement, renouvelée partiellement, renouvelée pour une durée limitée ou si le dossier entraîne un refus de renouvellement.

La résolution du problème lié à la taxe régionale-communale dépend exclusivement du niveau fédéral et non régional. Par conséquent, j'invite M. de Patoul à s'adresser à son collègue de parti, M. Didier Reynders, en lui demandant d'avoir la gentillesse de répondre aux courriers que nous lui adressons en vue de régler cette situation. Le ministre refuse manifestement de résoudre ce problème depuis deux ans. Il suffirait pourtant que M. Reynders donne instruction à l'administration fédérale de considérer que la Région bruxelloise se trouve au même niveau que les communes. Une directive en ce sens suffirait.

Nous soutenons le secteur des taxis au niveau régional mais constatons que votre groupe au gouvernement fédéral refuse de résoudre ce problème.

La réponse est entre vos mains et malheureusement pas entre les miennes.

J'ai voulu résoudre le problème des plaques chocolat, M. de Patoul. J'ai rencontré à trois reprises le président du conseil d'administration de BIAC, qui est l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles National, et j'ai rencontré plusieurs fois le bourgmestre de Zaventem ainsi que le ministre flamand de la Mobilité. Je constate que vos amis

opgelost op het niveau van de inspectiediensten.

libéraux, à savoir le bourgmestre Francis Vermeiren de Zaventem, s'opposent catégoriquement à une solution. Personne ne le comprend, ni la ministre flamande de la Mobilité qui est d'accord de régler la question, ni l'exploitant de l'aéroport, ni moi.

En Région flamande, les taxis et les permis pour les taxis sont du ressort de la commune et non de la Région, et le bourgmestre de la commune de Zaventem refuse la solution que j'ai proposée.

Actuellement, les taxis bruxellois peuvent déposer des clients à l'aéroport, mais ne peuvent y prendre un client que s'il a commandé ce taxi. Les mêmes règles sont d'application à Bruxelles pour les taxis flamands de Zaventem. Je ne suis pas d'accord avec cette situation qui augmente le prix de la course pour le client. Pourquoi un taxi bruxellois ne pourrait-il pas déposer un client à Zaventem et y reprendre un client qui ne l'a pas appelé, tout comme un taxi flamand à Bruxelles ? Tout le monde y gagnerait. Je pense que ma proposition est bonne, mais le bourgmestre VLD, M. Vermeiren, l'a catégoriquement refusée.

Je constate que ce sont les amis de M. de Patoul, qui me reproche de ne pas résoudre le problème, qui sont à l'origine de son blocage. Je vous propose donc d'aller vous entretenir avec M. Vermeiren pour le faire changer d'avis. Je pensais que les libéraux étaient pour la concurrence, mais je constate qu'ici, ils sont favorables au monopole ou au quasi monopole. C'est une attitude étonnante.

Le règlement de ce problème est inscrit dans le cadre des réformes de l'Etat. En tant que Bruxellois, nous devons le régler en même temps que les autres problèmes que nous avons avec la Région flamande et la Région wallonne. Nous n'avons pas abordé le noeud du problème aujourd'hui. Pour mettre de l'ordre dans le secteur des taxis à Bruxelles, il faut réglementer les centrales téléphoniques.

J'ai tenté d'obtenir un accord de coopération avec les Régions flamande et wallonne et j'ai dû constater que l'une après l'autre a traîné. Actuellement, du côté de M. Antoine, il y a encore des manoeuvres pour ne pas parvenir à un accord de coopération. Nous ne sommes donc pas parvenus à un accord de coopération pour les centrales téléphoniques. Toutefois, au cours de cette législature, j'ai réalisé 90% de ce à quoi je

m'étais engagé. Il nous reste un an de travail pour y parvenir dans le secteur des taxis.

Lorsque nous aurons réglé la question des centrales téléphoniques, le problème des plaques chocolat qui y est lié sera réglé. Nous devons avoir plus de contrôles. En outre, la police et le parquet doivent faire leur travail. Cela aidera beaucoup. Enfin, l'identité qui a été définie pour les taxis doit être mise en place avec le secteur. Je suis confiant et je pense que nous parviendrons à résoudre cette situation d'ici quelque mois.

Pour la rentabilité, je suis d'accord, mais, là encore, il faut bien distinguer les intérêts des chauffeurs de taxi de ceux des exploitants et des clients. Ils ne sont pas toujours identiques.

Nous réalisons des contrôles pour les plaques chocolat, mais ce n'est malheureusement pas évident. Nous allons organiser davantage de campagnes d'information. La visibilité est à mon sens un moyen essentiel. Il faut communiquer à ce propos et faire connaître les caractéristiques, notamment de couleur, des taxis officiels.

Mon choix d'une couleur a été motivé par deux raisons. Pour avoir la couleur d'un taxi bruxellois, il faut avoir un permis bruxellois. Les plaques chocolat ne peuvent donc pas avoir cette couleur. Nous avons bien précisé ces éléments au niveau juridique. Les taxis flamands, qui n'ont pas un permis bruxellois, peuvent être noirs, car ce n'est pas une couleur protégée. Par contre, une combinaison de couleurs peut être protégée en tant que marque. C'est ce que nous avons fait. Il y a maintenant une marque de taxis bruxellois. La lutte contre les plaques chocolat est une raison du choix d'une couleur.

La deuxième raison du choix d'une couleur est l'identité et l'image de la ville. En France, le ministre des Transports a décidé que chaque ville doit avoir une couleur de taxi différente. C'est logique. C'est du city marketing. Pour la grande majorité des touristes, l'identité d'une ville et l'idée qu'ils se font d'une ville est fonction de leurs contacts avec les chauffeurs de taxi. Ils déterminent dans une large mesure le regard qu'on a sur la ville.

Je pense que nous avons fourni un travail considérable au cours de cette législature. Je ne nie pas que nous n'avons pas tout fait, mais nous avons

fait la grande partie de ce que le secteur des taxis a demandé en 2004, bien que certains - les amis de M. de Patoul - aient déjà oublié qu'il l'ont demandé. J'espère que j'aurai encore un an pour continuer, pour résoudre les problèmes et mettre de l'ordre dans le secteur des taxis.

Les autorités d'inspection du travail ont encore un rôle à jouer. De nombreux problèmes pourront être résolus à ce niveau là.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à M. Riguelle.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- U hebt een optimistische kijk op de haalbaarheid van het technische aspect van de zaak.*

De zwarte kleur is in Brussel geaccepteerd en uit de praktijk zal blijken of er verwarring bestaat met de buren.

De cdH-fractie gaat ermee akkoord dat de standplaatsen en de gedragsregels via het gemeentelijk politiereglement kunnen worden bepaald. Er is ook nood aan beëdigde gemeentelijke ambtenaren die de politie kunnen bijstaan en administratieve boetes uitschrijven. Daarnaast blijft er nood aan een grotere gewestelijke administratie en een uitgebreider team van controleurs op het terrein.

M. Joël Riguelle.- Vous êtes plutôt rassurant par rapport aux problèmes d'ordre strictement techniques évoqués par le secteur des taxis qui s'inquiétait de la faisabilité de ces mesures.

En termes de visibilité, comme le noir reste une livrée acceptée à Bruxelles, je me demande s'il ne reste pas là un risque de confusion avec les voisins. J'imagine que cela se réglera dans la pratique quotidienne.

Pour ce qui concerne les emplacements et les comportements, j'estime comme vous que cela pourrait être intégré dans le règlement général de police des différentes communes. En outre, il serait intéressant qu'au niveau des communes, des agents assermentés puissent intervenir en plus de la police, car l'amende administrative est souvent plus efficace que le procès-verbal dans la mesure où le parquet ne se soucie que peu de ce qu'il semble considérer comme minime, même si cela empoisonne la vie des gens. Ceci étant, il reste la question de la possible intervention sur le terrain d'une administration régionale taxis un peu renforcée, avec une équipe de contrôleurs étoffée.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb de formatie uitgebreid van 7 naar 11 personeelsleden. Daarnaast zijn er inderdaad nog controleurs nodig, maar er is ook nood aan gecoördineerde acties van de verschillende diensten.*

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai augmenté les effectifs de 7 à 11 personnes. C'est peut-être encore trop peu. Il faut, certes, des contrôleurs, mais je pense qu'il faut surtout des actions conjointes entre police, contrôleurs et les autres services.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- U hebt gelijk dat de politiezones maatregelen moeten nemen. De eerlijke uitbaters mogen ook niet het slachtoffer worden van de overgangsmaatregelen. Het is bovendien niet gemakkelijk om uit dit beroep hoge inkomsten te puren. De cdH-fractie gaat*

M. Joël Riguelle.- Vous avez raison, il faut solliciter les zones de police. Par ailleurs il faut assurer une transition qui n'affaiblit pas les exploitants honnêtes. M. Madrane faisait allusion à la difficulté de tirer des ressources importantes de ce métier.

akkoord met de doelstellingen van wettelijkheid, zichtbaarheid en leefbaarheid.

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- De minister heeft in dit debat heel wat ongelukkige uitspraken gedaan die meer op beledigingen dan op argumenten lijken. Dat getuigt niet van een sterke politieke visie.*

Het probleem van de dubbele belasting is veel ingewikkelder dan u het doet uitschijnen. Daarom lijkt het mij logischer dat de minister van Financiën hierop antwoordt.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het gaat om een federale bevoegdheid. Het volstaat dat de heer Reynders een instructie aan zijn administratie geeft.*

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Dat is niet waar. Wat wel waar is, is dat uw partij in de oppositie zit op federaal niveau.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is maar een formaliteit voor de federale regering om het gewest met een gemeente gelijk te stellen voor de toepassing van dat reglement. Het volstaat dat de heer Reynders een instructie aan zijn administratie geeft.*

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Er spelen nog andere elementen mee. Men kan een federaal reglement niet wijzigen zonder gevolgen voor alle gewesten. Als minister van Mobiliteit bent u niet bevoegd op fiscaal vlak, maar het is mogelijk om een formule op gewestelijk niveau te vinden. Wij zullen het debat met de gepaste gesprekspartner voeren, namelijk de minister van Financiën.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Hij is evenmin bevoegd. Enkel de heer Reynders is bevoegd.*

De heer Serge de Patoul (*in het Frans).- Dit debat*

Nous sommes tout à fait d'accord avec les objectifs que sont légalité, visibilité, viabilité.

Mme la présidente.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Je partage les objectifs cités par M. Riguelle. Préalablement à ma réaction, je regrette que le ministre ait tenu dans ce débat beaucoup de propos malencontreux – pour ne pas dire plus – jamais illustrés, qui tenaient davantage de l'insulte que de l'argumentation. Ce type de propos n'est jamais signe d'idées politiques fortes.

J'attire votre attention sur le fait que le problème de la double taxation est plus complexe que vous ne l'énoncez. Raison d'ailleurs pour laquelle il me semble logique que le ministre des Finances y réponde de manière plus consistante.

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit d'une compétence fédérale. M. Reynders n'a qu'une directive à donner à l'administration fiscale, mais il ne le fait pas.

M. Serge de Patoul.- Votre propos est inexact. Il est vrai que votre parti est dans l'opposition au niveau fédéral.

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est qu'une formalité pour le gouvernement fédéral d'assimiler la Région à une commune pour l'application de ce règlement. Il suffit que M. Reynders donne une directive à son administration. Cinq minutes lui suffiraient pour résoudre le problème.

M. Serge de Patoul.- C'est faux. D'autres éléments sont impliqués. On ne peut modifier la disposition fédérale sans provoquer des incidences sur l'ensemble des Régions. C'est donc un engagement du gouvernement fédéral. Je comprends bien que le ministre de la Mobilité soit totalement incompétent en matière fiscale et je ne le lui reproche pas. Toutefois, une formule peut être trouvée au niveau régional. Nous mènerons le débat avec l'interlocuteur adéquat, c'est-à-dire le ministre des Finances.

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'est pas compétent non plus. Seul M. Reynders est compétent.

M. Serge de Patoul.- Dans un débat parlementaire,

is volledig ontspoord. Ik hoop dat de volgende minister van Mobiliteit erin zal slagen de vastgestelde doelstellingen te bereiken.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de stand van zaken in verband met de bestellingen van de boa's".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,

betreffende "de aankoop van boa-rijtuigen door de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Volgens de pers heeft de regeringscommissaris bij de MIVB een annulatieverzoek ingediend tegen de bestelling van boa-rijtuigen. Blijkbaar heeft de regering besloten de bestellingen af te blazen. Er circuleren echter ook andere berichten.*

Het gaat om twee aparte bestellingen: één van zes boa's en een van van zeven boa's onder gunstige voorwaarden, indien de bestelling geplaatst werd voor 28 februari. Een annulatie zonder vergoeding is mogelijk tot juni 2012.

Wat is de huidige stand van zaken? Vanwaar de verwarring? Hoeveel bijkomend rollend materieel zal er op korte en middellange termijn nodig zijn voor het metronet? Hoeveel zal het gewest extra moeten betalen als het de boa's niet nu bestelt maar pas binnen enkele jaren?

une certaine qualité des propos s'impose. On a ici sérieusement dérapé. Je compléterai la conclusion de M. Riguelle en disant qu'il faut espérer que le prochain gouvernement ait un ministre de la Mobilité sérieux pour pouvoir atteindre les objectifs fixés.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la situation des commandes de boas".

INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM,

concernant "l'achat des boas par la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Lorsque j'ai rédigé cette interpellation, la presse annonçait que le commissaire du gouvernement auprès de la STIB avait déposé un recours en annulation contre les commandes de boas prévues par la STIB. Ce recours a entraîné la décision du gouvernement de supprimer ces commandes, si l'on en croit les informations relayées par la presse. Entre-temps, j'ai lu d'autres informations, mais le noeud mérite d'être dénoué.

Il s'agit de deux commandes distinctes, une première de six boas et une seconde de sept boas à des conditions avantageuses, si la commande était passée avant le 28 février, sachant qu'une annulation de la commande peut intervenir sans pénalité avant juin 2012.

Pouvez-vous :

- Faire le point sur la situation actuelle des commandes respectives de six et sept boas ?
- Nous expliquer l'origine de cette confusion ?

- Nous faire part des projections, à court et moyen terme, des besoins en nouveau matériel roulant pour le réseau de métro, dont le bouclage vient de se terminer ?

- Nous communiquer l'éventuel surcoût pour la Région s'il devait s'avérer qu'une des deux ou les deux commandes de boas devaient être conclues dans les années qui viennent plutôt qu'aujourd'hui ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Volgens de pers weigerde de regering op 12 februari de aankoop door de MIVB van 13 boa-stellen bij de Spaanse constructeur. Op 3 februari had de raad van bestuur van de MIVB de aankoop van de eerste zes boa's goedgekeurd en beloofd om ook een tweede bestelling van zeven boa's te plaatsen om tegen 2015 te voldoen aan de grotere behoeften aan openbaar vervoer.*

Drie dagen later diende de regeringscommissaris een annulatieverzoek in tegen deze beslissing. Een van de redenen hiervoor was dat de raad van bestuur van de MIVB een bedrag goedkeurde ten laste van het gewest dat 7.000.000 euro hoger lag dan wat de regering goedkeurde op 15 januari. Bovendien zou de tweede bestelling een unilaterale beslissing zijn van de MIVB, zonder overleg met de regering. De MIVB toonde zich erg ontevreden over de beslissing van de regering.

Op 25 februari verklaarde de MIVB in een mededeling dat ze die dag een overeenkomst afgesloten had met de Spaanse constructeur over de aankoop van dertien nieuwe metrostellen, die vanaf maart 2011 operationeel zouden zijn.

De regering heeft blijkbaar haar standpunt herzien en de aankoop van de nieuwe boa's goedgekeurd. Wat betekent dat? Wat is de stand van zaken? Hoe rechtvaardigt de MIVB de meerkost van 7.000.000 euro voor het gewest? Hoe zal het gewest dat geld vinden? Vanwaar al deze verwarring?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Teitelbaum pour son interpellation jointe.

Mme Viviane Teitelbaum.- Selon des informations parues dans la presse, le gouvernement bruxellois a refusé le 12 février dernier l'achat de treize trains de type boa par la STIB au constructeur espagnol. Pourtant, en date du 3 février, le conseil d'administration de la STIB aurait approuvé l'achat de six premiers trains de type boa ainsi que l'engagement d'une seconde commande supplémentaire de sept boas justifiée par des perspectives de fréquentation en hausse à l'horizon 2015.

Trois jours plus tard, le commissaire du gouvernement a déposé un recours en annulation contre cette décision. A l'appui de ce recours, il est évoqué d'une part pour l'achat des six premiers boas une différence de 7.000.000 d'euros à charge de la Région entre le montant adopté par le gouvernement le 15 janvier et le conseil d'administration de la STIB du 3 février d'autre part pour la nouvelle commande, "une décision unilatérale de la STIB dont l'opportunité n'a jamais été ni discutée ni présentée à l'occasion de la préparation de la décision du gouvernement du 15 janvier". La STIB avait d'ailleurs réagi pour exprimer son étonnement et son plus vif mécontentement à la suite de cette décision.

Ensuite, on a appris par un communiqué de la STIB daté du 25 février que celle-ci avait signé un contrat le jour même avec le constructeur espagnol portant sur l'acquisition de treize nouvelles rames de métro pour le réseau de Bruxelles et que la mise en service de ces rames était prévue pour mars 2011.

Samengevoegde bespreking

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De kranten hadden beter naar de bevoegde overheid gebeld in plaats van foute informatie te verspreiden. Blijkbaar vonden de journalisten het niet nodig om hun vergissing recht te zetten.*

Het beheerscontract van de MIVB voorziet in de bestelling van 5 extra boa's, bovenop de 15 voertuigen die in 2004 werden besteld, en bepaalt dat het gewest de aankoop van nieuw rollend materieel voor de metro ten laste zal nemen via een investeringsdotatie.

Op 15 januari heeft de regering de MIVB ertoe gemachtigd om te onderhandelen over de aankoop van 6 boavoertuigen, dus 1 meer dan voorzien in het beheerscontract. Op 3 februari heeft de raad van bestuur van de MIVB, onder voorbehoud van financiering door het gewest, de bestelling van de 6 boastellen goedgekeurd voor een bedrag van 45 miljoen euro. Diezelfde dag heeft de MIVB beslist om 7 extra metrostellen te bestellen, onder de opschortende voorwaarde dat het gewest de volledige aankoopprijs uiterlijk op 30 juni 2012 betaalt.

Op 12 februari heeft de regering de bestelling van de 6 boastellen goedgekeurd voor een bedrag van 43,5 miljoen euro.

Op 6 februari heeft de regeringscommissaris evenwel een beroep tegen de bestelling van de 7 extra boastellen ingediend, omdat die beslissing niet in overleg met de regering was genomen. Op 24 februari heeft de MIVB een nieuwe beslissing genomen waarin de bestelling wordt gekoppeld aan de opschortende voorwaarde dat de aankoop opportuun wordt geacht in termen van mobiliteit en

M. le ministre, le gouvernement a revu sa position et autorisé l'acquisition des nouveaux boas. Qu'est-ce que cela signifie ? Nous souhaiterions connaître l'état actuel de la situation. Qu'est-ce qui justifie la différence de 7.000.000 d'euros à charge de la Région ? Le cas échéant, comment la Région trouvera-t-elle l'argent nécessaire ? Pouvez-vous nous expliquer cette cacophonie ? Etait-ce une manière de désavouer la STIB ?

Discussion conjointe

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne sais pas de quoi parle Mme Teitelbaum. A ma connaissance, il n'y a pas eu d'étonnement de la part de la STIB. La morale de l'histoire est que ce journal aurait dû téléphoner aux autorités compétentes au lieu d'écrire des informations qui ne correspondent à pas à la réalité. Apparemment, les journalistes n'ont pas cru nécessaire de rectifier leur erreur grotesque.

Le contrat de gestion de la STIB stipule en son article 43 : "Pour le mode métro, la STIB acquiert cinq nouveaux trains de type boa, en complément de quinze trains commandés en 2004, en vue d'une mise en service au plus tard en 2011." Article 69.4 : "Nouveau matériel roulant : [...] L'achat du nouveau matériel roulant métro est pris en charge de façon spécifique par la Région sous la forme d'une dotation d'investissement. Il est commandé par la STIB qui en est propriétaire. Il est d'ores et déjà convenu que la STIB commandera cinq nouveaux trains boas, lesquels seront pris en charge par la Région sur ses budgets 2009 à 2011".

Le 15 janvier, le gouvernement a autorisé la STIB à négocier l'achat de six métros de type boa avec CAF - donc un de plus que prévu - , dans le cadre du contrat conclu en 2004. Le coût de cette commande était estimée à 45.000.000 d'euros. Le 3 février, le conseil d'administration a décidé, sous réserve de financement par la Région, la commande des six rames, dans ce même cadre budgétaire. Cette commande a été entérinée par le gouvernement le 12 février, pour un montant de 43.500.000 d'euros. La STIB a également décidé ce jour-là la commande de sept rames supplémentaires, sous condition suspensive de financement par la Région.

dat het gewest in staat is deze te financieren. Tegen die beslissing is geen beroep ingesteld. Dat wil zeggen dat er 13 metrostellen zijn besteld, waarvan 6 definitief en 7 die van een latere beslissing afhangen.

De MIVB had het gewest gevraagd om de dotatie voor 2011 met 7 miljoen euro te verhogen teneinde de betalingen aan CAF te kunnen dekken. Die verhoging wordt evenwel gecompenseerd door een vermindering met hetzelfde bedrag in 2012. Het gaat dus niet om een verhoging, maar om een andere verdeling in de tijd. Uiteindelijk werd het scenario van 15 januari gevolgd.

Het gewest heeft voor 2009 een bedrag van 43,5 miljoen euro vastgelegd om de totale aankoopprijs van de 6 boa's te dekken, maar zal zelf slechts 24 miljoen euro moeten betalen, namelijk 4 miljoen in 2010 en 10 miljoen in 2011 en 2012. Het saldo van 19,5 miljoen euro zal door Beliris worden betaald (4,5 miljoen in 2009, 5 miljoen in 2010, 2011 en 2012).

Om de impact op de norm ESR 95 te beperken, moet de MIVB een begrotingsoverschot realiseren van 4 miljoen in 2010 en 5 miljoen in 2011.

CAF heeft een korting van 13,5 miljoen euro moeten toekennen omdat de levering van de eerste 15 boa's vertraging had opgelopen en er een aantal problemen waren, die ondertussen zijn opgelost.

De volgende regering zal moeten beslissen of de aankoop van de 7 boastellen opportuun is. Zij zal zich daarbij onder meer baseren op de jaarlijkse toename van het aantal reizigers en de eventuele uitbating van de Noord-Zuidas tussen Albert en Bordet door een metrolijn.

Het is onmogelijk om te zeggen wat een andere bestelling ons zou kosten, aangezien daarvoor een nieuwe offerte moet worden uitgeschreven. Momenteel is dat evenwel niet aan de orde.

Le commissaire du gouvernement, en accord avec nous, a introduit un recours le 6 février, étant donné que la condition suspensive pour la commande des sept boas était liée à la seule non-obtention par la STIB, au plus tard le 30 juin 2012, du financement de la totalité du prix d'acquisition de sept trains supplémentaires de métro type M6.

Or, cette décision de la STIB n'avait pas été concertée avec le gouvernement et différents facteurs d'opportunité pouvaient intervenir. A la suite de cette annulation, la STIB a pris une nouvelle décision le 24 février 2009. Elle prévoit que la commande est liée à la condition suspensive d'une part que l'achat soit considéré comme opportun à ce moment-là en termes de mobilité, et d'autre part que la Région ait la possibilité d'en assurer le financement. Cette décision n'a plus fait l'objet d'un recours. Cela veut dire que treize rames de métro sont commandées, dont six définitivement et sept qui feront l'objet d'une décision ultérieure, si les conditions de mobilité le nécessitent et si le gouvernement a la capacité de les financer.

D'où vient la différence de 7.000.000 d'euros entre le montage du 15 janvier et le conseil d'administration du 3 février ? Cette différence correspondait à une demande de la STIB d'augmenter la participation de la Région de 7.000.000 d'euros en 2011 afin de couvrir les payements de la STIB à CAF cette année-là. Mais cette augmentation était compensée par une diminution du même montant l'année suivante. Il ne s'agit donc pas d'une augmentation, mais d'une répartition différente dans le temps. Finalement, c'est bien le schéma de financement du 15 janvier qui a été retenu.

La Région procède en 2009 à l'engagement d'un montant de 43.500.000 d'euros afin de couvrir la totalité de l'achat des six boas, mais seulement 24.000.000 euros devront être payés par la Région, à savoir 4.000.000 en 2010, 10.000.000 en 2011 et 10.000.000 en 2012. Le solde de 19.500.000 d'euros sera financé par Beliris : 4.500.000 en 2009, 5.000.000 en 2010, 5.000.000 en 2011 et 5.000.000 en 2012.

Pour réduire l'impact de l'intervention de la Région, la STIB devra réaliser un bonus budgétaire de 4.0000.000 d'euros en 2010 et de 5.000.000 d'euros en 2011, ce qui réduit l'impact en termes SEC-95.

Enfin, il faut rappeler que CAF a dû faire une remise de 13.500.000 d'euros, dus pour des retards et des manquements dans la livraison des quinze premiers boas, mais, à présent, ils donnent entière satisfaction.

Les besoins en matériel roulant pour une extension du parc dans les années à venir sont déterminés par deux paramètres fondamentaux : la croissance annuelle du nombre de voyageurs et l'exploitation éventuelle de l'axe Nord-Sud entre Albert et Bordet en nouvelle ligne de métro. Différents paramètres ont été pris en compte pour ces exercices : l'automatisation des lignes, le remplacement des rames de métro de la première génération à partir de 2015. C'est aujourd'hui trop tôt pour en juger.

La décision éventuelle d'acheter les sept boas sera de toute façon prise par le prochain gouvernement en fonction des éléments précités : croissance annuelle du nombre de voyageurs et exploitation éventuelle de l'axe Nord-Sud entre Albert et Bordet en nouvelle ligne de métro, dont les conclusions et les recommandations seront disponibles en 2011-2012, afin d'arriver à une décision intégrée quant à l'offre future en matière de transports publics après 2015.

Il est impossible de chiffrer ce qu'une autre commande nous coûterait, puisque pour connaître le prix de nouvelles rames, il faudrait faire un nouvel appel d'offres. Ceci dit, je vous rappelle que, de toute façon, ceci n'est plus à l'ordre du jour puisque les rames sont commandées.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans).- Ik ben blij dat deze maatregelen het gewest geen euro zullen kosten.*

Mme Céline Delforge.- Je remercie le ministre pour sa réponse. Je me réjouis de ce que la Région ne perde pas un cent dans les décisions en question.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Ik betreur dat de minister zich deze keer niet tot de pers heeft gericht.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Je remercie aussi le ministre, mais je regrette cette confusion. Je sais que vous avez l'habitude de communiquer à la presse quand vous avez quelque chose à annoncer. Peut-être que, dans ce cas, il aurait fallu mieux communiquer, pour une fois.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Maar wat had ik dan moeten meedelen? De beslissing was nog niet gevallen.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Het is niet uw gewoonte om in dat geval te zwijgen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Toch wel. Zo handel ik altijd, of bijna altijd.*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW JACQUELINE ROUSSEAUX

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

betreffende "de aankondiging van de aankoop van 70 bussen rijdend op gas door de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Rousseaux heeft het woord.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- U kondigt een maatregel aan die nog door de regering moet worden goedgekeurd, namelijk de aankoop door de MIVB van 70 bussen die op gas rijden. Daarvoor zou de MIVB een nieuwe compressie-eenheid moeten bouwen in Haren, met een nieuwe aansluiting op het Fluxysnetwerk. Dit zou 4.000.000 euro kosten. Is het correct dat de MIVB slechts in een budget van 6.600.000 euro voorziet voor de aankoop van de bussen en de constructie van de nieuwe compressie-eenheid samen?*

Aangezien de compressie-eenheid en de Fluxysverbinding samen goed zijn voor 4 miljoen euro, blijft er maar 2,2 miljoen euro over voor de aankoop van 70 bussen. Omgerekend komt dit neer op een abnormaal lage kostprijs van 31.000 euro per bus. Hoeveel zullen deze verschillende uitgaveposten precies bedragen?
Zijn bussen die op gas rijden ecologisch gezien wel de beste optie? In hoeverre verschilt vervuiling

M. Pascal Smet, ministre.- Comment voulez-vous communiquer quand la décision n'est pas encore prise ? Je communique quand la décision est prise.

Mme Viviane Teitelbaum.- Dans ce cas-ci ?

M. Pascal Smet, ministre.- Toujours ! Presque toujours !

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME JACQUELINE ROUSSEAUX

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

concernant "l'annonce de l'achat de 70 bus au gaz pour la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Rousseaux.

Mme Jacqueline Rousseaux.- M. le ministre, vous avez annoncé une décision qui n'était pas encore prise, apparemment, car elle doit être prise par le gouvernement fin mars. Il s'agit de l'achat de 70 bus au gaz par la STIB, impliquant aussi la construction d'une nouvelle unité de compression du gaz à Haren, en remplacement de l'actuelle, avec une nouvelle connexion à une conduite Fluxys, construction qui coûtera près de 4.000.000 d'euros.

Est-il exact que, pour l'ensemble de l'opération, achat des bus et construction, il est prévu un budget de 6.600.000 d'euros ?

Si l'usine de compression et la connexion Fluxys représentent un budget de quatre millions d'euros, il ne reste que 2,2 millions d'euros pour l'achat des 70 bus, soit 31.000 euros par bus, ce qui est un chiffre anormalement bas.

Quel est le chiffre exact ? A quels montants correspondent l'achat des bus d'une part et les

door een bus die op gas rijdt van een bus die op diesel of benzine rijdt? Deze vergelijking moet natuurlijk gebeuren op basis van de recentste modellen, die aan de Europese normen beantwoorden.

Op dit ogenblik rijden er in het gewest twintig bussen op gas en bestaat er één compressie-eenheid. Hoe vaak moet een bus die op gas rijdt, tanken? Zullen de nieuwe bussen zuiniger zijn? Waar zullen de bussen zich kunnen bevoorraden? Zullen ze een omweg moeten maken naar de compressie-eenheid van Haren of elders, met meer vervuiling tot gevolg?

Sinds wanneer zijn de twintig bussen die met gas rijden, operationeel? Wat is de levensduur van de nieuwe bussen en van de nieuwe compressie-eenheid in Haren?

Zullen de oude bussen niet meer worden gebruikt? Wat was hun levensduur? Wat zal er gebeuren met de bussen die op benzine en op diesel rijden? Van de 550 bussen waarover de MIVB beschikt, hebben er 269 een roetfilter. Zullen de overige bussen ook een roetfilter krijgen?

Bespreking

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

travaux pour l'unité de compression et la conduite Fluxys d'autre part ?

Par ailleurs, ces bus au gaz constituent-ils le meilleur choix au niveau du respect de l'environnement ? D'un point de vue technique, que donne la comparaison entre la pollution émise par un bus fonctionnant à l'essence, au diesel ou au gaz ? Etant entendu que, pour chacun de ces équipements, c'est le système de dernière génération répondant aux normes européennes qui est pris en considération.

Dans l'hypothèse du choix du bus au gaz, à quel rythme l'alimentation en gaz sera-t-elle nécessaire ?

Vingt bus au gaz circulent déjà à l'heure actuelle et la Région possède une unité de compression. Quelle est la cadence de réalimentation de ces bus en gaz ? L'achat des nouveaux bus au gaz sera-t-elle plus économique en alimentation de gaz ? Où les points d'approvisionnement pour ces bus seront-ils implantés ? L'approvisionnement à l'unité de compression de Haren ou d'ailleurs impliquera-t-elle des trajets supplémentaires des bus, qui augmenteraient la pollution ?

Compte tenu de ce dernier aspect, le choix des bus au gaz est-il le plus écologique, le meilleur pour notre environnement en termes de pollution ?

Quelle est la date de mise en circulation des vingt bus au gaz dont nous disposons à l'heure actuelle ? Quelle est la durée de viabilité prévue des nouveaux bus que vous comptez acquérir ? Quelle est la durée de viabilité de cette nouvelle unité de compression qui sera construite à Haren ?

Les anciens bus seront-ils purement et simplement abandonnés ? Quelle était la durée de vie de ces anciens bus ?

Qu'adviendra-t-il des bus alimentés par d'autres carburants ? La STIB possède une flotte de plus ou moins 550 bus. 269 de ces bus sont équipés de filtres à particules. Que deviendront les bus restants ? Seront-ils également équipés de filtres à particules ? Sinon, pourquoi ?

Discussion

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Wij hebben voor aardgas gekozen als brandstof op basis van de resultaten van een vergelijkende economische, technische en ecologische studie van de alternatieven.*

De studie vergeleek de "ecoscores" van de verschillende technologieën. Dieselmotoren stoten de laatste jaren heel wat minder broeikasgassen uit, maar door aardgas te gebruiken vermindert daarnaast ook de uitstoot van NOx en fijne stofdeeltjes.

Door deze keuze kunnen we later ook overstappen op biogas. Dat wordt gewonnen uit organisch afval, veroorzaakt geen CO2-uitstoot en wordt geproduceerd door de lokale stedelijke economie.

De aankoop van bussen op aardgas past ook in een strategie van energetische diversificatie. De investering loopt over vijftien jaar en biedt de mogelijkheid om stijgingen van de olieprijzen op te vangen. Aardgas is goedkoper en vrijgesteld van belastingen omdat het beschouwd wordt als een milieuvriendelijke brandstof.

Het budget van 6,6 miljoen euro waarover de pers spreekt, vertegenwoordigt:

- *de extra kost van 70 bussen op gas in vergelijking met dieselbussen;*
- *de kost van de infrastructuur voor de bevoorradingsstations;*
- *de kost voor het conform maken van het depot van Haren.*

Dit bedrag omvat dus enkel de meerkost voor de infrastructuur, aangezien de MIVB toch elk jaar nieuwe bussen moet kopen. De basisprijs van een bus is ongeveer 240.000 euro. De meerkost voor bussen op gas wordt gecompenseerd door de regering.

M. Pascal Smet, ministre.- Le choix du gaz naturel comme carburant pour ces 70 autobus est basé sur les résultats d'une étude préalable et comparative sur les plans économiques, techniques et environnementaux des différentes alternatives possibles.

Cette étude a comparé les différentes technologies sur la base de leur « éco-score » respectif. Bien que les moteurs diesel aient, ces dernières années, fait déjà beaucoup de progrès en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre, le gaz naturel permet aussi de réduire les émissions de NOx et les particules fines (PM10, les plus grosses, qui produisent les fumées noires), par rapport au moteur diesel.

Ce choix permettra, dans une étape ultérieure, l'utilisation éventuelle du biogaz. Ce dernier étant produit à partir du traitement des déchets organiques, il ne génère pas de production de CO2 fossile et s'inscrit dans une logique d'économie de ville, puisqu'il est produit par celle-ci.

Le projet d'acquisition d'autobus fonctionnant au gaz naturel prévu au contrat de gestion s'inscrit aussi dans une stratégie de diversification énergétique. Etant donné qu'il s'agit d'un investissement d'une quinzaine d'années, il permettra de faire face au risque d'évolution du prix du gasoil durant cette période. Pour rappel, le carburant gaz naturel est moins cher et est exempt de taxes parce qu'il est considéré comme un carburant écologique.

Le budget de 6,6 millions d'euros mentionné dans la presse représentait :

- Le surcoût des autobus au gaz par rapport au diesel sur 70 unités ;
- Le coût pour les infrastructures de la station de ravitaillement (compression et distribution) ;
- e coût pour la mise en conformité du dépôt de Haren (gaz et incendie).

Ce budget représente par conséquent le surcoût de l'infrastructure, puisque la STIB doit de toute façon acquérir de nouveaux bus chaque année. Le prix de base d'un bus est d'environ 240.000 euros. Les bus à gaz entraînent un surcoût, qui est compensé par le gouvernement.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- De 2,2 miljoen euro voor de aankoop van 70 bussen op gas vertegenwoordigt dus de meerkost in vergelijking met de prijs voor 70 standaardbussen en dus niet het volledige budget voor de bussen?*

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

We kunnen nu toevallig profiteren van een synergie omdat Fluxys ook een gasleiding aanlegt naar de nieuwe zetel van de NAVO. Deze leiding wordt geprefinancierd door Fluxys en de aansluiting zou slechts 2.000 euro kosten.

Autobussen op aardgas zijn het experimentele stadium ontgroeid. In onze buurlanden rijden er al duizenden rond. Zij kunnen even veel passagiers vervoeren als een dieselbus en hun autonomie voldoet aan de eisen van de MIVB.

De bussen worden 's nachts bevoorraad met gas. Er is dus geen sprake van bijkomende trajecten.

De levensduur van een dergelijke bus varieert tussen zestien en zeventien jaar. De MIVB beschikt nu over twintig bussen op gas, die rijden sinds 1993. Zij zullen vervangen worden.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Rousseaux heeft het woord.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- De plaatsing van de nieuwe gascompressie-eenheid in Haren en de aansluiting op een Fluxys-leiding is verbonden met de nieuwe NAVO-zetel. Hoe zit dat?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De NAVO heeft ook gas nodig. De bevoorrading kan verlopen via dezelfde leiding.*

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- De bussen worden 's nachts bevoorraad. Zij moeten daarvoor dus systematisch naar Haren.*

Mme Jacqueline Rousseaux.- Les 2,2 millions d'euros pour l'achat des 70 bus au gaz représentent donc le surcoût par rapport au prix de base pour l'achat d'un bus et non le budget prévu pour l'acquisition des bus eux-mêmes ?

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit effectivement du surcoût par rapport à l'achat d'un bus standard.

La pose d'une conduite Fluxys dans le cadre d'une synergie avec le nouveau siège de l'OTAN est une opportunité temporaire qui offre des conditions économiques favorables au projet. Contrairement à certaines informations parues dans la presse, la pose de cette conduite est préfinancée par Fluxys et la demande de raccordement ne représente qu'un coût de 2.000 euros.

Les autobus fonctionnant au gaz naturel ont atteint le stade de maturité technologique et circulent à concurrence de plusieurs milliers d'exemplaires dans les pays limitrophes. Leur capacité en passagers n'est pas inférieure à celle des bus fonctionnant au diesel et leur autonomie est aujourd'hui tout à fait compatible avec les besoins de l'exploitation du réseau de la STIB.

Les bus seront ravitaillés en gaz durant la nuit. La question des trajets supplémentaires ne se pose donc pas.

La durée de vie d'un tel bus varie entre seize et dix-sept ans. La STIB possède actuellement vingt bus au gaz, qui circulent depuis 1993. Ceux-ci seront remplacés en raison de leur caractère obsolète.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Rousseaux.

Mme Jacqueline Rousseaux.- L'installation de la nouvelle unité de compression de gaz à Haren et la nouvelle connexion à une conduite Fluxys se ferait grâce à l'installation du nouveau siège de l'OTAN. Quelle en est la raison ?

M. Pascal Smet, ministre.- L'OTAN a également besoin de gaz et pourrait dès lors se fournir à la même conduite.

Mme Jacqueline Rousseaux.- Concernant l'autonomie, les bus seront ravitaillés pendant la nuit. Cela signifie qu'ils doivent se rendre

systématiquement à Haren pour être ravitaillés en gaz ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- C'est toujours le cas.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Waar bevoorraden de andere bussen zich?*

Mme Jacqueline Rousseaux.- Quels sont les points de ravitaillement des autres bus ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Zij gaan naar verschillende vaste depots. De bussen op gas gaan allemaal naar hetzelfde depot.*

M. Pascal Smet, ministre.- Cela dépend des dépôts de bus, qui sont fixes. Les bus qui circuleront au gaz se rendront tous vers le même dépôt.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Gaan ze allemaal naar Haren?*

Mme Jacqueline Rousseaux.- Iront-ils tous à Haren ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Niet alle bussen, maar wel die op gas.*

M. Pascal Smet, ministre.- Pas tous les bus, mais les bus au gaz, oui.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Een bus die het Zuiden van Brussel bedient en 's nachts altijd naar Haren moet, rijdt toch bijkomende trajecten?*

Mme Jacqueline Rousseaux.- Alors, un bus qui circule dans le Sud de Bruxelles doit aller se ravitailler la nuit à Haren. Cela fait des trajets supplémentaires.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- U mag altijd een goede locatie voorstellen voor een depot in Ukkel.*

M. Pascal Smet, ministre.- Si vous avez des propositions pour un dépôt à Uccle, vous pouvez toujours les suggérer.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Hoeveel aansluitingen op het Fluxys-net zijn er?*

Mme Jacqueline Rousseaux.- Combien y a-t-il de connexions Fluxys ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat moet ik nagaan. Ik zal het u meedelen per mail.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je dois vérifier. Je vous le communiquerai plus tard par mail.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Wat gebeurt er met de bussen zonder een roetfilter?*

Mme Jacqueline Rousseaux.- Pourriez-vous aussi me dire ce qu'on fait avec les bus qui ne sont pas dotés d'un filtre à particules ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Alle bussen zullen uitgerust zijn met een roetfilter. De oude bussen worden echter ook vervangen door* nieuwe.

M. Pascal Smet, ministre.- Tous les bus seront équipés de filtre à particules. Mais il y a aussi un processus de remplacement des bus. Les anciens bus vont être remplacés par des nouveaux.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).- Uiteraard, maar binnen welke termijn? Zij stoten heel wat roet uit. Slechts 269 van de 550 bussen hebben een roetfilter. Wat gebeurt er met de andere? Waarom hebben zij geen filter?*

Mme Jacqueline Rousseaux.- Evidemment. Mais le tout est de voir les délais. Ils émettent quand même beaucoup de suie. On a mis des filtres à particules sur 269 bus sur une flotte de 550. Que fait-on des autres ? Pourquoi n'ont-ils pas été pourvus de filtres à particules ?

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "het al te vaak schandalige taalgebruik bij de MIVB

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en op vraag van de minister, wordt de vraag geacht te zijn ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

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

betreffende "de evolutie van de tarieven van de openbaarvervoerbedrijven".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Volgens de pers zou de NMBS niet langer bereid zijn om mee te werken aan de uitwerking van een enige vervoerbewijs voor de NMBS, de TEC, de MIVB en De Lijn en eerder voorstander zijn van bilaterale akkoorden met de verschillende operatoren.*

De harmonisering van de tarieven was nochtans een verbintenis die de NMBS en de federale

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "la qualité trop souvent scandaleusement déplorable du néerlandais à la STIB".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, excusé, et à la demande du ministre, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS

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

concernant "l'évolution de la tarification entre les opérateurs de transports publics".

Mme la présidente.- La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs.- Je pense qu'il s'agit du même cas de figure que pour les boas, encore que c'est sans doute plus nuancé. J'ai fait référence, le 17 février, quand j'ai posé ma question, à un article de presse. D'autres ont suivi par après. Mais le règlement veut que je lise ma question telle que je l'ai introduite.

La presse s'est faite l'écho du fait que les autorités de la SNCB pourraient revenir en arrière à propos

overheid met het gewest en de andere openbare vervoersmaatschappijen zijn aangegaan in het kader van het protocolakkoord over het GEN.

De uitvoering van die verbintenis heeft een aantal technische en financiële aspecten, maar is vooral een instrument om het openbaar vervoer te promoten en de coherentie van het vervoersaanbod te waarborgen.

Wat is uw standpunt in dit dossier?

Het abonnement 65+ van de MIVB kan niet worden gebruikt voor verplaatsingen op het NMBS-net binnen Brussel. Tot de leeftijd van 65 jaar is het mogelijk om met een MTB-abonnement op beide netten te reizen. Moeten wij de senioren niet dezelfde mogelijkheid bieden en een aangepaste formule uitwerken?

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

de la carte unique de transport aux opérateurs SNCB, TEC, STIB et De Lijn, et privilégier des accords bilatéraux avec chacun des opérateurs.

Je voudrais vous interroger à cet égard, dans la mesure où j'estime que l'évolution de ce projet d'harmonisation des tarifs en matière de transport public est lié aux engagements qui ont été pris par la SNCB et l'Etat fédéral avec la Région et les autres opérateurs de transports publics dans le cadre du protocole pour la mise en oeuvre du RER.

Je me souviens d'ailleurs d'un de vos prédécesseurs qui disait "la première phase, c'est l'harmonisation. Cela va se faire, et c'est un pas très important". On voit que ce n'est pas si simple !

Même si je peux comprendre que la mise en oeuvre de cette politique de tarification unifiée a des dimensions techniques et financières évidentes, il me semble que, pour ce qui concerne l'utilisateur, l'engagement qui est pris est davantage lié à la promotion du transport public et à la cohérence de l'offre de transport quels que soient les opérateurs publics fédéraux ou régionaux qui sont censés collaborer.

Je voudrais connaître votre position dans ce dossier et vous interroger plus particulièrement sur une question qui peut paraître périphérique mais qui est peut-être assez révélatrice de cette problématique. Il me revient en effet que les utilisateurs de l'abonnement senior 65+ de la STIB n'ont pas la possibilité d'utiliser ce titre de transport dans le cadre de leurs déplacements faisant usage des lignes de la SNCB à l'intérieur des frontières régionales.

Ne conviendrait-il pas à l'occasion des débats qui vont se tenir sur l'harmonisation des tarifs de clarifier la donne pour permettre aux seniors bruxellois de privilégier l'utilisation des transports publics dans leurs déplacements à l'intérieur des frontières régionales en utilisant les lignes de la SNCB ? C'est particulièrement gênant pour ceux qui utilisaient cette facilité avant l'âge de 65 ans, notamment avec l'abonnement MTB. Il semble qu'il n'y ait pas de tarif adapté. Les gens ne demandent pas la gratuité complète, mais un tarif senior 65+ qui comprenne l'utilisation des lignes SNCB.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Het 65+ abonnement is inderdaad alleen geldig op het MIVB-net. Er bestaat echter een reciprociteitsovereenkomst met De Lijn en de TEC waarbij 65-plussers uit de drie gewesten gratis mogen reizen op het net van de drie voornoemde maatschappijen. Bij de NMBS geldt alleen een voorkeurtarief.*

Met het Jumpticket kan de reiziger zich met trein, tram of bus van alle openbare vervoersmaatschappijen verplaatsen binnen de zone Brussel. Het Jumpticket is echter niet geldig op de lijn NAVO-Brussels Airport.

Wat het enig vervoerbewijs betreft, hebben de vier vervoersmaatschappijen in februari 2009 een akkoord gesloten om daarvan werk te maken. Ondertussen blijven de bestaande bilaterale overeenkomsten van kracht. Dit akkoord sluit ook aan bij het politiek akkoord uit mei 2006 dat door de vier Belgische ministers van Mobiliteit werd gesloten.

De MOBIB-chipkaart is een primeur. De andere vervoersmaatschappijen kunnen op de daarvoor gekozen standaard (Calypso) aansluiten. De eerste technische tests zijn veelbelovend. In 2010 moet er een eenvormig vervoerbewijs komen voor de MIVB en de NMBS. Voor de andere vervoersmaatschappijen is dat 2012.

De regering is ook voorstander van een tariefintegratie tussen de vier operatoren van het openbaar vervoer, zoals bepaald in het Iris 2-vervoersplan. Eerst moet de technologie van het enig vervoerbewijs op punt staan. Vervolgens moeten de gewesten met de operatoren overleggen over de kortingen voor de reizigers die van deze formule gebruik maken en wie de kosten daarvan zal betalen.

M. Pascal Smet, ministre.- L'abonnement senior 65+ de la STIB ne couvre effectivement que le réseau de la STIB, mais il existe un accord de réciprocité avec le TEC et De Lijn, suivant lequel les trois sociétés ouvrent leur réseau gratuitement aux 65+ des trois Régions. Seule la SNCB manque à cet accord de réciprocité. Elle n'offre en effet pas le transport gratuit aux voyageurs de 65 ans et plus. Elle prévoit simplement un tarif préférentiel pour les seniors : 5 euros pour un voyage aller-retour en deuxième classe.

Cependant, le ticket Jump - 1,70 euro en prévente et 2 euros à bord du véhicule - , qui donne droit à un voyage avec possibilité de correspondance sur tout le réseau de la STIB, sauf sur le tronçon NATO-Brussels Airport, est également valable sur les réseaux urbains bruxellois de De Lijn, du TEC et de la SNCB. Il permet de voyager entre chaque gare de la SNCB située sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et aussi de profiter des services des autres sociétés de transport public en Région de Bruxelles-Capitale.

Quant à la carte unique de transport, je peux vous rassurer : le dossier a entre-temps évolué positivement. Les quatre opérateurs de transport réunis au sein du comité d'orientation fin février dernier ont en effet confirmé leur volonté d'aller de l'avant. Cet accord conclu entre les quatre opérateurs ne remet par ailleurs pas en cause les accords bilatéraux existants, notamment celui conclu entre la STIB et la SNCB, et s'inscrit dans la ligne de l'accord politique pris en mai 2006 par les quatre ministres de la Mobilité du pays.

En lançant la carte à puce MOBIB, nous sommes les pionniers en matière de télébilletique. Le standard Calypso retenu pour la carte MOBIB pourra être dès lors adopté par les autres opérateurs. Les premiers tests techniques se sont en tout cas montrés concluants. L'intégration billétique entre la STIB et la SNCB devrait se concrétiser en 2010. Celle avec les autres opérateurs ne le sera pas avant 2012.

Enfin, en ce qui concerne l'intégration tarifaire entre les quatre opérateurs de transport public, comme le plan de déplacements IRIS 2 actuellement en cours de finalisation le fait apparaître, le gouvernement y est favorable. Il faut d'abord mettre la technologie au point pour disposer d'un titre unique intégrant les contrats de transport

Mevrouw de voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Zou een ruimer aanbod tot meer inkomsten kunnen leiden?*

Het is ook minder belangrijk om te berekenen wat een reiseenheid werkelijk kost, dan om te onderzoeken hoe de kosten beter worden gedekt.

Uit uw antwoord op mijn vraag over de 65-plussers blijkt duidelijk dat er een probleem is. Wie van Oostende naar Brussel reist, geniet een veel groter voordeel dan wie zich via lijn 26 van Ukkel naar Schaarbeek verplaatst. Misschien moet de NMBS maar eens onderzoeken hoe de Brusselse senioren hun 65+abonnement op de trein kunnen gebruiken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RACHID MADRANE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

des quatre opérateurs, et puis entamer les concertations Régions-opérateurs pour définir les avantages tarifaires à consentir pour les trajets multi-opérateurs, et surtout la répartition de leur impact entre tous les protagonistes, puisque finalement quelqu'un doit payer. La question sera donc : qui paye ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs.- Concernant votre dernière question, même si par ailleurs je suis favorable à des processus visant au libre-accès des transports publics - payés par le tiers-payant - , je pense qu'on ne prend pas assez en compte la possibilité d'élargir l'assiette. Qui va payer ? Ne peut-on pas penser qu'à un moment une offre structurée va rapporter davantage ?

Plutôt que de faire un calcul à courte vue, qui consiste à dire que, si on donne des avantages, alors il faut qu'on sache qui va bénéficier de quoi, on peut aussi faire un calcul qui vise à augmenter les marges de distribution, de telle sorte qu'on n'en soit pas à calculer à l'unité de voyage. Il serait plus intéressant de calculer comment, grâce à l'augmentation du nombre de voyageurs dans les transports publics, on peut arriver à une meilleure couverture des coûts.

Pour les 65+, ce que vous m'avez répondu confirme qu'il y a un problème. En effet, l'avantage que la SNCB octroie aux seniors est très important quand on habite à Ostende et qu'on se rend à Bruxelles, par exemple. Mais il est dérisoire si on habite à Uccle et qu'on veut utiliser la ligne 26 pour aller à Schaerbeek. Je pense qu'il serait intéressant d'interpeller la SNCB pour voir comment amener les seniors bruxellois à utiliser leur titre de transport 65+ avec un supplément pour la SNCB.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. RACHID MADRANE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het standpunt van de MIVB ten aanzien van de handelsruimten in de Brusselse metro".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Op 17 maart 2006 ondervroeg ik u over de huurovereenkomsten die de MIVB in de jaren 1990 en begin de jaren 2000 sloot met de handelaars in de Brusselse metrostations. Volgens een studie van de juridische dienst van het Brussels Gewest zouden deze contracten niet in overeenstemming zijn met de wetgeving.*

U zei toen dat u het beheerscomité van de MIVB hierover zou ondervragen. Ik wacht al twee jaar op een antwoord. Waarom heeft de MIVB contracten gesloten met de handelaars, waarvan sommigen nadien grote investeringen gedaan hebben, terwijl die contracten niet wettelijk waren? De handelaars zitten nu in een moeilijk parket. Zij kunnen hun zaak niet verkopen, staan voor problemen bij de banken, enzovoort. Hun toekomst is onzeker.

In verschillende metrostations zijn grote renovatiewerken gepland, bijvoorbeeld in Montgomery, waar ze van start zouden gaan in 2009. Die werken zijn nog steeds niet begonnen. Staan ze nog op de agenda? Wanneer gaan ze van start en hoe lang zullen ze duren? Wat gebeurt er ondertussen met de handelszaken in dit station?

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la position de la STIB vis-à-vis des emplacements commerciaux situés dans le métro bruxellois".

Mme la présidente.- La parole est à M. Madrane.

M. Rachid Madrane.- Le 17 mars 2006, je vous interrogeais sur le fait que la STIB avait signé, dans les années 1990 et au début des années 2000, des baux commerciaux avec les commerçants présents dans diverses stations de métro de Bruxelles. Or, il semble qu' une étude réalisée par le service juridique de la Région de Bruxelles capitale considère que de tels baux étaient « illégaux », ou à tout le moins non conformes à la législation en vigueur.

A l'époque, M. le ministre, vous aviez répondu que vous alliez interroger le comité de gestion de la STIB sur ce point. Cela fait maintenant bientôt deux ans que j'attends une réponse. Je me permets donc de revenir vers vous afin que vous puissiez nous faire part des réponses du comité de gestion de la STIB sur ce dossier et sur les raisons qui ont poussé la société de transport à signer à l'époque des baux avec des commerçants, pour considérer après coup que ces baux n'étaient pas conformes alors même que certains des commerçants présents dans ces stations avaient parfois investi des sommes considérables pour rénover leurs commerces.

Cette situation est à la fois pénalisante pour les commerçants qui se retrouvent aujourd'hui dans une situation totalement inextricable et difficile pour la STIB. Impossibilité pour les commerçants de revendre leurs fonds de commerces, difficultés face aux banques, incertitudes quant à leur avenir...

Il semble que des travaux de rénovation importants ont été envisagés dans diverses stations de métro de Bruxelles, notamment dans la station Montgomery, où la STIB avait annoncé le début des travaux pour l'année 2009. Actuellement, les travaux n'ont toujours pas débutés. Pourriez-vous me dire si ces travaux sont toujours à l'agenda ? Si oui, quand

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Op 17 maart 2006 beantwoordde ik een dringende vraag over dit onderwerp. Ik zei toen dat de verhuur van winkelruimten een exclusieve bevoegdheid is van de MIVB en dat de opdrachthouder van de regering de MIVB zou interpelleren op de eerstvolgende vergadering van het beheerscomité. Dat gebeurde op 28 maart 2006.*

Het antwoord van de beheerders van de MIVB bevatte de volgende elementen. In het verleden heeft de MIVB een soort handelshuurovereenkomsten gesloten met handelaars die in de metro een deel van de openbare ruimte gebruiken voor hun activiteit. Bij nader onderzoek blijkt dat de betwiste overeenkomsten in feite domeinconcessies zijn. Met die overeenkomsten wilde de MIVB de infrastructuur van metro en premetro herwaarderen, rekening houdend met de algemeen geldende regels met betrekking tot de openbare ruimte en met de belangen van de handelaars. Dat deze overeenkomsten een verkeerde naam meekregen, is te verklaren door de complexe rechtspraak en rechtsleer ter zake.

Sinds twee jaar gebruikt de MIVB nieuwe overeenkomsten, die duidelijk als domeinconcessie zijn aangegeven en die voorwaarden bevatten waarmee de handelaars akkoord gaan. De MIVB vernietigt de oude contracten niet, maar wil ze a posteriori in domeinconcessies omzetten. Daartoe pleegt ze overleg met de handelaars. Het contract krijgt meestal zijn nieuwe titel op het moment dat het oude contract vervalt.

Als de overeenkomst vroegtijdig wordt verbroken wegens werkzaamheden, heeft dat niets met de problematiek van de benaming van de contracten te maken.

Wat ook hun omschrijving is, de overeenkomsten die de MIVB met de handelaars sluit, bevatten uitdrukkelijke clausules waarin de handelaars zich

devraient-ils être mis en route ? Pourriez-vous nous donner une estimation de la durée de ces futurs travaux ? Qu'adviendra-t-il des commerçants installés dans cette station ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme je l'avais déjà précisé le 17 mars 2006 en réponse à une question d'actualité, la problématique de la location des surfaces commerciales relève de la seule compétence des organes de gestion de la STIB. J'avais également précisé que le chargé de mission du gouvernement interpellerait la STIB lors d'une prochaine séance du comité de gestion. Ce fut chose faite le 28 mars 2006. Je vous détaillerai donc aujourd'hui la réponse apportée par les organes de gestion à ce sujet.

La STIB a conclu dans le passé des contrats qualifiés de baux commerciaux avec plusieurs commerçants du métro sur des parcelles du domaine public. L'examen attentif des conventions litigieuses a démontré qu'il s'agit en réalité de conventions de concession domaniale tentant de concilier au mieux le souci de la STIB de valoriser les infrastructures du métro et du pré-métro dans une mesure compatible avec, d'une part, les exigences inhérentes à la gestion de toute parcelle du domaine public et d'autre part, les intérêts commerciaux des occupants des emplacements commerciaux. L'erreur de qualification des conventions, d'ailleurs commune aux parties, s'explique par la complexité juridique qui existe dans la jurisprudence et dans la doctrine à ce sujet.

Depuis deux ans, de nouveaux contrats de concession domaniale, qualifiés plus clairement, à des conditions qui satisfont les commerçants sont conclus. Quant aux « anciens » contrats, la STIB ne postule aucunement leur nullité mais bien leur requalification en contrats de concession domaniale. Pour ce faire, elle privilégie la voie des négociations à l'amiable avec les commerçants concernés. La requalification intervient en général à l'échéance de l'ancien contrat.

La question des travaux conduisant le cas échéant à une interruption anticipée des relations contractuelles est une question différente, non liée à la problématique de qualification des contrats en leur version ancienne.

ertoe verbinden de hinder van de MIVB-werkzaamheden te verdragen, ook al duren ze langer dan 40 dagen. Bij de aanvang van nieuwe werkzaamheden overlegt de MIVB met de betrokken handelaars, waarbij ze luistert naar hun klachten en alternatieven voorstelt. Al naargelang de werf kunnen die alternatieven tijdelijk of definitief zijn.

De renovatiewerkzaamheden aan het station Montgomery zijn met enige tijd uitgesteld, omdat er nog geen technische duidelijkheid bestaat over het toekomstige eindstation van tramlijnen 39 en 44 en omdat het financiële plaatje nog niet rond is. Er is een nieuwe onderzoeksfase van start gegaan. Eind 2009 kunnen normaal gezien alle knopen worden doorgehakt. Normaal gezien zullen we dan de aanvragen indienen voor de stedenbouwkundige en de milieuvergunning.

Bij de opmaak van de begroting voor 2010 zullen we meer duidelijkheid krijgen over de planning van de werkzaamheden.

- Het incident is gesloten.

En effet, quelle que soit cette qualification, les conventions qui lient la STIB aux commerçants comportent des clauses en vertu desquelles les commerçants s'engagent expressément à supporter des travaux décidés par la STIB ou la Région, même si ceux-ci devaient durer plus de 40 jours. Ces clauses constituent la loi des parties et doivent être respectées par les commerçants concernés. Lorsqu'un chantier est annoncé, la STIB engage une négociation avec les commerçants concernés. Après avoir pris connaissance de leur souhait, elle présente les alternatives possibles. Celles-ci peuvent être temporaires ou définitives. Chaque chantier est différent de ce point de vue.

En ce qui concerne les futurs travaux de rénovation de la station Montgomery : le projet de rénovation de la station a été reporté pour des raisons techniques (nécessité de revoir le concept de l'exploitation du terminus des lignes 39 et 44) et pour des raisons budgétaires. Une nouvelle phase d'études vient d'être entamée. Les décisions finales devraient pouvoir être prises à la fin de cette année et les procédures relatives aux permis d'urbanisme et d'environnement pourraient être lancées.

La fixation des budgets 2010 devrait permettre d'établir le planning de cette réalisation.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

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

betreffende "de dienstwagens van de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Op 6 februari deed de MIVB een offerteaanvraag voor de leasing van haar wagenpark. Vreemd genoeg staat daar nergens in vermeld om hoeveel*

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS

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

concernant "les voitures de fonction à la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs.- Je souhaite vous interroger sur l'appel d'offres lancé par la STIB le 6 février dernier pour un marché de leasing pour son parc automobile. Certains observateurs s'étonnent

voertuigen het gaat.

Over hoeveel dienstwagens ("directiewagens" volgens de offerteaanvraag) beschikte het kader van de MIVB in 2000, 2003, 2006 en 2008? Uit deze cijfers kan blijken of dit soort voordelen de laatste jaren al dan niet meer wordt toegekend dan vroeger, omdat het moeilijker is om mensen te vinden voor bepaalde functies.

Ook brandstofkaarten vormen een voordeel in natura voor kaderleden. Hoe zit het daarmee? Volgens de offerteaanvraag moeten de directiewagens geleverd worden met verzekeringen en brandstofkaarten, eventueel gecombineerd met een MIVB-abonnement.

Het parlement keurde echter onlangs een resolutie goed over de "hypermobiel"-kaart die net bedoeld is om bedrijven te ontraden om systematisch hun toevlucht te nemen tot bedrijfswagens als voordeel in natura.

Het is paradoxaal dat uitgerekend de openbare vervoersmaatschappij gebruik maakt van dit systeem dat het gebruik van auto's bevordert! Moeten de overheden in deze crisistijd overigens extralegale voordelen toekennen om kwalitatief personeel aan te trekken? De overheid biedt immers vaste betrekkingen, wat al een groot voordeel is.

Wat vindt u van dit systeem? Werd de controle op de verloning geïnstalleerd, zoals voorzien in het nieuwe beheerscontract? Wat vindt het auditcomité over het systeem van dienstwagens?

que, dans cet appel d'offre, aucune indication n'apparaisse quant au nombre de véhicules concernés par l'offre, pour les différents types de véhicule.

Je voudrais savoir combien de véhicules dit de société – l'appel d'offre parle de véhicules de direction – sont actuellement mis à la disposition des cadres de la STIB. Vous me permettrez également de vous interroger sur l'évolution de ce parc de véhicules : combien de véhicules de ce type étaient en service en 2000, 2003, 2006 et en 2008 ? Ainsi, nous pourrions mieux mesurer s'il est exact, comme certains le prétendent, que ce type d'avantages est octroyé plus régulièrement ces dernières années, pour faire face aux difficultés de recrutement dans certaines fonctions ; on cite les informaticiens notamment.

Je voudrais également savoir ce qu'il en est de la mise à disposition de cartes de carburant, qui seraient aussi considérées comme avantage en nature pour encourager certains cadres de la société. Le marché fait effectivement état du fait que des voitures de direction seront offertes avec assurances et cartes de carburant, éventuellement en combinaison avec un abonnement de la STIB.

Vous me permettrez deux réflexions :

1. Nous avons voté une résolution sur la carte « hypermobile » qui vise justement à ce qu'avec notre opérateur de transport public, on décourage le recours systématique à l'avantage en nature constitué par la seule voiture de société !

2. Il est pour le moins paradoxal de voir notre société de transport public recourir à ce système qui privilégie l'utilisation de la voiture! On peut d'ailleurs s'interroger, en période de crise, sur la nécessité d'octroyer des avantages extra-légaux pour attirer un personnel de qualité dans les entreprises publiques, qui offrent déjà un avantage en terme de stabilité d'emploi assez incomparable.

Je voudrais donc avoir votre avis sur ce système de bonification et vous demander, par la même occasion, si le contrôle des rémunérations prévu, si je ne me trompe, dans le nouveau contrat de gestion, a bien été mis en place et quel est l'avis du comité d'audit sur cette question de l'attribution d'avantages en nature via la mise à disposition de voitures de société.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Zeventien directieleden van de MIVB beschikken over een bedrijfswagen. Het gaat over 0,3% van het totale aantal werknemers van de maatschappij. Het aantal bedrijfswagens is de afgelopen jaren amper gewijzigd. In 2002 waren er 15, in 2006 zijn er twee extra aangekocht. Vier directieleden hebben een tankkaart.*

De offerteaanvraag die op 6 februari 2009 werd gepubliceerd, heeft niets te maken met de aankoop van voertuigen maar gaat over de leasing van dienstwagens voor de MIVB. De bedoeling is dat de MIVB zich in regel brengt met de wetgeving over openbare aanbestedingen. De offerteaanvraag wordt om de vijf jaar uitgeschreven.

Zoals in het beheerscontract wordt voorgeschreven, werd er een auditcomité en een vergoedingscomité opgericht op 23 oktober 2007. Het auditcomité controleert de rekeningen van de MIVB en heeft zich niet uitgesproken over de voordelen in natura van de directieleden. Het vergoedingscomité doet voorstellen inzake de vergoedingen van de directieleden.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (*in het Frans).- Ik had wel door dat de offerteaanvraag niet over de aankoop van bedrijfswagens ging. Nu heb ik ook*

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

M. Pascal Smet, ministre.- Actuellement, 17 membres du personnel de direction de la STIB disposent d'une voiture de société. Sur 6.500 personnes employées par la STIB, cela représente un taux de 0,3%. Le nombre de véhicules de société a très peu évolué lors de ces dernières années. En 2002, la STIB comptait 15 véhicules de société. Deux véhicules supplémentaires ont été octroyés en 2006. Quatre collaborateurs bénéficient en outre d'une carte de carburant.

L'appel d'offres paru le 6 février 2009 ne concerne pas l'acquisition d'un lot de véhicules. Il s'agit du renouvellement du dossier de qualification des différents partenaires dans le cadre du leasing des voitures de direction et des véhicules techniques de la STIB, c'est-à-dire des véhicules d'intervention, camionnettes, etc.

Se faisant, la STIB se conforme aux règles de qualification en vigueur dans les marchés publics. Ainsi, tous les 5 ans, elle renouvelle ce marché, qui lui permet de sélectionner un certain nombre de fournisseurs potentiels à qui elle s'adressera ensuite, lorsqu'il y aura un besoin en nouvelles livraisons de véhicules de leasing.

Comme prévu par le contrat de gestion, un Comité d'audit ainsi qu'un Comité des rémunérations ont été institués au sein du Comité de gestion de la STIB, le 23 octobre 2007. Le comité d'audit assure le suivi spécialisé des comptes de l'entreprise et n'a pas eu à se prononcer sur l'attribution d'avantages en nature via la mise à disposition de voitures de société. Le comité des rémunérations est quant à lui chargé de proposer les rémunérations des administrateurs et des deux membres de la direction générale.

Le comité de rémunération est chargé de proposer les rémunérations des administrateurs et des deux membres de la direction générale.

Mme la présidente.- La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs.- J'avais bien vu qu'il s'agissait d'un appel d'offres qui ne concernait pas des véhicules supplémentaires. Celui-ci m'a permis

ontdekt dat er wel erg veel kaderleden bij de MIVB werken.

- Het incident is gesloten.

de découvrir le nombre impressionnant de cadre.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

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

betreffende "de follow-up van het richtplan van de middenring en de voorbereiding van de uitvoeringplannen voor de werken voorzien aan de Lambermont- en Wahislaan".

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS

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

concernant "le suivi du plan directeur de la moyenne ceinture et la préparation des plans d'exécution des travaux prévus boulevards Lambermont et Wahis".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Ik heb u al meermaals ondervraagd over de studies betreffende de werken aan de lanen van de middenring.*

Twee jaar geleden zei u dat er werk van werd gemaakt en dat u studies zou laten uitvoeren over de heraanleg van de Lambermont- en de Wahislaan en van het Meiserplein. Wat is de stand van zaken? Is het werk van het begeleidingscomité, dat de planning van de werken in goede banen leidt, voltooid? Wanneer loopt de opdracht ten einde?

Hoe zit het met de studies ter voorbereiding van de werken aan de Lambermont- en de Wahislaan?

Er moeten nog knopen worden doorgehakt over aanpassingswerken aan het Meiserplein.

De Schaarbekenaren wachten al tien jaar op werken om de leefbaarheid in de omgeving van de middenring te verbeteren. De maximumsnelheid moet er worden verlaagd.

In afwachting van een oplossing voor het Meiserplein, gebeurt er niets voor de mensen die in de omgeving van de middenring wonen. Er

Mme la présidente.- La parole est à M. Grimberghs.

M. Denis Grimberghs.- Je vous ai déjà interrogé régulièrement sur l'évolution des études préalables à la réalisation des travaux prévus dans votre plan pluriannuel de travaux publics pour les boulevards de la moyenne ceinture.

Il y a deux ans, vous m'indiquiez que le plan directeur relatif à la moyenne ceinture était en cours d'élaboration et que, dès qu'il serait terminé, les études préalables à la réalisation des travaux prévus aux boulevards Lambermont et Wahis ainsi qu'à la place Meiser seraient lancées. Je souhaiterais savoir où on en est à ce jour. Les travaux du comité d'accompagnement relatifs à l'élaboration du plan directeur sont-ils terminés ? Le cas échéant, dans quel délai le comité d'accompagnement et le chargé d'études doivent-ils terminer leur mission ?

Je voudrais également savoir si les études préalables à l'élaboration des plans d'exécution des travaux aux boulevards Lambermont et Wahis sont lancées.

De même, je souhaiterais que vous indiquiez si vous conditionnez la réalisation des travaux aux boulevards Lambermont et Wahis aux réflexions

circuleren nochtans al sinds 1988 ideeën. De administratie is klaar om werk te maken van de heraanleg, maar er gebeurt niets.

non encore abouties à ce jour concernant les aménagements nécessaires à la place Meiser.

Les habitants de la commune de Schaerbeek attendent depuis plus de dix ans que des aménagements soient effectués afin d'améliorer la convivialité urbaine que l'on est en droit d'attendre des boulevards de la moyenne ceinture, avec en conséquence de cet aménagement de l'infrastructure routière, une diminution de la vitesse du trafic sur cet axe.

Les habitants des boulevards des grandes ceintures résidant au-delà de la place Meiser sont pris en otage dans l'attente d'une solution pour la place Meiser. En attendant, on ne fait rien. Les plans d'exécution de 1988 concernaient une voie latérale à la descente. Celle-ci était terminée et prête à être déposée au service d'urbanisme. L'administration dispose de tout ce qu'il faut et depuis longtemps. La question est de savoir quand on y passe.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het geplande richtschema voor de middenring werd aangepast, rekening houdend met de richtschema's voor de werken aan Delta en de RTBF/VRT. Deze studie is bijna voltooid. De resultaten worden op 3 april 2009 voorgesteld aan het begeleidingscomité, waarvan de gemeenten Schaarbeek, Elsene en Etterbeek deel uitmaken.*

Begin 2008 werd een mobiliteitsstudie opgestart over de heraanleg van het Meiserplein. Deze studie omvat 3 fases: een oriëntatiefase waarbij verschillende mogelijkheden worden bestudeerd, een tweede fase waarin op basis van de oriëntatiefase een scenario wordt bepaald, en een derde fase waarin een eindrapport wordt opgesteld.

Deze studie is enigszins uitgelopen en de resultaten van de oriëntatiefase worden voorgesteld op het begeleidingscomité van 23 april 2009, in aanwezigheid van de gemeente Schaarbeek.

Er worden ook plannen uitgewerkt met betrekking tot een concreet project op de Wahislaan en de Lambermontlaan. Het project loopt van de Roosstraat tot de Leopold III-laan.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Concernant le plan directeur de la moyenne ceinture, le calendrier prévu par l'étude a été revu en fonction des nombreux autres schémas-directeurs en cours actuellement, notamment ceux des sites de Delta et de la RTBF/VRT. Cette étude arrive à son terme et ses résultats seront présentés le 3 avril prochain, lors de la dernière réunion du comité d'accompagnement, dont font partie les communes de Schaerbeek, Ixelles et Etterbeek. Ce schéma directeur sera en conformité avec les autres schémas directeurs.

Une étude de mobilité a été lancée début 2008 concernant le réaménagement de la place Meiser.
Elle comporte trois phases :

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

Cette étude a également pris un peu de retard et les résultats de la phase 1 (analyse et comparaison des

Er werd reeds een eerste begeleidingscomité georganiseerd in aanwezigheid van de gemeente Schaarbeek, de MIVB, Leefmilieu Brussel, de betrokken politiezone en de betrokken gewestelijke diensten.

Deze plannen werden geënt op de conclusies van het structuurplan voor de middenring, het mobiliteitsplan voor Schaarbeek en de aanbevelingen van IEB op basis van een buurtonderzoek.

Het tijdschema voor het project Lambermont-Wahis loopt als volgt: op 31 maart 2009 de voorstelling van het project aan de omwonenden, met de mogelijkheid tot opmerkingen; voltooiing van de plannen bestemd voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning met het oog op de indiening ervan in de zomer van 2009.

Het project Lambermont-Wahis staat los van het project voor de heraanleg van het Meiserplein.

Er gaat bijzondere aandacht naar de verbetering van de leefbaarheid van deze wijk. Er wordt daarom een zijweg gepland aan de oostzijde van deze laan. Deze zijweg moet ook zorgen voor een vlotter verkeer aan matige snelheid.

différentes variantes) seront présentés lors de la réunion du Comité d'accompagnement prévue le 23 avril prochain et pour laquelle la commune de Schaerbeek a été invitée.

J'en arrive aux travaux prévus aux boulevards Lambermont et Wahis.

L'élaboration de plans d'un projet concret portant sur les boulevards Wahis et Lambermont est en cours. Ce projet s'étend de la rue Roos jusqu'au boulevard Léopold III.

Un premier comité d'accompagnement où étaient invités la commune de Schaerbeek, la STIB, l'IBGE, la zone de police concernée et les services de la Région concernés a eu lieu.

Ces plans seront basés sur les conclusions émanant du Plan Directeur de la « Moyenne Ceinture », du Plan communal de mobilité de Schaerbeek et des recommandations qui découlent de la démarche participative faite par l'IEB auprès des riverains.

Le calendrier pour le projet Lambermont-Wahis est le suivant :

- Effectuer une présentation le 31 mars prochain aux riverains, comme retour d'information à la suite de la démarche participative faite par l'IEB fin 2007. A ce moment, nous souhaitons présenter l'état actuel du projet et récolter les remarques. Je vous invite à y assister.

- Terminer l'élaboration de plans destinés à introduire une demande de permis d'urbanisme (en concertation avec d'un côté le bureau d'études chargé de l'étude « Moyenne Ceinture » et de l'autre côté la commune et la zone de police locale). Cette demande pourrait être introduite durant l'été 2009.

Le projet Lambermont-Wahis est indépendant du projet de réaménagement de la place Meiser.

Une attention particulière est apportée quant à l'amélioration de la convivialité et du cadre de vie des riverains. A cette fin, l'étude du Plan directeur de la « Moyenne ceinture » et le projet Lambermont-Wahis prévoient la mise en place d'une voie latérale du côté est du boulevard. Cet aménagement a également comme objectif d'assurer la fluidité de la circulation sur le

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

betreffende "de terugbetaling van de MIVB-schoolabonnementen door de Franse Gemeenschap".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- In september jongstleden heeft de Franse Gemeenschap zich ertoe verbonden om 50% van de prijs van het MIVB-schoolabonnement terug te betalen aan alle leerlingen en studenten jonger dan 25 die in 2008-2009 ingeschreven waren in een instelling die door de Franse Gemeenschap wordt ingericht of gesubsidieerd.*

De MIVB werd belast met het administratief gedeelte van deze maatregel. De terugbetalingsaanvragen dienden naar de MIVB te worden gestuurd. De terugbetaling door de Franse Gemeenschap heeft echter heel wat vertraging opgelopen. Sommige gezinnen wachten er nog altijd op.

Hoeveel leerlingen en studenten hebben sinds het begin van het schooljaar een terugbetaling gevraagd?

Hoe komt het dat de terugbetaling zo lang op zich laat wachten? Heeft de MIVB de aanvragen direct aan de Franse Gemeenschap overgemaakt? Voert de MIVB een eerste controle uit?

Bij de TEC wordt de korting automatisch toegekend bij de indiening van de aanvraag. Zal er voor volgend jaar een systeem van automatische korting aan het loket komen? Dat is veel eenvoudiger en doeltreffender voor de gezinnen.

boulevard à vitesse modérée.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

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

concernant "le remboursement des abonnements scolaires de la STIB par la Communauté française".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Persoons. .

Mme Caroline Persoons.- En septembre dernier, la Communauté française s'est engagée à rembourser 50% du prix de l'abonnement scolaire payé à la STIB.

Cette possibilité de remboursement est destinée à tous les élèves et étudiants de moins de 25 ans inscrits pour l'année scolaire 2008/2009 auprès d'un établissement organisé ou subventionné par la Communauté française.

La STIB a été chargée de gérer la partie administrative de cette mesure, les formulaires de remboursement devant lui être renvoyés. Or le remboursement lui-même doit être effectué par la Communauté française – ce qui n'est pas encore fait... Seule une partie des demandeurs ont perçu leurs remboursements. Ce retard est interpellant. J'ai déjà interpellé le ministre fédéral à ce propos.

J'aimerais interroger le ministre sur ces demandes de remboursement et sur leur suivi. Combien d'élèves et d'étudiants ont-ils demandé un remboursement à la Communauté française depuis le début de l'année scolaire ?

Le ministre a dit qu'il y avait 29.800 demandes de remboursement, mais qu'il y avait eu des erreurs administratives dans les fichiers transmis par la STIB.

En début d'année scolaire, vous aviez précisé qu' «

un service au sein de la STIB s'occupe de réceptionner et d'enregistrer les demandes de remboursement, les informations récoltées étant directement transférées à la Communauté française » On se doute, vu le retard, que les demandes n'ont pas été directement transmises à la Communauté française.

Pourquoi un tel retard ? Ces demandes sont-elles effectivement renvoyées au fur et à mesure à la Communauté française (selon quelles modalités, dans quel délai, ...) ? Un délai a-t-il été imposé par la STIB ? Comment cela fonctionne-t-il ?

Une vérification des dossiers est-elle faite à la STIB ? Aux TEC, le remboursement est fait automatiquement lors de l'introduction de la demande. Pour l'an prochain, pouvons-nous espérer profiter d'un système de remboursement automatique au guichet ?

C'est plus simple et plus efficace pour les familles. Je voulais donc faire le point sur ce dossier.

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

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Tussen september 2008 en 4 maart 2009 heeft de MIVB 32.461 terugbetalingsaanvragen ontvangen en heeft de Franse Gemeenschap meer dan 29.000 terugbetalingen uitgevoerd.*

Om die maatregel te kunnen genieten, dienden de betrokken studenten een aanvraag bij de MIVB in te dienen via het formulier dat beschikbaar was op de website van de MIVB en in de Bootiks en Kiosken of dat sinds november 2008 rechtstreeks werd toegezonden bij de vernieuwing van hun abonnement.

De dienst van de MIVB die belast is met de behandeling van de aanvragen gaat na of het dossier ontvankelijk is en brengt de gegevens nadien in een databank in. Eenmaal per week maakt de MIVB die gegevens in een elektronisch formaat aan de Franse Gemeenschap over, zodat deze tot de terugbetaling kan overgaan.

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis septembre 2008 et jusqu'au 4 mars 2009, 32.461 demandes de remboursement ont été traitées par la STIB dans le cadre de la mesure visant à accorder une réduction de 50% sur certains tarifs d'abonnements aux élèves et étudiants inscrits dans un établissement organisé ou subventionné par la Communauté française. Durant la même période, la Communauté française a procédé à plus de 29.000 remboursements.

Afin de bénéficier de cette mesure, les étudiants concernés sont invités à introduire une demande à la STIB via le formulaire qui est disponible sur le site internet de la STIB, ainsi que dans les Bootik et les Kiosk, ou qui est envoyé directement, depuis novembre 2008, aux clients lors du renouvellement de leur abonnement.

Le service de la STIB chargé du traitement de ces demandes vérifie si les informations fournies par le demandeur sont conformes et recevables pour l'obtention de la ristourne de 50%. Ces données sont ensuite encodées par la STIB dans une base de données, pour être transmises, une fois par semaine, à la Communauté française, sous format

électronique. Cela permet à la Communauté française de procéder alors aux remboursements auprès des bénéficiaires.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Persoons.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- Volgens minister Dupont heeft de eerste gegevensoverdracht pas in december plaatsgevonden en is de vertraging daaraan te wijten. De Franse Gemeenschap heeft bovendien een tweede controle moeten uitoefenen, omdat er vergissingen en dubbele aanvragen waren.*

Zijn er contacten om volgend schooljaar de korting direct aan het loket toe te kennen?

Mme Caroline Persoons.- Selon la réponse du ministre Dupont, le premier transfert de données s'est fait en décembre. C'est cela qui a posé problème et a causé des retards. Il a en effet fallu effectuer un second contrôle à la Communauté française parce qu'il y avait des erreurs et des doublons. Cela contredit ce que vous dites au sujet d'un transfert hebdomadaire.

Y a-t-il des contacts pour que le remboursement se fasse de manière automatique au guichet à partir de juin pour la prochaine année scolaire ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er zijn contacten om de dienstverlening te verbeteren. U mag niet vergeten dat de Franse Gemeenschap die maatregel pas op het laatste ogenblik heeft genomen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a des contacts pour améliorer le service. Il ne faut pas oublier que cette année, la Communauté française a pris cette mesure en dernière minute.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- Ik blijf pleiten voor hetzelfde systeem als bij de TEC.*

Mme Caroline Persoons.- J'insiste auprès de vous et auprès de la STIB pour qu'il y ait le même système qu'aux TEC.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het fietspad in de Troonstraat waar recent een verkeersongeval plaatsvond".

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la piste cyclable de la rue du Trône, théâtre d'un récent accident de la route".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Op 10 februari 2009 gebeurde er in de Troonstraat een ernstig ongeval. Een fietser werd door het portier*

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, le 10 février, un dramatique accident a eu lieu rue du Trône. Une cycliste qui circulait sur la piste

van een auto geraakt en kwam onder een vrachtwagen terecht.

Een dergelijk ongeval moest hier vroeg of laat wel gebeuren. De Troonstraat is erg druk en smal. Talrijke bussen, vrachtwagens en fietsers maken er gebruik van, en de fietsers komen er vaak in de problemen.

Na het ongeval werd een nieuwe wegmarkering aangebracht. Het verplichte fietspad werd er door een fietssuggestiestrook vervangen. Is het niet mogelijk om de fietsers bovendien tegen het verkeer in te laten rijden, zodat ze beter opvallen vanuit geparkeerde wagens en de eventuele gevolgen van een ongeval beperkt blijven?

Kan de politie niet strenger optreden tegen voertuigen die geheel of gedeeltelijk op het fietspad parkeren? Kan u overwegen om een parkeerstrook af te schaffen?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Meteen na het ongeval heb ik met de fietsersverenigingen overlegd om een oplossing te zoeken. Er werd toen beslist om het fietspad door een fietssuggestiestrook te vervangen.*

U stelt voor om de rijrichting voor fietsers te

obligatoire a été heurtée par la portière d'un véhicule garé et ensuite projetée sous les roues d'un camion qui circulait sur la même chaussée.

Ce dramatique accident avait toutes les chances de se produire un jour. La rue du Trône est une voirie à forte densité de circulation, mais cependant étroite, ce qui la rend propice aux conflits entre les différents types d'usagers. Elle est empruntée par de nombreux bus et camions, mais constitue également un axe important pour les cyclistes. Ceux-ci se trouvent fréquemment coincés entre les véhicules en mouvement et les véhicules garés, ces derniers empiétant régulièrement sur la piste cyclable.

J'ai vu qu'un nouveau marquage a été réalisé rapidement après l'accident, remplaçant la piste cyclable obligatoire par une bande cyclable. Au delà de ce nouveau marquage, serait-il envisageable de mettre la circulation cycliste à contresens sur cette voirie peu aisée à aménager ? Cela permettrait d'augmenter la visibilité des cyclistes auprès des automobilistes en stationnement. En outre, s'ils ouvraient malgré tout leur portière au passage d'un cycliste, ils n'auraient qu'à s'en prendre à eux-mêmes et, au pire, à se faire coincer les doigts dans leur propre portière plutôt que d'envoyer un cycliste sous les roues d'un camion.

Ne serait-il pas opportun de solliciter la zone de police Bruxelles-Ixelles afin qu'elle sanctionne les conducteurs de véhicules régulièrement stationnés sur la piste cyclable, en double file, ou dont le véhicule, soit parce qu'il est garé avec peu d'égard pour les limites des emplacements prévus, soit parce que son gabarit ne correspond pas au tracé de la voirie - des camions ou des grands 4x4 - , déborde sur la piste cyclable ?

Pourrait-on éventuellement envisager la suppression d'une bande de stationnement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme vous l'avez remarqué, à la suite de cet accident, j'ai immédiatement pris mes responsabilités et j'ai organisé une concertation avec les associations cyclistes pour chercher les meilleures solutions. Une réunion s'est d'ailleurs très rapidement organisée sur place. Nous avons remplacé la piste

veranderen. Dat is echter niet in overeenstemming met artikel 9,1,2,1° met betrekking tot de plaats van de bestuurders op de openbare weg.

Ik vraag de politie al vier jaar om strenger op te treden tegen wildparkeerders. Blijkbaar hoort dat niet tot de prioriteiten van de politie en is er nood aan een mentaliteitswijziging,

De gemeente Elsene gaat er niet mee akkoord om een parkeerstrook af te schaffen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik hoop dat de betrokkenen in deze zaak hun verantwoordelijkheid zullen opnemen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de toegankelijkheid van het MIVB-net voor slechtzienden".

cyclable obligatoire par une bande cyclable suggérée, conformément au vade-mecum vélo de notre Région.

Votre proposition de faire circuler les cyclistes dans le sens inverse de la circulation va à l'encontre du code de la route. L'article 9.1.2.1° relatif à la place des conducteurs sur la voie publique stipule que lorsque la voie publique comporte une piste cyclable praticable, indiquée par des marques routières, les cyclistes sont tenus de suivre cette piste cyclable, pour autant qu'elle se trouve à droite par rapport au sens de leur marche. Ils ne peuvent pas suivre une telle piste cyclable lorsqu'elle se trouve à gauche par rapport au sens de leur marche.

Enfin, je peux vous assurer que j'insiste depuis quatre ans auprès de la police pour qu'elle fasse preuve de plus de sévérité à l'égard du stationnement sauvage. Force est malheureusement de constater que cette mesure ne fait toujours pas partie des priorités des services de police. Il y a encore beaucoup de travail à accomplir pour faire évoluer les mentalités.

La commune d'Ixelles refuse pour l'instant de supprimer une bande de stationnement.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Je remercie le ministre et j'espère que les autres mandataires impliqués dans ce dossier se montreront responsables et souhaiteront ne pas avoir d'autres accidents très graves sur la conscience.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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 "l'accessibilité de la STIB aux mal-voyants".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De Brailleliga wijst erop dat de metrostations niet zijn aangepast aan slechtzienden en dat de MIVB de inrichting van de stations aanpast zonder te overleggen met de organisaties van blinden en slechtzienden. Het is jammer dat de MIVB nog steeds geen systematisch overleg pleegt met dergelijke organisaties als ze werken laat uitvoeren.*

Voor slechtzienden is het bijzonder problematisch als bus- en tramlijnen worden onderbroken. Ze krijgen vaak amper informatie. Een slechtziende die moet afstappen aan een onbekende halte en op een andere bus of tram moet wachten, is vaak helemaal verloren.

Slechtzienden kunnen per definitie niet fietsen of autorijden en zijn dus aangewezen op het openbaar vervoer. Als de MIVB geen rekening met hen houdt, verliezen ze hun recht op mobiliteit.

Pleegt de MIVB systematisch overleg over de heraanleg van stations?

Welke maatregelen neemt de MIVB om voldoende informatie te verstrekken aan slechtzienden?

Waarom wordt er niet systematisch informatie verstrekt aan bus- en tramreizigers via de luidsprekers wanneer een tram- of buslijn wordt onderbroken of moet omrijden?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- La Ligue Braille signale que l'aménagement des stations de métro pour les personnes non voyantes reste inadaptée et, surtout, que la STIB procède à certains aménagements sans concertation avec les premiers intéressés. Sont ainsi relevés : des dalles glissantes, le non respect des tailles standard pour les inscriptions en braille, des informations périmées et le retrait d'une borne informatique à la station Bourse.

Il est désolant, alors que tout le monde est conscient de l'importance d'utiliser les compétences des associations de personnes à mobilité réduite, de voir que des chantiers sont encore entrepris à la STIB sans qu'une telle collaboration soit systématique.

Par ailleurs, les personnes mal-voyantes qui utilisent le réseau de surface de la STIB sont particulièrement pénalisées lors de scissions de lignes impromptues. En effet, à part une indication sur le film des véhicules, bien souvent, aucune explication n'est fournie. Cette situation est désagréable pour les usagers valides, mais devient carrément ingérable pour les personnes mal-voyantes. En effet, celles-ci se font débarquer à un arrêt inconnu et doivent attendre un autre bus ou tram, dont personne ne sait quand il arrivera. Faute de pouvoir analyser la situation visuellement, elles se retrouvent complètement perdues.

Les personnes mal-voyantes n'ayant par définition pas accès à des modes de transports tels que le vélo ou la voiture, elles sont plus que d'autres dépendantes des transports en commun. Si la STIB ne leur fournit pas les moyens de se déplacer, elles perdent tout droit à la mobilité.

Des procédures systématiques existent-elles au sein de la STIB, prévoyant la consultation d'association ad hoc pour les aménagements des stations ?

Quelles sont les dispositions prises afin de renouveler suffisamment rapidement les informations à destination des mal-voyants ?

Comment se fait-il que la STIB n'informe toujours pas ses voyageurs en direct, grâce aux haut-parleurs dont sont pourvus ses véhicules, quand un itinéraire est interrompu ou dévié de façon

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

De heer Pascal Smet, *minister* *(in het Frans).- In overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening en de geïntegreerde strategie PBM 2008-2012 van de MIVB wordt bij de herinrichting van metrostations systematisch rekening gehouden met de problematiek van de personen met beperkte mobiliteit, waartoe de blinden en slechtzienden behoren.*

In nieuwe of vernieuwde stations is het te volgen parcours systematisch afgebakend met gidslijnen. De meeste stations zijn bovendien uitgerust met informatieborden in braille. Die borden zijn in overleg met de betrokken verenigingen opgesteld. Er worden bovendien regelmatig bezoeken georganiseerd om blinden en slechtzienden te helpen om zich op een autonome manier met de metro te verplaatsen.

Er zijn ook regelmatig contacten tussen de administratie en de verenigingen in het kader van de subcommissie Personen met beperkte mobiliteit van de gewestelijke mobiliteitscommissie.

Het kan gebeuren dat na lokale werken, de informatie op de brailleborden niet meer actueel is. De geïntegreerde strategie PBM 2008-2012 omvat onder meer een project om die informatieborden te onderhouden en indien nodig te actualiseren.

Sinds 2006 heeft de administratie meer dan 800.000 euro uitgetrokken voor de verbetering van de signalisatie voor slechtzienden. Er is nu een bijkomend budget van 200.000 euro uitgetrokken voor de aanpassing van de informatieborden in het kader van de sluiting van de kleine ring.

Wat de soepele tegels betreft die aan de bovengrondse haltes zijn aangebracht om de plaats van de eerste deur van het voertuig aan te duiden, onderzoeken wij of hiervoor geen duurzamer materiaal kan worden gebruikt dat minder glad is in geval van vorst.

Ondertussen zijn er reeds diverse initiatieven genomen. Zo is het nieuw rollend materieel uitgerust met een systeem van vooraf ingesproken

impromptue ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les problématiques liées aux PMR au sens large, et parmi ceux-ci les aveugles et mal-voyants, sont systématiquement prises en compte lors des projets d'aménagement des stations de métro. De plus, ces aménagements respectent le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) et, en particulier, les obligations relatives aux personnes à mobilité réduite, dont font partie les aveugles et mal-voyants.

Les nouvelles stations ou celles faisant l'objet d'une rénovation approfondie sont systématiquement équipées de lignes-guides qui balisent le cheminement des personnes aveugles ou mal-voyantes. La plupart des stations sont également équipées de pupitres reprenant un plan en relief de la station et des informations utiles en braille.

Ces pupitres ont été conçus en étroite collaboration avec des représentants des aveugles et mal-voyants. De plus, des visites sont régulièrement organisées afin d'informer les personnes concernées du dispositif mis en place à leur intention et les aider à se déplacer de manière autonome dans le métro.

Par ailleurs, des contacts réguliers ont également lieu entre l'administration et les associations dans le cadre de la sous-commission PMR de la Commission régionale de Mobilité.

Il peut arriver qu'à la suite d'aménagements locaux - parfois temporaires - les informations qui figurent sur ces pupitres ne soient pas immédiatement mises à jour. La mise en œuvre par la STIB d'une stratégie intégrée PMR 2008-2012 vise à remédier à ce type de difficultés en renforçant le caractère systématique et transversal de la prise en considération des besoins spécifiques des usagers les plus fragilisés. Cette stratégie comporte notamment un projet qui vise, entre autres, à la maintenance et à la mise à jour systématique des dispositifs destinés aux aveugles et mal-voyants.

Mon administration met en oeuvre depuis 2006 un marché de plus de 800.000 euros pour l'amélioration de la signalétique en faveur des mal-voyants. Un budget complémentaire de 200.000 euros vient d'être accordé pour l'adaptation des

aankondigingen (public address). Ook het systeem van de dienstmededelingen in de metro- en premetrostations zal worden verbeterd. Op termijn zal het dankzij nieuwe technologieën ook mogelijk zijn om on line met de voertuigen en dus met de reizigers te communiceren.

tables d'orientation à l'occasion du bouclage de la Petite Ceinture. J'ai dû me battre au sein du gouvernement pour l'obtenir.

En ce qui concerne les dalles souples qui équipent les arrêts de surface récemment aménagés - pour indiquer aux personnes malvoyantes l'emplacement de la première porte du véhicule -, la stratégie intégrée PMR a défini un projet qui vise à rechercher et, si possible, mettre en œuvre un matériau à la fois plus durable dans le temps et moins glissant en cas de gel.

Entre-temps, diverses actions ont déjà été entreprises :

- Le nouveau matériel roulant ferré est doté d'un "public address" avec des messages pré-enregistrés.
- La fonction PIC (Poste d'Information Client), qui gère le "public address" dans les stations de métro et de prémétro, fait actuellement l'objet d'une refonte importante en vue d'une meilleure qualité de service. Dans la foulée de la refonte du réseau de métro, une nouvelle organisation, destinée à mieux accompagner les voyageurs en cas de perturbations non programmées, sera mise en place.
- A terme, grâce aux avancées technologiques, il devrait être possible de communiquer "on line" avec les véhicules et donc avec leurs passagers.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het eerste deel van uw antwoord stemt me tevreden. Wat het tweede deel van uw antwoord betreft, wijs ik erop dat ik het niet enkel over de metro heb, maar ook over de bussen en de trams.*

Chauffeurs kunnen perfect boodschappen omroepen met behulp van de luidsprekers in de voertuigen. Dat gebeurt echter niet. Passagiers krijgen enkel te horen dat de bus of tram niet verder rijdt en dat iedereen moet uitstappen. Ik ken iemand die slechtziend is en zodoende ernstig in de problemen is gekomen.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Je remercie M. le ministre pour la première partie de sa réponse, qui va complètement dans le bon sens. Vous ne pourriez mieux remédier à la situation dénoncée par les associations de mal-voyants.

Quant à la deuxième partie, je ne vise pas uniquement le métro, mais également les bus et les trams.

Actuellement, les régulateurs ou les chauffeurs peuvent parfaitement communiquer directement dans les haut-parleurs des véhicules. Or, il faut constater qu'aucune information n'est donnée. On annonce aux passagers, parfois en dernière minute, que le véhicule est parvenu à son terminus et que tout le monde doit descendre.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal de aandacht van de MIVB op het probleem vestigen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED DAÏF

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

betreffende "de problematiek van de roltrappannes in de Brusselse metrostations".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Daïf heeft het woord.

De heer Mohamed Daïf *(in het Frans).- Sinds een aantal maanden zijn in de metrostations Park, Graaf van Vlaanderen en Zwarte Vijvers, de roltrappen buiten werking.*

De roltrappen in het metrostation Graaf van Vlaanderen zijn zopas na drie maanden hersteld.

Het gaat hier om drukke stations die nu vaak niet toegankelijk zijn voor gehandicapten, moeders met buggy's, kinderen en bejaarden.

Waarop wacht de minister om herstellingen te laten uitvoeren? Bestaat er hiervoor een algemeen plan? Waarom heeft het in het metrostation Graaf van Vlaanderen drie maanden geduurd om de herstellingen aan te vatten?

Hoe staat het met de plannen voor de bouw van liften?

L'une de mes connaissances, mal-voyante, a ainsi été confrontée à deux scissions de ligne sur le même trajet et s'est retrouvée totalement perdue.

M. Pascal Smet, ministre.- J'attirerai l'attention de la STIB sur ce problème.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED DAÏF

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

concernant "la problématique des pannes des escalators dans les stations du métro bruxellois".

Mme la présidente.- La parole est à M. Daïf.

M. Mohamed Daïf.- Depuis quelques mois, certaines stations de métro ne sont plus accessibles par les escalators. En effet, si vous empruntez le métro, vous pouvez constater que plusieurs escalators sont trop souvent en panne, notamment aux stations Parc, Comte de Flandre et Etangs Noirs.

Pendant plus de trois mois, les escalators descendants de la station Comte de Flandre n'ont pas été réparés. L'entrée de cette bouche de métro semblait abandonnée, les marches avaient été enlevées et aucune réparation n'était en vue. On a finalement procédé à des réparations et, depuis quelques jours, les escalators fonctionnent à nouveau.

La fréquentation de ces stations est très intense et, bien souvent, les personnes à mobilité réduite rebroussent chemin, n'ayant pas d'autres moyens d'accéder à la station. Il en va de même pour les mamans avec des poussettes, pour les enfants, ou pour les personnes âgées.

Pourriez-vous nous dire, M. le ministre, ce que vous attendez pour procéder à des réparations sérieuses, rapides et durables ? Avez-vous un plan global des réparations ? Pourquoi, par exemple, avoir attendu plus de trois mois pour que les réparations commencent à la station Comte de Flandre, laquelle est pourtant très fréquentée ?

Qu'en est-il du programme de construction des ascenseurs ? Si vous ne pouvez pas répondre maintenant à cette question supplémentaire, je vous saurais gré de le faire par écrit.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De werken aan de roltrap in het station Graaf van Vlaanderen werden aangevat op 11 oktober 2008 en voltooid op 24 februari 2009. Deze roltrap was dertig jaar oud en er moesten grondige herstellingen aan allerlei onderdelen worden uitgevoerd.*

De herstellingswerken werden enige tijd stilgelegd, omdat bepaalde onderdelen in een gespecialiseerde werkplaats moesten worden hersteld. De MIVB had geen idee hoelang deze herstellingen zouden duren en heeft de vermoedelijke einddatum van de werken verplaatst naar 25 april 2009.

Toen de roltrap op 28 februari 2009 een aantal dagen functioneerde, is er een elektrische panne opgetreden. Sinds 6 maart 2009 is de roltrap opnieuw volledig in gebruik.

De MIVB beschikt in totaal over 579 roltrappen. De goede werking daarvan telt mee voor de Europese kwaliteitsnormen voor de beoordeling van de metro. Er staan ook dag en nacht twee technische interventieteams klaar. In 2008 moesten die 16.000 keer in actie komen. Sinds september 2007 heeft de MIVB ook 650 personeelsleden opgeleid om de roltrappen van de oude generatie – 244 stuks - manueel te kunnen opstarten. De moderne roltrappen kunnen van op afstand worden gestart.

Er bestaat bovendien een onderhoudsprogramma voor de roltrappen. Naargelang de gebruiksintensiteit en de locatie worden ze maandelijks tot tweemaandelijks gecontroleerd.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les travaux de réparation de l'escalator descendant dans la station de métro Comte de Flandre, qui part du niveau de la rue Comte de Flandre pour mener à la salle des guichets, ont débuté le 11 octobre 2008 et se sont achevés le 24 février 2009. Cet escalator, qui a plus de 30 ans, a dû subir d'importants travaux de réparation et est resté pendant toute cette période hors service. Il s'agissait de remplacer les coussinets de l'inverseur inférieur et de contrôler l'état du dispositif d'entraînement, des chemins de roulement et des marches.

Les travaux de réparation ont été interrompus pendant un temps, parce que l'inverseur a dû être transporté après démontage dans un atelier spécialisé pour procéder à la réparation et au remplacement des coussinets. A ce moment-là, ignorant combien de temps allait durer la réparation de l'inverseur, la STIB a préféré surévaluer le délai et a mentionné comme date de fin des travaux et de remise en service le 25 avril 2009.

Le 28 février, après quelques jours de fonctionnement, l'escalator a malheureusement été victime d'un problème de connexion électrique cette fois. La panne a été réparée depuis et l'escalator a été remis en service le 6 mars. Il est aujourd'hui totalement opérationnel.

De manière plus générale, je vous rappelle que le parc d'escalators de la STIB compte 579 appareils et que leur taux de disponibilité constitue un des critères utilisés dans le cadre des normes CEN de certification qualité des services du métro. Afin de pouvoir intervenir en urgence en cas d'arrêt pour cause de vandalisme ou de panne sans gravité, la

Er bestaat ook een uitgebreid renovatie- en moderniseringsprogramma dat is opgesteld door de MIVB in samenwerking met Mobiel Brussel voor de roltrappen die ouder zijn dan 30 jaar. De installatie van een detectiesysteem voor het automatisch starten is daarbij de prioriteit.

Voor uw vraag betreffende de liften, verwijs ik u naar mijn antwoord op een schriftelijke vraag,

(Mevrouw Brigitte De Pauw, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op.)

STIB dispose de deux équipes techniques qui opèrent 24 heures sur 24. Ces équipes d'intervention sont présentes en permanence sur le réseau, afin de pouvoir remédier au plus vite aux problèmes. En 2008, celles-ci ont réalisé quelque 16.000 interventions.

La STIB a également mis en œuvre, depuis septembre 2007, un plan de formation permettant à 650 membres du personnel d'être en mesure de réarmer les escalators d'ancienne génération. Sur l'ensemble du parc d'escalators, 244 appareils font partie de cette ancienne génération et nécessitent encore un réarmement manuel. Le parc d'escalators comprend donc 58% d'escalators modernes qui peuvent être réarmés à distance.

Par ailleurs, il existe effectivement un programme d'entretien des escalators. Ces entretiens préventifs, qui entraînent une indisponibilité temporaire de l'appareil, sont nécessaires pour assurer le fonctionnement sans risque des escalators. Ils sont réalisés tous les mois ou tous les deux mois, en fonction du nombre d'heures de fonctionnement et de l'emplacement de l'escalator.

En outre, il existe également un vaste programme de rénovation et de modernisation mis sur pied par la STIB en collaboration avec Bruxelles Mobilité. Ces travaux sont principalement effectués sur les escalators les plus anciens dont l'âge moyen est supérieur à 30 ans. Ils visent notamment à les équiper d'un système de détection de personnes pour le réarmement automatique.

En ce qui concerne votre question relative aux ascenseurs, je vous renvoie à ma récente réponse à une question écrite.

(Mme Brigitte De Pauw, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de Vlaamse vraag voor het doortrekken van de metro of tram tot in het Pajottenland".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Onlangs verklaarde de burgemeester van Galmaarden dat hij er voorstander van is om een tram- of metrolijn door te trekken naar het Pajottenland. Volgens hem is dat een mogelijke oplossing voor de mobiliteitsproblemen, die in de regio steeds erger worden . Vooral de treinverbinding naar Brussel is problematisch. De verbindingen zijn slecht en de treinstellen verouderd. Bovendien is de prijs van het openbaar vervoer sterk gestegen.

Van het GEN wordt blijkbaar niet zo veel verwacht, althans niet meteen. De burgemeester kondigde aan dat hij Vlaams minister-president Peeters zou vragen om na te denken over een metro- of tramlijn naar het Pajottenland. Rekening houdende met de ontwikkeling van het GEN, lijkt het ons logisch dat het Brusselse hinterland om economische redenen goed moet verbonden zijn met de hoofdstad. De uitspraken van de Galmaardse burgemeester zijn dan ook een goede gelegenheid om een vraag te stellen over het beleid inzake pendelverkeer.

Hoe wordt het pendelverkeer momenteel geregeld? Op welke manier wordt het binnenkomend en uitgaand verkeer in Brussel afgestemd op het lokale verkeer? Heeft de MIVB al aanvragen uit Vlaanderen gekregen om tram-, bus- of metrolijn door te trekken tot buiten het gewest? Heeft de MIVB zelf plannen om lijnen van het openbaar vervoer uit te breiden naar het Brusselse hinterland? Welke inspanningen heeft de MIVB de laatste jaren geleverd om het pendelverkeer van en naar Brussel vlotter te laten verlopen?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ik verwijs naar het debat over het vervoersplan Iris 2, omdat we toen een overzicht hebben gegeven van alle maatregelen die dienen om het pendelverkeer in goede banen te leiden, zoals een uitbreiding van het openbaar vervoer, de aanleg van busstroken, een beter aanbod van de NMBS, de uitbouw van het

concernant "la demande flamande de prolongement du métro ou du tram jusqu'au Pajottenland".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Le bourgmestre de Galmaarden s'est récemment déclaré favorable au prolongement du métro ou du tram jusque dans le Pajottenland, afin de répondre aux problèmes de mobilité grandissants entre Bruxelles et son hinterland, en attendant la mise en fonction du RER. Ces déclarations sont une bonne occasion de vous interroger sur votre politique à l'égard des navetteurs.*

Comment le trafic des navetteurs est-il actuellement organisé ? De quelle manière le trafic depuis et vers Bruxelles s'harmonise-t-il avec le trafic local ? La STIB a-t-elle déjà reçu des demandes de la Flandre en vue de prolonger des lignes en dehors de la Région ? A-t-elle elle-même des projets de ce genre ? Quels efforts a-t-elle fourni ces dernières années afin de faciliter le trafic des navetteurs depuis et vers Bruxelles ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je vous renvoie au débat sur le Plan régional des déplacements Iris 2 , à l'occasion duquel nous avons donné un aperçu de toutes les mesures envisagées pour gérer le trafic des navetteurs.*

La Région flamande a longtemps rejeté l'idée d'un

GEN, de hiërarchie van de wegen, het afschermen van woonwijken, de invoering van zones 30, betere fietspaden, transitparking, verkeersborden op de Ring enzovoort.

Het Vlaams Gewest stond heel lang afkerig tegenover het idee om tram- of metrolijnen door te trekken naar Vlaanderen. Die mentaliteit is gewijzigd. Ik heb daar geen onbelangrijke rol in gespeeld. Op dit moment is het Vlaams Gewest bezig met een plan voor de uitbouw van het openbaar vervoer. We hebben afgesproken dat dat plan zou worden afgestemd op het Brusselse vervoerplan. Ik verwacht dat we in de komende jaren wel wat vooruitgang zullen boeken.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik dank u voor uw antwoord.

- Het incident is gesloten.

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "de aanpassing van het traject van bus 13 tussen Simonis en het UZ Brussel".

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

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Gemeenten als Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren en Jette zijn voor het openbaar vervoer volledig afhankelijk van tram of bus. Goede verbindingen op wandelafstand zijn dus van essentieel belang. Het is dan ook vanuit deze

prolongement de lignes de tram ou de métro. J'ai joué un rôle non négligeable dans le changement de mentalité auquel nous assistons aujourd'hui. La Région flamande travaille à un projet de développement des transports en commun, dont nous avons convenu qu'il s'harmoniserait avec le plan de mobilité bruxellois.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Je vous remercie pour votre réponse.*

- L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "la modification du parcours du bus 13 entre Simonis et l'UZ Brussel".

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- En matière de transports en commun, les communes de Berchem-Sainte-Agathe, Ganshoren et Jette sont totalement dépendantes du tram ou du bus. La proximité de bonnes liaisons est, par conséquent,*

bekommernis dat ik u deze vraag stel.

Het gaat over een zeer beperkte aanpassing van buslijn 13 die Simonis met het UZ Brussel verbindt. Is het niet mogelijk om lijn 13 tussen de halte Legrelle en de halte Le Roux een bocht te laten nemen via de Wereldtentoonstellingslaan en de Rivierendreef? In een straal van ongeveer 300 meter in deze dichtbevolkte wijk, kan de nieuwe reisweg voor de omwonenden die aangewezen zijn op de niet zo frequente buslijn 14, een oplossing bieden. Bovendien geeft een bijkomende halte van lijn 13 een nieuwe overstapmogelijkheid op buslijn 84 Beekkant-Heizel.

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

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB onderzocht de mogelijkheid al om de reisweg van bus 13 aan te passen en die te doen samenvallen met het traject van bus 15, die 's avonds voor de bediening van deze wijk zorgt. Hieruit blijkt evenwel dat deze omweg van 1,15 km heen en terug, een stijging van de exploitatiekosten van het net zal veroorzaken en dat daarvoor supplementaire voertuigen nodig zijn. Het huidige voertuigenpark volstaat daarvoor niet, want het wordt nu al maximaal ingezet.

De MIVB heeft ook een probleem omdat die omweg de rittijd verlengt van de klanten die zich in de bus bevinden. Het aantal klanten dat zich in de bus bevindt zal volgens de MIVB ook veel talrijker zijn dan de klanten die potentieel gebruik zouden maken van de nieuwe reisweg.

Tot slot meldt de MIVB dat bus 13 tijdens de spitsuren vol zit en dat daardoor geen nieuwe klanten meer opgenomen kunnen worden. Dat geldt ook voor tal van lijnen in het noordwesten van het gewest. Deze vaststelling is bovendien een argument om nieuwe tram- of buslijnen te creëren, zoals bijvoorbeeld de tramlijn die Simonis met het UZ Brussel zal verbinden die structureel gezien toch een enorme verbetering zal inhouden. Bovendien kunnen dan ook de lokale buslijnen hertekend worden en een betere bediening waarborgen.

- Het incident is gesloten.

d'une importance cruciale pour les habitants de ces communes.

Serait-il envisageable de modifier légèrement le parcours du bus 13 entre Simonis et l'UZ Brussel, afin d'offrir une possibilité de transport supplémentaire aux habitants des environs de l'avenue de l'Exposition Universelle et de la drève de Rivieren ? Ils sont mal desservis par la ligne de bus 14, dont les fréquences sont faibles, et cela leur offrirait par ailleurs une possibilité de transit vers le bus 84.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La STIB a déjà étudié la possibilité de faire coïncider le trajet du bus 13 avec celui du bus 15, qui dessert ce quartier en soirée.*

Elle a cependant abandonné cette piste, en raison de la hausse des coûts d'exploitation qu'entraînerait cette déviation, de l'allongement de la durée du trajet et de la fréquentation déjà importante du bus 13 durant les heures de pointe.

Cette constatation vaut également pour de nombreuses lignes au nord-ouest de la Région et pourrait justifier la création de nouvelles lignes de tram et de bus.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de toestand en de regeling van de verkeerslichten".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verotschuldigd is, en met intemming van de minister, wordt de vraag naar de volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "l'état et le réglage des installations de feux de signalisation".

Mme la présidente.- A la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de verkoop van abonnementen via de internetsite van de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- In 2008 werden er 11.166 abonnementen verkocht via de website van de MIVB. Dat is slechts een klein percentage van het totale aantal verkochte abonnementen. Dat is niet onlogisch, want via het internet kunnen enkel jaarabonnementen besteld worden. Volgens de MIVB zou het te ingewikkeld worden om bijvoorbeeld abonnementen voor WIGW's via de website te verkopen.*

Welke maatregelen neemt u om de verkoop van abonnementen via de website te stimuleren?

Volgens de MIVB zou het binnenkort ook mogelijk moeten worden om schoolabonnementen via de website te bestellen. Wanneer zal dat het geval zijn? Wanneer wordt het mogelijk om ook andere soorten abonnementen online te bestellen?

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "la vente d'abonnements via le site internet de la STIB".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- En 2008, quelque 11.166 abonnements ont été commandés via le site internet de la STIB. Si ce chiffre est en constante évolution, force est de constater qu'il ne représente qu'un petit pourcentage des ventes totales d'abonnements. Et pour cause, puisque la vente en ligne ne concerne que les abonnements ordinaires d'un an. En effet, selon la STIB, la mise en place d'un tel système de vente serait plus difficile pour les autres abonnements du type abonnements VIPO, en raison des documents spécifiques à présenter.

Dès lors, je souhaiterais connaître le plan d'action et les mesures concrètes qui seront mis en oeuvre afin d'améliorer la vente d'abonnements par internet. Quels moyens techniques seront utilisés afin de favoriser cette formule ?

Hebt u een informatiecampagne over onlineverkoop georganiseerd?

Trekt u een specifiek budget uit voor de ontwikkeling en verbetering van de dienstverlening en de verkoop van abonnementen via het internet?

Hoeveel personeelsleden houden zich bezig met de website?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In 2008 heeft de MIVB 11.195 abonnementen elektronisch uitgereikt. Dat is een toename met 80% ten opzichte van 2007, maar nog steeds te weinig ten opzichte van het totaal aantal abonnementen.*

Momenteel zijn enkel de maand- en jaarabonnementen MIVB en MTB en de schoolabonnementen via internet verkrijgbaar. Op mijn verzoek zal tegen juni 2009 de website volledig worden bijgewerkt, zodat ook de MOBIB-kaarten, de J-abonnementen en de 65+abonnementen online beschikbaar worden. De klanten zullen zowel met hun bankkaart als met hun kredietkaart kunnen betalen. Sinds 1 januari 2009 zijn de administratieve kosten afgeschaft om de aankoop via internet te bevorderen.

Vanaf juni 2008 hadden wij een grootschalige bewustmakingscampagne opgezet om de klanten ertoe aan te zetten hun schoolabonnement via internet te bestellen. Er werd een mail naar alle 57.000 houders van een schoolabonnement gestuurd. Daarnaast hebben wij campagne gevoerd in de bushokjes en in de metrostations en 250.000 scheurblaadjes in de voertuigen en de metrostations verspreid. In 2009 zullen wij een soortgelijke campagne voeren.

S'il apparaît, selon la STIB, que la vente d'abonnements scolaires sera bientôt accessible via le site de la STIB, dans quels délais cela sera-t-il envisageable ? De même, peut-on espérer la généralisation de la vente en ligne pour les autres types d'abonnements et, le cas échéant, selon quel calendrier ?

Par ailleurs, une campagne publicitaire spécifique est-elle prévue à cet effet ?

Enfin, j'aimerais savoir si un budget spécifique a été alloué pour le développement et l'amélioration des services internet et de vente en ligne de la STIB ?

D'autre part, je souhaiterais connaître le nombre de personnes affectées à la gestion et à la maintenance de cet outil informatique.

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

M. Pascal Smet, ministre.- En 2008, le nombre total d'abonnements délivrés via internet était très exactement de 11.195. Ceci correspond à une augmentation de plus de 80% par rapport à 2007, mais reste effectivement trop faible par rapport au nombre total d'abonnements délivrés. Les clients peuvent se procurer via internet les abonnements STIB et MTB annuels et mensuels, ainsi que les abonnements scolaires qui concernent à eux seuls plus de la moitié des abonnements délivrés.

D'ici le mois de juin de cette année, le site internet sera complètement retravaillé à ma demande, afin de permettre, en plus de la délivrance, le rechargement des cartes MOBIB à distance. En outre, les abonnements J ainsi que les abonnements 65+ viendront compléter l'offre proposée à partir du site. Au niveau du paiement, le client a la possibilité, à partir du site de la STIB, de payer tant avec sa carte de banque qu'avec sa carte de crédit. En outre, depuis le 1er janvier 2009, les frais administratifs ont été supprimés, afin de favoriser au maximum l'achat par internet.

Dès juin 2008, une campagne de sensibilisation de grande envergure a été mise en place, afin d'inciter les clients à se procurer leurs abonnements scolaires via internet. A cet effet, un mailing ciblé a été envoyé aux 57.000 abonnés scolaires. Ce dispositif a été complété d'une campagne abribus

De kostprijs van de nieuwe website bedraagt 280.000 euro voor de externe prestaties en 300.000 euro voor het televerkoopsysteem. Voor het onderhoud en de bijwerking van de website wordt voorzien in 1,5 voltijdsequivalent tot juli, 1 voltijdsequivalent tot eind 2009 en 0,5 voltijdsequivalent vanaf 2010.

répartie sur l'ensemble de notre Région, ainsi que d'une campagne de communication dans l'ensemble des 69 stations de métro. A cela est venu s'ajouter le placement de 250.000 feuillets arrachables sur l'ensemble des véhicules de la STIB, ainsi qu'en station. Pour 2009, une campagne de même envergure sera à nouveau développée.

Les coûts de développement du nouveau site qui sera mis à disposition de la clientèle dès la mi-juin s'élèvent à 280.000 euros (prestations externes). S'y ajoutent les coûts du développement vente à distance correspondants, à savoir 300.000 euros (coûts des outils informatiques nécessaires pour traiter les demandes de titres effectuées par e-commerce).

En ce qui concerne le nombre de personnes affectées à la gestion et à la maintenance, il s'agit de 1,5 équivalent temps plein (ETP) jusqu'en juillet, puis de 1 ETP jusque fin 2009 et 0,5 ETP à partir de 2010 (pour la maintenance et les adaptations applicatives).

Bref, j'ai tenu parole : le site internet a été adapté.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Welk percentage vertegenwoordigen de onlineabonnementen ten opzichte van het totaal aantal abonnementen?*

Mme Viviane Teitelbaum.- Quelle proportion représentent les 11.195 abonnements commandés via le site par rapport au nombre total annuel de la STIB ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In 2008 werden 1.000.084 maandabonnementen en 290.962 jaarabonnementen verkocht, waaronder 237.121 MOBIB-abonnementen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Le nombre total des abonnements, hors libre parcours, délivrés en 2008 s'élève à 1.000.084 abonnements mensuels et à 290.962 abonnements annuels, dont 237.121 chargés sous format MOBIB.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Het gaat dus ongeveer om 11.000 op 1.300.000 abonnementen?*

Mme Viviane Teitelbaum.- Il s'agit donc de 11.000 abonnements sur près de 1.300.000 ?

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans).- Inderdaad. Dat percentage is dus nog veel te klein.*

M. Pascal Smet, ministre.- C'est exact, c'est pourquoi je parle d'un nombre trop faible.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE MOLENBERG

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

betreffende "de verlenging van de duur van de werken aan het premetrostation Georges Henri".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mevrouw Isabelle Molenberg *(in het Frans).- Als gevolg van een ongeval is een van de ingangen van het premetrostation Georges Henri gesloten. Er worden herstellingswerken uitgevoerd. Volgens een informatiebord had de ingang al op 30 januari open moeten zijn, maar op 12 februari was dat nog steeds niet het geval. Tegenwoordig is dat wel zo, maar de werken zijn nog niet helemaal klaar.*

De bewuste ingang wordt zeer intensief gebruikt, omdat er veel scholen in de buurt zijn en het station aan een drukke laan ligt. Als een van de ingangen wordt gesloten, is het bovendien niet mogelijk om de Brand Whitlocklaan ondergronds over te steken.

Wanneer is de ingang weer opengegaan? Hoe verklaart u de vertraging? Welke maatregelen hebt u genomen om de werken te bespoedigen en de veiligheid van de reizigers te garanderen?

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

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE MOLENBERG

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

concernant "la prolongation des travaux à la station prémétro Georges Henri".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Molenberg.

Mme Isabelle Molenberg.- A la suite d'un incident, l'une des entrées de la station de prémétro Georges Henri, donnant sur le square Vergote, a été fermée au public. Des travaux de réparation devaient permettre la réouverture de cet accès. Un panneau d'information placé à cet endroit confirme que cet accès sera à nouveau accessible dès le 30 janvier. Cependant, en date du 12 février, la station était toujours inaccessible via cette entrée. Aujourd'hui, l'accès est possible, mais l'ensemble des travaux n'ont toujours pas été réalisés.

Or, cette sortie est très fréquentée, car elle permet d'accéder à un certain nombre d'établissements scolaires limitrophes. En outre, la station est située sur le boulevard Brand Whitlock, véritable autoroute urbaine. Ce souterrain permet de faire la passerelle entre les deux côtés du boulevard, et donc d'offrir un accès sécurisé aux piétons et, plus particulièrement, aux écoliers.

Il va sans dire que la fermeture d'une des sorties a supprimé cette passerelle, et que les usagers de cette station ont subi d'importants désagréments quotidiens.

A quelle date l'accès a-t-il été de nouveau rendu au public ? Qu'est-ce qui a justifié ce retard ? Quelles éventuelles mesures avez-vous prises pour activer les travaux et garantir aux usagers un accès sécurisé ?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Op 13 november 2008 is een auto tegen een ingang van premetrostation Georges Henri gereden. Er was zoveel schade dat de MIVB de ingang moest sluiten tijdens de werken.*

Ik begrijp dat die maatregel voor ongemak zorgt, maar ik wijs erop dat het premetrostation Georges Henri nog drie andere ingangen heeft.

Aangezien er gespecialiseerde bedrijven moesten worden ingeschakeld voor de werken, konden ze niet op de geplande datum worden voltooid en waren ze pas klaar op 27 februari 2009.

M. Pascal Smet, ministre.- Le 13 novembre 2008, une voiture a heurté l'un des accès de la station de métro Georges Henri. Les dégâts se sont révélés trop importants pour permettre à la STIB de prendre les mesures conservatoires nécessaires - comme elle le fait généralement en pareille circonstance - pour à la fois maintenir l'accès à la station ouvert et garantir la sécurité du public.

Je comprends que la fermeture de cet accès très fréquenté a pu entraîner certains désagréments, mais j'attire cependant votre attention sur le fait que la station de prémétro Georges Henri comporte trois autres entrées et sorties accessibles au public.

Les réparations nécessitant l'intervention de sociétés spécialisées dans des domaines tels que la ferronnerie et la marbrerie, elles n'ont pu être finalisées pour la date reprise sur la signalétique affichée. C'est toutefois chose faite aujourd'hui et l'accès endommagé a été rouvert au public le vendredi 27 février 2009.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Molenberg heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Molenberg.

Mevrouw Isabelle Molenberg *(in het Frans).- U zegt dat er drie andere ingangen zijn, maar er zijn er slechts twee aan elke zijde van de Brand Whitlocklaan. Misschien kent u de locatie niet, maar het is vrijwel onmogelijk om die laan over te steken omdat ze negen rijstroken telt.*

Mme Isabelle Molenberg.- Vous indiquez qu'il y a trois autres accès possibles. Il n'y en a en réalité qu'un seul du même côté. Je ne sais pas si vous vous êtes déjà rendu sur place, mais le boulevard Brand Whitlock est infranchissable à cet endroit : on y trouve neuf bandes de circulation.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben twee dagen geleden gaan kijken.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis allé voir il y a deux jours.

Mevrouw Isabelle Molenberg *(in het Frans).- Ik hoop dat u daar eens iets aan de verkeerssituatie doet, maar dat is een ander dossier.*

Vanochtend stelde ik vast dat de werken aan de ingang nog niet klaar zijn: er moet nog glas worden geplaatst. Wanneer zullen de werken definitief klaar zijn? Bent u op de hoogte van het probleem?

Mme Isabelle Molenberg.- Il faut être fou pour traverser là par un autre moyen. Si vous êtes allé sur place, j'espère que vous vous occuperez de cette autre partie du boulevard très préoccupante, mais qui relève d'un autre dossier.

Ce matin même, j'ai pu constater que les vitrages des rambardes d'accès à la station sont toujours remplacés par des panneaux de bois. L'accès est certes possible, mais quand tous ces travaux seront-ils définitivement terminés ? Vous ne semblez pas être au courant.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Non.

Mevrouw Isabelle Molenberg *(in het Frans).- Kunt u nagaan wanneer de werken voltooid zullen zijn?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal uw vraag aan de MIVB bezorgen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de toekomstige tram van de Woluwelaan".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Tramlijn 94 wordt in de loop van de volgende jaren uitgebreid.*

De plannen voor de Vorstlaan tot de Tervurenlaan zijn klaar. Die voor de Woluwelaan nog niet.

Volgens een studie van Mobiel Brussel bestaan er voor dat laatste gedeelte drie mogelijkheden: een traject via een centrale berm, een traject langs de vijver of een traject langs het Woluwe Shopping Center.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe is voorstander van het traject langs de vijver. Dat is het goedkoopste en zou het minste overlast veroorzaken voor de omwonenden. Ook de MIVB zou dit traject verkiezen.

De gemeente is ook gekant tegen het traject langs het Shopping Center omwille van de risico's bij het laden en lossen.

Wat zijn de resultaten van de vergelijkende studie van Mobiel Brussel?

Hoeveel bedragen de kosten van elk traject?

Mme Isabelle Molenberg.- Il faudrait peut-être vous renseigner et faire le nécessaire pour que ces travaux soient terminés.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais le demander à la STIB.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le futur tram du boulevard de la Woluwe".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Le tram 94 verra dans les prochaines années son parcours s'étendre, puisque des travaux sont prévus en 2009 pour la pose de rails sur l'ensemble du boulevard du Souverain, avant d'en faire de même sur le boulevard de la Woluwe.

II s'agit d'un chantier très important, et si les travaux sont déjà planifiés et organisés pour le boulevard du Souverain jusqu'à l'avenue de Tervueren, il n'en est pas de même en ce qui concerne le tronçon situé boulevard de la Woluwe.

En effet, selon nos informations, il ressort d'une étude comparative menée par Bruxelles Mobilité que trois options peuvent être envisagées pour le futur tracé du 94 à cet endroit. Les scénarios possibles sont soit le passage du tram sur la berme centrale, soit du côté étang, soit encore du côté Shopping de Woluwe.

A cet égard, la commune de Woluwe-Saint-Lambert a fait connaître sa préférence pour un tracé côté étang, car il s'agirait de l'option la moins coûteuse et la moins gênante pour les riverains. Cette piste semble, par ailleurs, avoir les préférences de la STIB.

Welk traject vraagt het meeste werk?

Volgens welke criteria wordt de uiteindelijke keuze bepaald?

Wordt de gemeente Woluwe al dan niet bij de procedure betrokken?

Wat is het tijdschema van de besluitvorming en van de werken?

En outre, la commune semble plus que réticente à l'idée de voir le tram longer les bureaux et le Shopping, car c'est plus dangereux et incompatible avec la zone de chargement et déchargement.

Pourrions-nous avoir connaissance du contenu et des conclusions de l'étude comparative menée par Bruxelles Mobilité ?

Quelle piste représente le plus de travaux et le plus de coûts ? Nous souhaiterions, à cet égard, connaître les prévisions budgétaires pour chacune des trois options.

Par ailleurs, quels sont les critères retenus pour opérer le choix final ?

La commune de Woluwe a-t-elle été ou sera-t-elle associée à l'ensemble de la procédure ? Si oui, comment ? Si non, pourquoi ?

D'autre part, pourrions-nous avoir une idée du calendrier de la suite des opérations ? Une fois la décision définitive arrêtée, quand les travaux pourront-ils débuter, et à quel rythme ? Enfin, quand les premiers voyageurs pourront-ils emprunter le nouveau tracé complet de la ligne 94 ?

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

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Mobiel Brussel heeft inderdaad een studie over de heraanleg van de Woluwelaan tussen de Tervurenlaan en het kruispunt Hymans-Vandervelde uitgevoerd. Die studie omvatte onder meer de aanleg van een tramlijn en fietsvoorzieningen.*

Mobiel Brussel heeft drie mogelijke tracés voor de toekomstige tramlijn 94 onderzocht: in het midden van de Woluwelaan, langs de kant van het park of langs de kant van de stad.

Al snel bleek dat het eerste tracé voor te veel problemen zou zorgen op het niveau van het kruispunt Hymans-Vandervelde, de mobiliteit en de landschappelijke inrichting.

In het tweede en het derde scenario zijn de organisatie en de kostprijs van de werken vergelijkbaar. Het verschil betreft vooral de veiligheid van de zwakke weggebruiker en het

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles Mobilité a effectivement entamé une étude ayant pour objectif de réaménager le boulevard de la Woluwe, notamment en y insérant une ligne de tram et des équipements cyclables. Le champ de l'étude s'étend de l'avenue de Tervuren au carrefour Hymans-Vandervelde. Elle est suivie par un comité d'accompagnement qui associe les communes concernées.

Bruxelles Mobilité a étudié trois scénarios pour le futur tracé de la ligne de tram 94 sur le boulevard de la Woluwe :

- le tram au milieu du boulevard ;
- le tram côté parc ;
- le tram côté ville.

Le scénario 1 a été rapidement abandonné à la suite des problèmes rencontrés au carrefour Hymans-Vandervelde, mais aussi pour des raisons de mobilité et d'encombrement au détriment d'un

beheer van het kruispunt Hymans-Vandervelde.

Een tramlijn langs de stadskant maakt het mogelijk om een parkeerstrook langs het park te behouden, wat interessant is voor de mensen die van die groene ruimten willen genieten. Dit scenario is ook voordelig voor de kantoren, scholen en het Woluwe Shopping Center langs de stadszijde. De tram moet het kruispunt Hymans-Vandervelde niet oversteken, wat het beheer van dat kruispunt verbetert en de eventuele afschaffing van de wegtunnel niet in de weg staat. Bovendien kan de tramlijn van daaruit makkelijk worden verlengd.

Een tramlijn langs het park vermindert de potentiële conflicten tussen de wagens en de trams, met name ter hoogte van het Woluwe Shopping Center, maar bemoeilijkt de toegang tot de stadszijde, aangezien de reizigers vier rijstroken moeten oversteken. De tram moet het kruispunt Hymans-Vandervelde oversteken, wat ten koste van het park zal gaan. Dit scenario maakt het bovendien niet mogelijk de wegtunnel af te schaffen.

De verschillende opties zijn aan de gemeenten voorgelegd. De reflectie is nog niet afgerond, maar er is al een eerste beslissing genomen, namelijk om de eindhalte ter hoogte van het Trammuseum zo snel mogelijk te verwezenlijken. Die eindhalte zal aan de kant van het park komen, teneinde het verkeer op het kruispunt met de Tervurenlaan zo weinig mogelijk te hinderen.

Deze optie maakt het ook mogelijk dat de tram voorbij de voorlopige eindhalte de Woluwelaan oversteekt en het traject aan de andere kant van de weg voortzet.

Er wordt nog bestudeerd hoe de veiligheid en de mobiliteit op de Tervurenlaan tussen de kruispunten met de Vorstlaan en de Woluwelaan kunnen worden verbeterd. De gemeente Sint-Pieters-Woluwe steunt onze plannen.

In samenwerking met de betrokken gemeente zoeken we ook naar een oplossing voor de leveranciers van het Woluwe Shopping Center, die moeten kunnen parkeren. Er is veel verkeer in de wijk en we willen de mobiliteit zo goed mogelijk organiseren.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe heeft nog

aménagement paysager de qualité.

Les scénarios 2 et 3 sont semblables du point de vue organisation du chantier et coût des travaux. Les différences se manifestent principalement au niveau de la sécurité des usagers faibles et de la gestion du carrefour Hymans-Vandervelde.

La version "tram côté ville" permet de maintenir une bande de stationnement côté parc, ce qui est intéressant pour le public souhaitant profiter de ces espaces verts. Ce scénario est également favorable pour les bureaux, les écoles et la clientèle du Woluwe Shopping Center (situés côté ville). Il améliore la gestion du carrefour précité car le tram ne traverse pas celui-ci, ce qui permet la suppression éventuelle du tunnel sous le carrefour. Ce choix permet en outre de positionner correctement le tram pour une prolongation.

La version "tram côté parc" diminue les conflits potentiels entre voitures et trams, surtout au niveau du Woluwe Shopping Center. Par contre, l'accès aux sites côté ville pose quelques problèmes, car les usagers des transports publics devront traverser quatre bandes de circulation, ce qui n'est pas sans danger. Le passage du tram dans le carrefour Hymans-Vandervelde ne sera pas possible sans empiéter sur le parc avoisinant, à cause du manque de place à hauteur du tunnel. Ce scénario ne permet pas non plus la suppression éventuelle du tunnel routier, alors que la version "tram côté ville" laisse cette option ouverte.

Ces options ont été présentées aux communes et examinées ensuite à la lumière de leurs commentaires. Si la réflexion se poursuit, une première étape a néanmoins été décidée afin de réaliser sans délai le terminus de la ligne 94 à proximité du musée du Tram. Celui-ci sera situé côté parc, comme prévu dans le permis d'urbanisme délivré, afin de ne pas en freiner la mise en service et compte tenu des difficultés de gestion du carrefour avenue de Tervueren.

M. Draps était d'ailleurs très content de cette décision.

Cette disposition permet aussi qu'au-delà du terminus provisoire projeté, soit organisée une traversée du boulevard de la Woluwe pour y implanter ensuite le tram côté ville.

geen voorkeur laten blijken over het tracé van de tram.

Zodra de studies klaar zijn, wordt er een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning ingediend. Het is de bedoeling dat de werken in 2011 van start gaan.

De tram tussen Hermann-Debroux en de Woluwelaan zal eind 2010 operationeel zijn.

Des améliorations sont à l'étude pour garantir la sécurité et la mobilité de tous sur l'avenue de Tervueren, entre le boulevard du Souverain et le boulevard de la Woluwe. Cette option a reçu un appui clair de la commune de Woluwe-Saint-Pierre.

Les questions des abords du Woluwe Shopping Center et de l'organisation des parkings de livraison de celui-ci sont étudiées avec les autorités communales, en veillant à assurer la mobilité dans cette zone subissant un trafic intense.

A l'heure actuelle, la commune de Woluwe-Saint-Lambert n'a pas fait part de sa préférence pour un tracé côté parc et étang.

A l'issue de l'étude, fin de cette année, une demande de permis devrait être déposée afin de permettre la mise en œuvre du projet à partir de 2011.

Le tronçon de ligne de tram entre Herrmann-Debroux et le boulevard de la Woluwe sera opérationnel fin 2010.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Als ik het goed heb begrepen, wilt u de tram dus toch langs de kant van het Woluwe Shopping Center laten rijden?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- We zullen die mogelijkheid bestuderen.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe is daar nochtans niet voor te vinden.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is belangrijk om de beweegredenen van de gemeenten te kennen. Soms zijn hun argumenten aannemelijk, soms niet. We bestuderen de kwestie en nemen voorlopig nog geen beslissing. Er is wel al beslist dat de eindhalte aan de kant van het park komt, omdat we niet willen dat de werf vertraging oploopt. We hebben immers al een stedenbouwkundige vergunning om de eindhalte aan die kant te plaatsen. We zullen nog onderzoeken op welke plek de tram de weg zal oversteken. Het is niet de bedoeling dat passagiers*

Mme la présidente.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Si j'ai bien compris, vous avez dit que vous le mettriez quand même côté Shopping ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons étudier cette option.

Mme Viviane Teitelbaum.- Parce que la commune de Woluwe s'est prononcée...

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut parfois aussi connaître les motifs des communes. Parfois leurs arguments sont valables, parfois non. On a décidé d'étudier la question et de ne pas trancher aujourd'hui. Ce qu'on a décidé, par contre, c'est de faire le terminus côté parc, à proximité du musée du Tram, puisque la grande crainte était que nous allons ralentir le chantier. Nous avons obtenu un permis d'urbanisme. Nous avons décidé de le faire du côté du parc. C'est ce que nous allons faire pour le terminus

wild oversteken.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Zoals aan de rotonde Winston Churchill.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik neem eind dit jaar een beslissing.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Zult u de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe bij uw beslissing betrekken? Wat vindt u van de argumenten van het gemeentebestuur?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal de gemeente bij mijn beslissing betrekken.*

- Het incident is gesloten.

Les autres aspects sont encore à l'étude. Il convient de bien calculer l'endroit où le tram traversera la voirie en fonction de la clientèle, sinon ce seront les clients qui devront la traverser.

Mme Viviane Teitelbaum.- Comme au rond point Churchill.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est pour cette raison que c'est encore à l'étude. Nous prendrons une décision à la fin de l'année.

Mme Viviane Teitelbaum.- La commune de Woluwe-Saint-Lambert sera-t-elle associée ? Savez-vous si leurs arguments sont valables ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ils seront associés et leurs arguments sont à l'étude.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "de onveiligheid aan het kanaal en de Haven van Brussel".

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

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- Sinds enkele maanden leggen de boten van Brussels by Water niet meer aan het Becodok aan, omdat die plaats te onveilig zou zijn. Na herhaalde gevallen van diefstal en vandalisme besliste de organisatie om voortaan voor de kapiteinsdienst aan te meren.*

Als alternatief werd het Vergotedok voorgesteld, maar de exploitanten vonden dit geen geschikte plaats omdat er geen elektriciteit was. Is er ondertussen al een oplossing gevonden?

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "les problèmes d'insécurité au canal et au Port de Bruxelles".

Mme la présidente.- La parole est à M. El Karouni.

M. Mustapha El Karouni.- J'ai récemment appris par l'intermédiaire de la presse que, depuis plusieurs mois, le bateau de Brussels By Water n'amarrait plus au bassin Béco. D'après le coordinateur de l'organisme de croisière fluviale, l'endroit serait trop dangereux. En effet, ils ont fait l'objet de vols et de dégradations répétés qui les ont poussés à s'amarrer devant la capitainerie du Port de Bruxelles.

Une solution de rechange, au bassin Vergote, a été proposée, mais le lieu, dépourvu d'électricité, ne

Op 9 april 2008 interpelleerde ik u reeds over de onveiligheid langs het kanaal. U kondigde toen een hele reeks maatregelen aan. Wij zijn nu bijna een jaar verder. Wat is er concreet gebeurd?

In juli 2008 werd een principepsakkoord bereikt over de oprichting van een Brusselse waterpolitie. In 1990 werd de eenheid FluPol van de politie van Brussel ontbonden. Sindsdien houden amper drie politieofficiers toezicht op de haven- en kanaalzone, met 28 km oevers, 750 bedrijven (waarvan 13 gevoelige bedrijven), 6.000 werknemers en 21 miljoen ton goederen. Hoe ver staat dit project? Is die waterpolitie al operationeel? Wat zijn haar opdrachten? Over hoeveel mensen gaat het?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris *(in het Frans).- De Haven van Brussel doet er alles aan om de problemen die er in het verleden geweest zijn met de boten van Brussels by Water op te lossen. Sinds vorige zomer zijn de boten aangemeerd tegenover de kapiteinsdienst, zodat van hieruit een oogje in het zeil kan worden gehouden. Sindsdien zijn er geen problemen meer gesignaleerd.*

Ondertussen zoekt de Haven naar een meer permanente oplossing in het Becodok. Die hangt af

convient pas aux exploitants. Ceux-ci se trouvent donc dans une sorte de "no man's land" au quai de Hembeek et plaident pour un meilleur aménagement du quai Béco.

Qu'en est-il actuellement ? Une solution a-t-elle été trouvée ? Quelle est-elle ?

Le 9 avril dernier, je vous avais interrogée en cette même commission au sujet de l'insécurité le long du canal de Bruxelles. Vous aviez annoncé dans votre réponse toute une série de mesures. Près d'un an plus tard, je souhaiterais faire le point avec vous sur ce sujet. Pourriez-vous m'énoncer les initiatives qui ont effectivement été réalisées depuis lors ?

En juillet dernier, une décision de principe a été prise en vue de créer une police fluviale à Bruxelles, où plus aucune surveillance régulière du canal et du Port, avec embarcation de police s'entend, n'existe depuis le début des années 1990 et le démantèlement de la vieille unité FluPol de la police de Bruxelles. À peine trois officiers de police judiciaire surveillaient la zone du Port et du canal ainsi que ses 28 km de berges, ce qui est largement insuffisant pour un pôle économique en plein essor de 750 entreprises, 6.000 emplois, 4,2 milliards de chiffre d'affaires, 13 entreprises sensibles - dont une classée Seveso - et 21 millions de tonnes de marchandises, dont 73% en trafic international.

La mise en place de cette police fluviale était annoncée, si pas en 2008, au plus tard pour début 2009. Qu'en est-il ? Avez-vous été impliquée dans cette décision ? Cette police est-elle en place ? Quels en sont les effectifs et les missions ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Le Port de Bruxelles met tout en oeuvre pour résoudre les problèmes survenus dans le passé avec les bateaux de Brussels By Water. Depuis l'été dernier, les bateaux sont amarrés en face de la capitainerie, pour pouvoir bénéficier d'une meilleure surveillance. Depuis lors, plus aucun problème n'a été signalé.

Entre-temps, le Port recherche une solution définitive au bassin Béco. Celle-ci dépend des plans, le long de la rive du canal, qui sont

van de plannen die het gewest momenteel voor de oevers uitwerkt. Meer algemeen werden de afgelopen maanden verschillende initiatieven uitgewerkt.

De Haven van Brussel heeft een samenwerkingsovereenkomst met de gerechtelijke en de lokale politie gesloten om het veiligheidsgevoel in de havenzone te vergroten. De scheepvaartpolitie van Antwerpen patrouilleert drie dagen per maand in de voorhaven van Brussel. Sinds vorige maand levert de federale politie 2 tot 4 keer per maand twee politieagenten die het havenpersoneel vergezellen. Ook de lokale politie zal haar patrouilles in de havenzone versterken.

De Haven van Brussel heeft een nieuw politiereglement uitgewerkt. Sinds oktober vorig jaar zijn drie haveninspecteurs aangeduid die onder meer strafrechtelijke inbreuken kunnen vaststellen. Dit jaar zal de Haven ook een bewakingsfirma aanstellen die via een centrale in de kapiteinsdienst het havendomein zal bewaken.

Er zijn ook infrastructurele maatregelen in uitvoering, zoals de plaatsing van nieuwe hekken rond de bedrijfsterreinen, automatische poorten, bewakingscamera's, enzovoort. Het gewest heeft de Haven hiervoor een budget van 1 miljoen euro toegekend, overeenkomstig het nieuwe beheercontract. De Haven investeert ook eigen middelen in die veiligheidsmaatregelen.

Het is nog te vroeg om de impact van al die maatregelen te beoordelen, maar het is zeker dat zij de veiligheid in het havengebied zullen verbeteren. Dat is niet alleen een goede zaak voor de buurtbewoners, maar ook voor de bedrijven en de bezoekers van die zone.

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

actuellement en train d'être rédigés par la Région. Plus généralement, diverses initiatives ont été prises ces derniers mois.

Pour ce qui est de la police, le Port de Bruxelles a conclu un accord de collaboration avec la police locale et judiciaire en vue d'augmenter le sentiment de sécurité dans le domaine portuaire.

De plus, la police de la navigation d'Anvers s'est engagée à patrouiller en bateau trois jours par mois dans l'avant-port de Bruxelles. Nous n'avons pas encore de police bruxelloise de la navigation, mais nous avons un accord avec le Port et la police d'Anvers.

Depuis le mois dernier, la police fédérale dépêche deux à quatre fois par semaine deux agents de police qui accompagnent le personnel portuaire. La police locale s'est également engagée à renforcer ses patrouilles dans la zone portuaire.

Le Port de Bruxelles a d'ailleurs rédigé un nouveau règlement de police. Depuis octobre dernier, trois inspecteurs portuaires ont été désignés et formés à la constatation d'infractions, notamment pénales. Cette année, le Port de Bruxelles va également mettre en place un service de gardiennage qui sera chargé de surveiller le domaine portuaire via une centrale installée à la capitainerie.

De nombreuses autres mesures sont en cours d'élaboration en matière d'infrastructure, comme le placement de nouvelles clôtures autour des terrains des entreprises, de portes automatiques, de caméras de surveillance, etc. Pour ce faire, le Port bénéficie d'un budget d'un million d'euros octroyé par la Région, conformément aux dispositions du nouveau contrat de gestion. Le Port investit également ses propres moyens dans ces mesures de sécurité.

S'il est encore trop tôt pour évaluer l'impact de toutes ces mesures, il est d'ores et déjà possible d'affirmer que la sécurité du domaine portuaire va s'améliorer. Cela constitue un bon point, tant pour les riverains que pour les entreprises et les nombreux visiteurs de la zone portuaire.

Mme la présidente.- La parole est à M. El Karouni.

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- U geeft dus toe dat er een probleem is met de veiligheid en verwacht dat de situatie erop zal vooruitgaan. Tot nu toe is dat niet het geval.*

Komt er in de toekomst een echte scheepvaartpolitie in Brussel?

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris *(in het Frans).- Daarvoor bestaan geen plannen. Er is een akkoord afgesloten met de Antwerpse scheepvaartpolitie, die drie keer per week in de Brusselse haven patrouilleert.*

Het zou veel kosten om een Brusselse afdeling van de scheepvaartpolitie op te richten, maar gelet op het belang van de Haven van Brussel is het geen overbodige luxe. De Haven van Brussel investeert al in de veiligheid op de kaaien. Ik pleit ervoor dat de kaaien dag en nacht worden bewaakt met behulp van camera's.

De heer Mustapha El Karouni *(in het Frans).- De gebruikers van de Haven en de omwonenden klagen al een jaar. Ik hoop dat uw maatregelen vruchten zullen afwerpen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik ook.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK

M. Mustapha El Karouni.- Vous partagez donc le constat qu'il y a une insécurité et vous estimez qu'elle va diminuer à l'avenir. Le constat actuel n'est pas qu'elle diminue.

Estimez-vous que la série de mesures que vous avez annoncées sont la police fluviale dont il avait été question en juillet 2008 ou avez-vous l'intention de formaliser une vraie police fluviale à l'avenir ?

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Ce n'est pas encore prévu actuellement. Ce qui avait été annoncé correspond à l'accord que nous avons avec le Port d'Anvers selon lequel la police fluviale d'Anvers vient patrouiller dans l'avant-port trois fois par semaine.

Avoir une police de la navigation est une dépense importante mais justifiée dans le cadre du Port d'Anvers, vu son ampleur. Nous pouvons en profiter. Le Port de Bruxelles investit davantage dans la sécurité sur les quais. Le service de gardiennage fonctionne déjà. Le plus important, c'est de surveiller les quais 24h sur 24, donc également la nuit, et de pouvoir voir depuis la capitainerie ce qui se passe sur les différents sites, grâce à des caméras de surveillance. C'est de cette manière que nous concevons actuellement l'amélioration de la sécurité au Port de Bruxelles.

Nous évaluerons ces mesures progressivement et nous verrons alors s'il est nécessaire d'avoir des dispositifs supplémentaires.

M. Mustapha El Karouni.- Il y a un an, les riverains et les utilisateurs du Port se plaignaient déjà. J'espère que vos mesures porteront leurs fruits.

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Je l'espère également.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARIE-PAULE QUIX

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE

GEWEST, BELAST MET AMBTENAREN-ZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de afvaltransporten over het water".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de staatssecretaris, wordt de vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LE PORT DE BRUXELLES,

concernant "le transport de déchets par voie d'eau".

Mme la présidente.- A la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la secrétaire d'Etat, la question orale est retirée et transformée en question écrite.