



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 14 OKTOBER 2009**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 14 OCTOBRE 2009**

—

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

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

INHOUD**SOMMAIRE**

MONDELINGE VRAAG	9	QUESTION ORALE	9
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	9	- de Mme Viviane Teitelbaum	9
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar ambt, Gelijke kansen en Administratieve vereenvoudiging,		à M. Bruno De Lille, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et de la Simplification administrative,	
betreffende "de editie 2009 van de week van vervoering en de autoloze zondag in Brussel en de uitbreiding van de autoloze dagen".		concernant "l'édition 2009 de la semaine de la mobilité et de la journée sans voiture à Bruxelles et la multiplication des journées sans voiture".	
INTERPELLATIES	15	INTERPELLATIONS	15
- van de heer Vincent De Wolf	16	- de M. Vincent De Wolf	16
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de toegankelijkheid van het Brussels openbaar vervoer voor personen met beperkte mobiliteit en blinden en slechtzienden".		concernant "l'accessibilité des transports publics bruxellois aux personnes à mobilité réduite et aux personnes aveugles et malvoyantes".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, de heer Aziz Albishari, de heer Jamal Ikazban, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Vincent De Wolf.</i>	19	<i>Discussion – Orateurs : Mme Danielle Caron, M. Aziz Albishari, M. Jamal Ikazban, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Vincent De Wolf.</i>	19
- van de heer Philippe Pivin	27	- de M. Philippe Pivin	27
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

betreffende "de veiligheid op het Brussels openbaar vervoer".		concernant "la sécurité dans les transports en commun bruxellois".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Serge de Patoul,	27	Interpellation jointe de M. Serge de Patoul,	27
betreffende "de veiligheidsdienst van de MIVB".		concernant "le service de sûreté et de contrôle de la STIB".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum,	27	Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum,	27
betreffende "de veiligheidsmaatregelen in de omgeving van de tram- en metrospoeren".		concernant "les mesures de sécurité aux alentours des voies de tram et de métro".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Jamal Ikazban, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Serge de Patoul.</i>	31	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Jamal Ikazban, Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin, Mme Viviane Teitelbaum, M. Serge de Patoul.</i>	31
- van de heer Didier Gosuin	41	- de M. Didier Gosuin	41
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de evaluatie van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg".		concernant "l'évaluation de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Didier Gosuin.</i>	44	<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Didier Gosuin.</i>	44
- van de heer Didier Gosuin	48	- de M. Didier Gosuin	48
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de toekomst van het BILC-project".		concernant "l'avenir du projet BILC".	

<p><i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Didier Gosuin.</i></p>	52	<p><i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, Mme Brigitte De Pauw, M. Arnaud Pinxteren, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Didier Gosuin.</i></p>	52
<p>- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het gebruik van 'groene' bussen door de MIVB".</p>	57	<p>- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'utilisation de bus 'verts' par la STIB".</p>	57
<p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel.</i></p>	59	<p><i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Anne-Charlotte d'Ursel.</i></p>	59
<p>- van de heer Aziz Albishari</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de toestand van het Flageyplein een jaar na de plechtige opening".</p>	63	<p>- de M. Aziz Albishari</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'état des lieux de la place Flagey un an après son inauguration".</p>	63
<p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Vincent De Wolf, de heer Jamal Ikazban, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Aziz Albishari.</i></p>	67	<p><i>Discussion – Orateurs : Mme Viviane Teitelbaum, M. Vincent De Wolf, M. Jamal Ikazban, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Aziz Albishari.</i></p>	67
<p>- van de heer Vincent De Wolf</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap".</p>	75	<p>- de M. Vincent De Wolf</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la création d'une agence régionale de stationnement".</p>	75

<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, mevrouw Annemie Maes, de heer Aziz Albishari, de heer Philippe Close, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister.</i>	77	<i>Discussion – Orateurs : Mme Danielle Caron, Mme Annemie Maes, M. Aziz Albishari, M. Philippe Close, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre.</i>	77
- van mevrouw Françoise Schepmans	88	- de Mme Françoise Schepmans	88
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de voorstelling van de nieuwe prioriteiten voor de MIVB".		concernant "la présentation des priorités de la rentrée pour la STIB".	
MONDELINGE VRAGEN	88	QUESTIONS ORALES	88
- van de heer Philippe Pivin	88	- de M. Philippe Pivin	88
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de verloedering van de tunnels van de kleine ring".		concernant "la détérioration des tunnels de la petite ceinture".	
- van de heer André du Bus de Warnaffe	88	- de M. André du Bus de Warnaffe	88
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de weigering van de affiches van het nucleair forum door de MIVB".		concernant "le refus par la STIB des affiches du forum nucléaire".	
- van mevrouw Carla Dejonghe	89	- de Mme Carla Dejonghe	89
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

betreffende "de organisatie van een systeem 'Entre deux arrêts' op het MIVB-net in Brussel".		concernant "l'organisation d'un système 'Entre deux arrêts' sur le réseau de la STIB à Bruxelles".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	89	- de Mme Viviane Teitelbaum	89
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de plaatsing van een beschutting aan het Zuidstation".		concernant "l'installation d'un abri à la sortie de la gare du Midi".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	90	- de Mme Viviane Teitelbaum	90
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het gebruik van de vrije banen door de Brusselse taxi's".		concernant "l'utilisation des sites propres par les taxis bruxellois".	
- van de heer Dominiek Lootens-Stael	90	- de M. Dominiek Lootens-Stael	90
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de mobiliteitsproblemen waarmee het UZ te Jette te maken heeft".		concernant "les problèmes de mobilité auxquels l'UZ de Jette est confronté".	
- van de heer Aziz Albishari	90	- de M. Aziz Albishari	90
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het Rogierplein".		concernant "la place Rogier".	

- van de heer Aziz Albishari	90	- de M. Aziz Albishari	90
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de Bareel van Sint-Gillis".		concernant "la barrière de Saint-Gilles".	

*Voorzitterschap: de heer Philippe Close, voorzitter.
Présidence : M. Philippe Close, président.*

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Teitelbaum.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de editie 2009 van de week van vervoering en de autoloze zondag in Brussel en de uitbreiding van de autoloze dagen".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Op zondag 20 september was het weer autoloze zondag en konden de Brusselaars ongestoord te voet, met de fiets of het openbaar vervoer hun stad verkennen. Er werd heel wat animatie georganiseerd.*

Kunt u wat meer vertellen over de randanimatie van de Europese week van de mobiliteit? Hebt u samengewerkt met andere Europese grootsteden? Wat was het totaalbudget en hoe werd het besteed? Hebt u gebruik gemaakt van een Europese subsidie? Hebt u samengewerkt met andere overheden of met privé-instanties?

Tijdens de autoloze zondag van 2008 bleek dat er heel wat problemen waren met het openbaar vervoer, dat overvol zat. Bovendien was de dienstregeling verstoord.

Hebt u maatregelen genomen om de problemen met

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Teitelbaum.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "l'édition 2009 de la semaine de la mobilité et de la journée sans voiture à Bruxelles et la multiplication des journées sans voiture".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Du 16 au 22 septembre s'est déroulée l'édition 2009 de la semaine de la mobilité, dont le point d'orgue a été le traditionnel dimanche sans voiture du 20 septembre. Cette initiative, qui s'inscrit dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, est l'occasion pour tous les habitants et les visiteurs de découvrir Bruxelles sous un autre angle : à pied, à vélo, en transport en commun, tous les moyens sont bons ! De plus, de nombreuses activités et animations sont organisées durant toute la semaine dans toutes les communes bruxelloises.

A cet égard, pourriez-vous nous préciser les différentes animations qui ont été programmées et réalisées dans le cadre de cette semaine européenne de la mobilité ? Des partenariats avec d'autres grandes villes européennes ont-ils été réalisés ? Quel budget total a-t-il été consacré à cette initiative et comment s'est-il réparti entre les différents postes ? Une aide ou un subside européen

het openbaar vervoer tijdens de autoloze zondagen aan te pakken? Zijn er extra bussen en trams ingelegd? Hoeveel mensen gebruikten het openbaar vervoer tijdens de autoloze zondag?

Voor deze achtste editie heeft het gewest een grootse communicatiecampagne gevoerd: websites, folders, informatie in de pers en een huis-aan-huiskrantje. Hoeveel exemplaren werden er van dat krantje verspreid? Hoeveel heeft dat gekost? Wat was de totale kostprijs voor de promotie van dit evenement?

Naar aanleiding van de autoloze zondag hebt u opnieuw de idee geopperd om meerdere autoloze zondagen per jaar te organiseren. U zou verschillende mogelijkheden overwegen, zoals een autoloze zondag per seizoen in het hele gewest en autoloze dagen in beperktere zones in het geval van grote evenementen of wijkfeesten. Ter gelegenheid van het Irisfeest had uw voorganger reeds een tweede autoloze zondag georganiseerd die beperkt was tot de Vijfhoek.

Wij zijn er niet van overtuigd dat het een goede zaak is om meer autoloze dagen te organiseren. Het succes van de autoloze zondag is grotendeels te danken aan het uitzonderlijk karakter van dit evenement.

De positieve respons mag ons niet doen vergeten dat dit evenement ook een keerzijde heeft. Zo worden sommige activiteiten belemmerd door de beperking van het verkeer. Uit het aantal toegekende afwijkingen blijkt hoe nuttig de wagen in de stad is.

De organisatie van een dergelijk evenement heeft ook een kostprijs, zowel op financieel als op menselijk vlak. In 2008 heeft dit evenement het gewest 1.025.000 euro gekost. Daarbij komen nog de politieagenten die aan de grenzen van het gewest moesten worden ingezet om te voorkomen dat er auto's Brussel zouden binnenrijden.

Meer autoloze dagen betekent dus ook meer kosten. Is dit echt een prioriteit van de regering in deze crisistijd?

Bent u van plan om extra activiteiten te organiseren voor de autoloze zondagen? Zult u uw plannen met de regering bespreken? Hoe zult u nieuwe activiteiten financieren?

est-il intervenu ? D'autres entités publiques ou privées ont-elles été sollicitées ? Dans l'affirmative, lesquelles et dans quelle mesure ?

L'édition 2008 avait mis en lumière un certain nombre de problèmes liés à la disponibilité des transports publics en ce jour. Ainsi, les véhicules circulant le dimanche avaient tous été rapidement pris d'assaut et aussi vite remplis, laissant de nombreux voyageurs sur le trottoir. De même, les véhicules arrivaient de manière totalement irrégulière, de telle sorte qu'il fallait parfois attendre un très long moment un véhicule avant d'en voir arriver ensuite trois l'un à la suite de l'autre.

Des dispositions préventives spécifiques ont-elles été prises à l'occasion de ce dimanche sans voiture, et corrélativement à la gratuité des transports publics ? Des bus et des trams supplémentaires ont-ils été mis en circulation et, dans l'affirmative, selon quelle fréquence ? Par ailleurs, quel est le nombre de voyageurs recensés sur cette journée ?

Pour cette huitième édition, la Région a mis les petits plats dans les grands et n'a pas lésiné sur la communication. Outre les sites internet, les détachables ou encore l'information dans la presse, un journal toutes-boîtes a été distribué dans Bruxelles.

Combien d'exemplaires de celui-ci ont-ils été diffusés ? Quel est le montant spécifique ayant été consacré à ce toutes-boîtes ? Nous souhaiterions connaître les autres moyens de promotion utilisés et le coût total destiné à la promotion de l'événement.

Enfin, à l'occasion de la journée sans voiture du dimanche, le secrétaire d'Etat a réitéré la proposition d'organiser plusieurs journées sans voiture durant l'année, au rythme d'une par saison, soit quatre par an, confirmant des déclarations parues dans la presse la semaine précédant l'événement. Je vous cite : "L'accord de gouvernement précise que nous allons graduellement augmenter le nombre de dimanches sans voiture".

Vous évoquez les différentes pistes explorées, à savoir un dimanche sans voiture par saison, l'interdiction des engins motorisés sur un périmètre plus limité autour du site de grands événements et la définition de zones sans voiture à l'occasion de

fêtes de quartiers. A cet égard, votre prédécesseur avait déjà organisé un deuxième dimanche sans voiture limité au Pentagone, en mai, à l'occasion de la fête de l'Iris.

M. le secrétaire d'Etat, si ces initiatives sont fort sympathiques le temps d'un dimanche sur l'année, permettant aux Bruxellois de vivre la ville autrement et de découvrir certains aspects méconnus de la vie en ville, nous ne sommes pas persuadés qu'il faille les multiplier de cette manière. En effet, le succès de la journée sans voiture réside en partie en son côté exceptionnel. Une fois par an, les Bruxellois abordent leurs déplacements en ville autrement et changent leurs habitudes de mobilité le temps d'un dimanche, au cours duquel sont aussi organisées les fêtes du patrimoine.

Les aspects positifs évoqués ne doivent pas entraîner que nous nous voilions la face en ignorant les contraintes qui sont liées à l'événement. Ainsi, l'espace public est paralysé et certaines activités sont entravées du fait de la limitation des moyens de transport. Il suffit d'observer le nombre de dérogations accordées pour se rendre compte de l'utilité, pour certains, de la voiture en ville.

D'autre part, l'organisation d'une telle manifestation a un coût, tant sur le plan financier que sur le plan humain. Si nous nous référons aux chiffres avancés en 2008 pour l'organisation de la dernière édition, l'addition est loin d'être indolore. Le coût total de l'organisation s'élevait en effet à 1.025.000 euros, à charge de la Région. A cela s'ajoute le déploiement de forces policières autour de la ville pour empêcher l'entrée des véhicules dans Bruxelles.

Multiplier ces initiatives reviendrait à multiplier les budgets et les frais engendrés par ces manifestations. En ces temps de crise où les marges budgétaires se resserrent, est-ce une priorité du nouveau gouvernement ?

Pourriez-vous dès lors nous confirmer votre volonté de multiplier ou non le nombre d'initiatives de journées sans voiture ? Ce projet va-t-il être débattu au sein du gouvernement ? Dans l'affirmative, comment comptez-vous financer ces nouvelles opérations ?

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- Tijdens de Europese week van de mobiliteit, die liep van 16 tot 22 september, vonden er heel wat activiteiten plaats. Elke dag stond een nieuw thema centraal.

De metro's, trams en bussen waren aardig gevuld, maar het was niet zo dat er niemand meer bij kon. Er was wat vertraging omdat de snelheid beperkt was tot 30 km/u en er veel voetgangers en fietsers op de weg waren. De metro had geen vertraging. Aangezien het openbaar vervoer gratis was, is het onmogelijk om het aantal reizigers in te schatten.

Het initiatief Landelijk Brussel kreeg 60.000 bezoekers. In 2003 kwamen er slechts 15.000 mensen opdagen. Ongeveer 15.000 mensen zakten af naar het Jubelpark voor de Golden Sunday.

Er werden 455.000 foldertjes over de week van de mobiliteit verspreid. Dat heeft 18.000 euro gekost.

We hebben niet samengewerkt met andere Europese steden en kregen geen Europese subsidies.

Op de website weekvanvervoering.irisnet.be worden de activiteiten uitvoerig beschreven.

Ik geef een overzicht van de kosten:

- callcenter: 5.000 euro;
- projectoproep "Mijn dorp in de stad": 87.000 euro;
- subsidies voor verenigingen: 30.000 euro;
- extra kosten voor de MIVB: 285.000 euro;
- plaatsen van wegversperringen: 300.000 euro.

Hierbij wordt geen rekening gehouden met het gratis openbaar vervoer en met de steun aan verenigingen die het hele jaar door bezig zijn met mobiliteit. Bovendien moesten er ook politieagenten, gemeentepersoneel, enzovoort worden ingezet.

Voor Brusselaars en toeristen is de autoloze zondag vooral een gezellig evenement. Het is ook een dag waarop biologische producten worden gepromoot.

De luchtvervuiling, het lawaai en de stress van het autoverkeer vallen plots weg. Op een autoloze

M. Bruno De Lille, secrétaire d'Etat.- Durant la semaine européenne de la mobilité, du 16 au 22 septembre, un large éventail d'activités concernant les différents aspects de la mobilité urbaine a été proposé, comme chaque année, en Région de Bruxelles-Capitale. Un thème particulier a été défini pour chaque journée de la semaine. Un ou plusieurs modes de déplacement ont ainsi été mis à l'honneur chaque jour, et différents appels à participation ont été lancés à la population.

Je vous livre quelques données chiffrées. Concernant les transports en commun, les métros, trams et bus étaient bien remplis, mais aucun voyageur n'est resté sur le carreau. Les trams et les bus ont enregistré quelques retards, étant donné leur vitesse limitée à 30 km/h et la circulation des piétons et des cyclistes. Il n'y a eu aucun retard pour le métro. Les transports en commun étant gratuits ce jour-là, il est hélas impossible de connaître le nombre de voyageurs.

Bruxelles champêtre a attiré 60.000 visiteurs, ce qui est une évolution importante. Au début de l'initiative, en 2003, la manifestation avait en effet accueilli 15.000 personnes. Quelque 15.000 personnes se sont rendues au Cinquantenaire pour le Golden Sunday. Selon la police, l'événement dans sa globalité a attiré autant de participants que l'année précédente.

L'agenda de la semaine de la mobilité a été distribué en toutes-boîtes à 455.000 exemplaires. Le coût de la distribution s'est élevé à 18.000 euros.

Aucun partenariat avec d'autres villes européennes n'a été réalisé et aucun subside européen n'est intervenu dans cette organisation.

Les actions organisées ou encouragées par la Région de Bruxelles-Capitale sont décrites en détail sur le site semainedelamobilite.irisnet.be.

Voici les détails du budget du dimanche sans voiture :

- Call center : 5.000 euros.
- Appel à projets "Mon village à la ville" : 87.000 euros.
- Associations subsidiées : 30.000 euros.
- Renfort de l'offre de la STIB : 285.000 euros, soit l'offre d'un samedi.
- Mise en place des barrières : 300.000 euros.

zondag is er zes tot acht keer minder lawaai en is de lucht aanzienlijk schoner.

Uit een enquête blijkt dat 87% van de ondervraagde mensen de autoloze zondag een goed tot uitstekend initiatief vinden. Niet minder dan 79% vindt het een goed idee om twee of drie autoloze zondagen per jaar te organiseren.

De cijfers dateren al van 2008. De enquêteresultaten van 2009 zijn nog niet bekend. De autoloze zondag blijkt een succes en het is mogelijk dat we nog meer autoloze zondagen zullen organiseren.

Het evenement moet absoluut blijven bestaan. Het is een unieke gelegenheid om de Brusselaars te sensibiliseren en het sluit aan bij de doelstelling uit het regeerakkoord om het autoverkeer op termijn met 20% te doen verminderen.

Ik ben ervan overtuigd dat er ook tijdens de week een autoloze dag kan worden georganiseerd. Brusselaars kunnen dan zien dat een stad ook zonder auto's leeft. De mentaliteit moet veranderen, zodat Brusselaars het openbaar vervoer meer gaan gebruiken.

Ik ben voorstander van meer autoloze dagen. We moeten daarbij wel rekening houden met de gewestbegroting, maar het moet mogelijk zijn om op lokaal vlak autoloze dagen te organiseren in samenwerking met gemeentebesturen, handelaars, enzovoort.

Er zijn mogelijkheden zat. Het autoverkeer kan bijvoorbeeld ook worden beperkt in een bepaalde zone, voor buurtfeesten en dergelijke.

Er worden nog heel wat ideeën besproken. Ik heb nog geen beslissing genomen.

Ik heb voorgesteld om elk seizoen een autoloze zondag te organiseren, maar dat is slechts een voorstel, nog geen beslissing.

De regering wil werk maken van een andere mobiliteit. Rekening houdende met de budgettaire ruimte is het mogelijk om meer autoloze dagen in te voeren, zodat mensen kennis kunnen maken met alternatieve verplaatsingsmethoden.

Il s'agit ici du coût à charge de la Région, sans compter celui de la gratuité de la STIB et le support des associations actives en matière de mobilité durant toute l'année, y compris durant cette semaine. A cela s'ajoute le déploiement des forces de police et le personnel communal en charge de la remise des dérogations, de la mise en place d'actions, etc.

Concernant l'évaluation et l'avenir du dimanche sans voiture, je souligne que, pour les habitants et les touristes, cet événement est avant tout synonyme d'une ambiance très agréable et conviviale. C'est aussi un laboratoire de produits biologiques, avec notamment des échoppes d'alimentation durable partout à Bruxelles.

On note également la disparition momentanée des nuisances liées à la pollution atmosphérique, au bruit et au stress qu'engendre la circulation automobile. Il ressort des mesures effectuées que le bruit de fond est six à huit fois moins important qu'habituellement, et qu'il y a trois à quatre fois moins de poussières fines et de dioxyde d'azote dans l'atmosphère ce dimanche-là. Enfin, de nombreuses initiatives sont mises en oeuvre pendant le dimanche sans voiture.

Concernant le soutien des Bruxellois, il ressort d'une étude indépendante menée par IPSOS à la demande de Bruxelles Mobilité que 87% des personnes interrogées estiment que le dimanche sans voiture est une bonne ou une excellente initiative. De plus, pas moins de 79% pensent que l'augmentation du nombre de dimanches sans voiture à deux ou trois jours est une bonne ou une très bonne idée.

Les données les plus récentes datent de 2008 et sont comparées à celles des années précédentes. Nous ne possédons pas encore les résultats de 2009. En conclusion, le dimanche sans voiture est un succès et la possibilité d'en augmenter le nombre est réelle.

Le dimanche sans voiture doit dès lors absolument être maintenu. Il représente une occasion unique, à grande valeur symbolique, de sensibiliser les Bruxellois. C'est donc un instrument important dans la réalisation nécessaire du transfert modal et dans la concrétisation d'objectifs tels que la diminution de 20% de la pression automobile, comme le prévoit l'accord de gouvernement.

Nous devons donc essayer de fixer d'autres moments sans voiture. Je suis convaincu qu'il ne faut pas nous cantonner aux dimanches. Si ceux-ci sont très importants pour montrer qu'une ville sans voiture est une ville qui vit, le choix d'autres jours s'impose pour véritablement changer la mentalité des Bruxellois et les inciter à utiliser d'autres moyens de transport.

Je suis en faveur d'une augmentation du nombre d'opportunités offertes aux Bruxellois de pouvoir profiter d'une ville agréable et conviviale, avec une diminution des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique. Ce ne sera pas nécessairement toujours sous la forme d'un dimanche sans voiture, ni sur l'ensemble du territoire régional ou un dimanche.

Il n'est bien sûr pas aisé d'instaurer davantage de dimanches sans voiture en Région de Bruxelles-Capitale. Les limites budgétaires ne peuvent toutefois pas empêcher d'organiser d'autres jours sans voiture à un niveau local, et ce en collaboration avec les instances locales telles que les administrations communales, les commerçants, les comités de quartier, les habitants et les écoles. Les possibilités sont nombreuses, tel un événement sans voiture à part entière ou l'interdiction de la circulation automobile dans une zone déterminée dans le cadre d'un événement particulier, comme les fêtes de quartier ou la nuit blanche. Cela ne doit pas nécessairement être limité à une journée, mais peut être porté à deux ou trois jours sur un périmètre limité, afin de tester en situation réelle des alternatives à la voiture.

Ces idées sont en cours de développement et doivent encore être discutées. Aucune décision n'a été prise et nous en sommes au stade des propositions.

Lorsque j'ai évoqué la possibilité d'instaurer un dimanche sans voiture par saison, il s'agissait d'une proposition. Ce n'est pas une décision.

Pour conclure, ce gouvernement s'engage à mettre en place une autre mobilité. Compte tenu des limites budgétaires, l'instauration d'autres journées sans voiture figure parmi les instruments importants de cette politique, dans la mesure où les gens pourront essayer d'autres formes de mobilité.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *U hebt de totale kostprijs van de autoloze zondag niet vermeld. U hebt het over andere autoloze dagen. Ik vermoed dat u wekdagen bedoelt.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Of een zaterdag.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Ik veronderstel dat u de kostprijs van uw voorstellen zult laten berekenen, voordat u ze in de praktijk brengt. Ik ben voorstander van animatie om een alternatieve verplaatsingsmethode te promoten, maar het moet wel op een efficiënte manier gebeuren. Er komt allicht een studie. Ik geloof dat ik tijdens de vorige jaren een raming heb gekregen van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *De totale kostprijs is nog niet bekend, omdat de gemeenten heel wat personeel en materiaal hebben ingezet. Ook de evaluatie is nog niet rond, maar ik zal u de cijfers bezorgen.*

Het is niet mijn bedoeling om mensen die met de auto naar het werk of naar school gaan in problemen te brengen met autoloze wekdagen. Ik wil mensen laten kennismaken met alternatieven. De kostprijs moet uiteraard wel worden berekend.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je tiens à vous remercier de vos réponses. J'ai pris note au vol, mais je crois que vous n'avez pas donné le coût total de cette journée. Par ailleurs, lorsque vous parlez d'autres moments sans voiture, je présume que si ce ne sont pas des dimanches, il s'agira de jours de la semaine.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'Etat.- Ou d'un samedi.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je suppose que ces propositions seront chiffrées avant d'être mises en pratique. Je suis tout à fait favorable à l'aspect ludique ou à l'apprentissage d'autres moyens de transport, mais il importe qu'ils soient performants. Cela fera sans doute l'objet d'une étude. Il me semblait avoir reçu, les années précédentes, une évaluation du nombre de passagers. Si vous ne l'avez pas avec vous, ce n'est pas très grave.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'Etat.- Pour le moment, nous ne connaissons pas encore le coût total, notamment parce que les communes ont mobilisé beaucoup de personnel et de matériel. L'évaluation n'est pas encore terminée, mais dès que j'aurai obtenu les chiffres, je vous les communiquerai.

Enfin, je précise que je ne tiens pas à mettre en difficulté les personnes qui se rendent à leur travail ou à l'école en organisant d'autres journées sans voiture. Le but est simplement de présenter les alternatives à la voiture. Tout cela doit être bien pensé et bien chiffré. Je partage entièrement votre avis sur ce plan.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de toegankelijkheid van het Brussels openbaar vervoer voor personen met beperkte mobiliteit en blinden en slechtzienden".

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *De mobiliteit van de personen met beperkte mobiliteit ligt mij na aan het hart. U hebt mij dan ook tweemaal hard doen schrikken.*

Een eerste maal bij het regeerakkoord. Dat bevat hooguit zes lijnen over de problematiek van de personen met beperkte mobiliteit en hun verplaatsingsmogelijkheden. Bovendien is er nergens sprake van een duidelijke planning of begroting.

Een tweede maal in september, toen u in een interview in La Capitale voorstelde om bus 71 door een tramlijn te vervangen, terwijl dit de enige bus is die aangepast is voor rolstoelgebruikers.

Wij zitten in een crisisperiode, maar de besparingen mogen niet ten koste van de zwaksten gaan.

In Brussel vertegenwoordigen de personen met beperkte mobiliteit, al dan niet van definitieve aard, 30% van de bevolking. Volgens het vademecum dat het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in mei 2008 heeft gepubliceerd is een openbare ruimte toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit als er rekening wordt gehouden met de drie volgende groepen: rolstoelgebruikers, slechtzienden en blinden.

De MIVB moet het openbaar vervoer toegankelijk maken voor zoveel mogelijk personen en de gelijkheid van alle gebruikers betrachten. Momenteel zijn echter nog maar 22 (pre)metrostations aangepast en voorzien van

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS, ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'accessibilité des transports publics bruxellois aux personnes à mobilité réduite et aux personnes aveugles et malvoyantes".

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- A titre personnel, je suis fort impliqué dans l'accès des personnes handicapées à la ville et à leur insertion dans la ville. Nous avons organisé un colloque sur l'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique, et je dois avouer, sans être excessif, que vous m'avez fait peur à deux reprises, d'abord par votre déclaration gouvernementale, puis par un article de presse.

A la page 50 de la déclaration gouvernementale, vous consacrez six lignes à la problématique de la personne à mobilité réduite et à sa possibilité de se déplacer. Cela paraît peu sur près de cent pages, d'autant plus que ces six lignes ne parlent ni de planning, ni de budget. Ce sont des phrases creuses en termes d'objectifs.

Lorsque, comme tous les ministres, vous vous êtes exprimée à la rentrée, vous avez accordé un entretien à "La Capitale", paru le 10 septembre, dans lequel vous proposez de remplacer le bus 71 par un tram. Il s'agit pourtant du seul bus réellement adapté aux chaises roulantes.

J'ai donc voulu vous motiver en ce début de législature en vous adressant une interpellation très argumentée, qui reprend le détail de ce qui existe et de ce qui n'existe pas. Dans cette ambiance de crise et de réduction budgétaire, ce ne sont pas les plus faibles qui doivent subir les conséquences des économies.

A Bruxelles, comme partout ailleurs en Belgique, les personnes à mobilité réduite (PMR) - que ce soit à titre définitif ou temporaire, suite à un accident ou

een specifieke signalisatie voor blinden en slechtzienden (infobord in braille en markering via reliëfknoppen) en hellingen of liften voor rolstoelgebruikers. Dat is amper een derde van het net.

In sommige metrostellen en trams worden de haltes mondeling omgeroepen, maar dat is nog niet het geval in de bussen. Ook de wachttijd wordt meestal enkel aangegeven via een lichtbord.

Het openbaar vervoer moet ook toegankelijker worden voor rolstoelgebruikers en mensen met kinderwagens. Er bestaan ook zes verschillende modellen van bussen, met telkens een ander hoogteverschil ten aanzien van het perron. Ook de ticketautomaten zijn niet geschikt voor rolstoelgebruikers.

De opstaphoogte is tegenwoordig lager en nieuwe bussen zijn uitgerust met hellende vlakken voor rolstoelgebruikers, maar dat is geen ideale oplossing, want ze moeten nog steeds geholpen worden bij het opstappen.

De MIVB heeft een minibusdienst voor gehandicapten die tijdens de week rijdt en twee werkdagen op voorhand moet worden gereserveerd. Hoe zit het 's avonds en tijdens het weekend?

Een gehandicapte die naar een ziekenhuis moet, kan niet altijd twee dagen op voorhand reserveren en moet dan een dure, onaangepaste taxi betalen. In de gemeente Etterbeek hebben we een voertuig met chauffeur ter beschikking gesteld van gehandicapte inwoners.

De nieuwe tramstellen zijn uitgerust met verlaagde drempels en automatische hellende vlakken. De oude tramstellen worden geleidelijk aan vervangen. Mensen met een beperkte mobiliteit weten echter niet of ze in een oud of een nieuw tramstel zullen instappen.

(verder in het Nederlands)

Dat is niet zo gemakkelijk voor iemand die in een stoel moet zitten.

(verder in het Frans)

Bij tram- en bushaltes zijn er vaak rubberstroken

à une maladie - représentent 30% de la population. Selon le vade-mecum des personnes à mobilité réduite dans l'espace public, publié par le ministère de la Région de Bruxelles-Capitale en mai 2008, les aménagements d'espaces publics sont accessibles aux PMR lorsqu'ils tiennent compte des trois groupes suivants : les chaisards, les malvoyants et les aveugles.

La STIB se doit de rendre le transport en commun accessible au plus grand nombre pour promouvoir l'égalité des usagers. Or, à ce jour, seules 22 stations de préméto - soit un tiers du réseau - sont adaptées aux PMR. Cela signifie qu'elles sont équipées d'un guidage et d'une signalétique adaptée aux aveugles et malvoyants, ainsi que de rampes d'accès ou d'ascenseurs. En outre, les stations bénéficient de plans en braille et de cheminements balisés par des plots en reliefs.

Les annonces vocales sont perceptibles dans certaines rames et dans quelques trams, mais les bus restent silencieux. De plus, ce système n'est pas étendu à l'ensemble des stations, dans la plupart desquelles les temps d'attente sont toujours annoncés uniquement par des voyants lumineux, illisibles pour les malvoyants ou les aveugles.

Il reste aussi beaucoup à faire pour les personnes en chaise roulante et pour les parents avec poussette. A cela s'ajoute aussi le problème des rames, puisqu'il en existe six modèles, et donc six hauteurs différentes par rapport aux quais. Quant aux distributeurs automatiques de titres de transport, ils sont inadaptés lorsque les guichets sont fermés. Voilà quelques exemples concrets, auxquels j'ajoute celui des distributeurs de billets, qui ne sont pas accessibles aux personnes en chaise roulante.

Si les bus disposent aujourd'hui d'un plancher surbaissé et si les nouveaux bus disposent d'une rampe qui les rendent accessibles en chaise roulante, celles-ci restent tout de même dépendantes lorsqu'elles doivent monter dans le bus. Le problème du déplacement à l'intérieur de celui-ci est également réel.

La STIB met un service spécial de minibus à disposition pour les personnes handicapées, qui fonctionne du lundi au vendredi et qu'il faut réserver deux jours ouvrables à l'avance. Qu'en est-il en soirée après 20h30, et durant le week-end ?

op de grond aangebracht die door slechtienden worden gebruikt om te weten waar de bus zal stoppen. Jammer genoeg worden die stroken bijzonder glad als het regent.

Het doel moet uiteraard zijn dat mensen met een handicap zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Daartoe is in het beheerscontract met de MIVB voor 2007-2011 een geïntegreerde strategie bepaald.

Wat is de stand van zaken? Zijn de doelstellingen bereikt? Komt er een specifiek beleid om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor personen met een beperkte mobiliteit? Welke planning hebt u opgesteld?

Het regeerakkoord bepaalt dat er voor geplande werken rekening moet worden gehouden met verschillende criteria. Voor de rest is het vaagheid troef. Er wordt geen planning bepaald en het budget wordt niet verder gespecificeerd.

Wordt er op termijn bij alle haltes en in het hele netwerk informatie omgeroepen?

Vous savez très bien que lorsqu'une personne handicapée doit se rendre à une visite médicale, elle ne peut pas toujours réserver deux jours ouvrables à l'avance. Elle doit alors payer des frais de taxi importants, pour un transport qui n'est pas adapté. C'est la raison pour laquelle dans ma commune, nous avons mis à disposition un véhicule adapté avec un membre du personnel

Les nouveaux trams sont équipés de planchers surbaissés et de rampes d'accès automatiques. Ils remplacent progressivement les anciens, qui restent eux largement inaccessibles. Cependant, la personne à mobilité réduite qui se déplace ne sait pas si elle embarquera dans un nouveau tram ou dans un ancien.

(poursuivant en néerlandais)

Ce n'est pas évident pour un usager en fauteuil roulant.

(poursuivant en français)

De plus en plus, les arrêts de bus et de trams sont équipés de tapis en caoutchouc qui permettent aux personnes malvoyantes de repérer à quelle hauteur le bus va s'arrêter. Malheureusement, ces personnes m'indiquent que lorsqu'il pleut, le tapis s'humidifie progressivement par le passage des usagers et que le matériel devient alors extrêmement glissant.

L'objectif est évidemment, et vous serez d'accord à ce propos, que tous les transports publics permettent à une personne handicapée de voyager librement et de manière autonome. Le contrat de gestion entre la Région et la STIB pour 2007-2011 prévoit, en son article 26 sur l'accessibilité aux PMR, une stratégie intégrée.

Qu'en est-il ? Quel bilan pouvez-vous dresser en la matière, puisque 2007 est déjà loin ? Des objectifs ont-ils été atteints ? Comptez-vous mettre en place à l'avenir une politique spécifique favorisant l'accessibilité des transports publics aux PMR ? Pourriez-vous fournir le calendrier de vos prochaines réalisations en la matière ?

L'accord de gouvernement stipule que plusieurs critères doivent être pris en compte pour tous les chantiers envisagés. Le texte prévoit qu'il faut répondre à l'attente du plus grand nombre, mais comme je vous l'ai dit, il n'est pas précis. Il ne fixe

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Het cdH heeft al meerdere keren aangedrongen op toegankelijk openbaar vervoer voor blinden en slechtzienden.*

In sommige metro- en premetrostations zijn er liften en brailleplannen. Sommige trams en bussen beschikken over hellende vlakken voor rolstoelen en in sommige metro's worden de haltes omgeroepen.

Helaas geldt dat niet voor het gehele openbaar vervoer. Zou het meer kosten om de voornoemde maatregelen overal te treffen? Het cdH pleit daar alleszins voor.

Tijdens de vorige regeerperiode had ik het al over de minibuses van de MIVB. Het is geen praktisch systeem, want je moet ze twee dagen op voorhand bestellen. Ook moet je je verplaatsingen plannen, terwijl die vaak afhankelijk zijn van de weersomstandigheden, de gezondheidstoestand van de gehandicapte enzovoort.

Wie de dienst wil gebruiken, moet bovendien een attest kunnen voorleggen ten bewijze van de handicap. De criteria zijn streng. Bejaarden, zwangere vrouwen en ouders met kindwagens komen bijvoorbeeld niet in aanmerking, ook al is het reguliere openbaar vervoer vaak niet goed toegankelijk voor hen.

Uw voorganger heeft ervoor gezorgd dat de fietsers hun fiets in de metro kunnen meenemen buiten de spitsuren. Dat is een zeer goede zaak.

Wat de omvorming van buslijn 71 tot een tramlijn betreft, wijs ik u erop dat de nieuwe generatie trams minder toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit dan de nieuwe bussen. Ik hoop dat u met dit aspect rekening zult houden.

ni calendrier, ni budget, ni planning, et ne comporte aucune mention quant aux besoins spécifiques des PMR.

Est-ce qu'une information complète, sonore, est envisageable à terme sur l'ensemble du réseau STIB, tant en surface qu'en sous-sol ?

Discussion

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

Mme Danielle Caron.- Le groupe cdH avait déjà demandé à plusieurs reprises que la question de l'accessibilité aux transports publics des personnes à mobilité réduite et des aveugles et malvoyants puisse être appréhendée de manière globale dans tous les métros, prémétros, trams et bus.

Certains métros et prémétros sont équipés d'ascenseurs et de plans en braille. Certains trams et bus sont aussi équipés de rampes d'accès pour les fauteuils roulants et certains métros indiquent via une annonce vocale les arrêts suivants et les directions possibles.

Malheureusement, ces dispositifs ne sont pas généralisés dans tous les métros, trams et bus, ni à tous les arrêts et dans toutes les stations. Cela coûterait-il plus cher de les installer systématiquement à tous les points d'arrêt ? Je plaide, ainsi que mon groupe, pour que ce soit le cas et que nous soyons associés au groupe de travail qui pourrait généraliser ces dispositifs.

J'étais déjà intervenue lors de la législature précédente à propos des minibuses. Ce service n'est pas facilement disponible ; il faut commander le minibus deux jours à l'avance, ce qui n'est pas pratique. Pour l'accompagnant également, il faut prévenir un jour ou une heure à l'avance, alors que les déplacements dépendent souvent des conditions météo, des personnes que l'on doit voir, de l'état de santé. Ce n'est donc pas facile.

Pour accéder au service de minibus, la STIB est très stricte puisqu'elle demande une attestation valable témoignant soit :

- d'une réduction du degré d'autonomie relativement lourde, d'au moins douze points, selon le guide d'évaluation ;
- d'une invalidité permanente ou d'une incapacité de

Mijn fractie pleit ervoor om alle (pre)metrostations uit te rusten met informatieborden in braille en een mondeling aankondigingssysteem, zodat ook blinden en slechthorenden de nodige informatie krijgen over de wachttijd, onvoorziene incidenten, trajectwijzigingen of vertragingen. Bent u van plan de informatie ten aanzien van deze doelgroep te verbeteren?

Het is belangrijk dat de (pre)metrostations voor iedereen toegankelijk zijn, en met name voor personen met beperkte mobiliteit. Ik denk daarbij niet alleen aan gehandicapten, maar ook aan ouders met een kinderwagen of fietsers. Welke concrete initiatieven zult u tijdens deze legislatuur nemen?

De personen met beperkte mobiliteit vragen ook dat de (pre)metrostations zouden worden uitgerust met stopcontacten waar zij de batterijen van hun rolstoel kunnen opladen, zodat zij niet in hun verplaatsingen worden beperkt. De installatie van dergelijke elektriciteitspunten is waarschijnlijk niet al te duur. Bovendien zijn de gebruikers bereid om een bijdrage te leveren.

travail d'au moins 80% ;

- d'une invalidité permanente des membres inférieurs occasionnant un taux d'invalidité de 50% au moins ;
- d'une paralysie complète ou d'une amputation des membres supérieurs.

Pour avoir accès à ce service de minibus, il faut donc répondre à un nombre de critères assez important, alors que nous savons tous qu'il y a de plus en plus de personnes âgées, mais aussi de femmes enceintes ou de parents avec poussette qui ont des problèmes d'accessibilité.

Par ailleurs, votre prédécesseur avait promis que les cyclistes auraient la possibilité de prendre leur vélo dans les rames de métro en dehors des heures de pointe, notamment le soir. Il importe qu'ils puissent utiliser ainsi le métro en cas de problème technique, de mauvais temps, ou de toute autre difficulté conditionnant leur déplacement en ville.

Concernant la conversion de la ligne de bus 71 en ligne de tram, j'attire votre attention sur le fait que les trams de nouvelle génération sont moins accessibles que les nouveaux bus pour les personnes à mobilité réduite, en raison de leur exigüité. Je souhaite que vous teniez compte de cette remarque dans votre réflexion sur la faisabilité de cette modification, à moins que d'autres contraintes techniques n'entrent en considération.

Mon groupe plaide pour que l'on équipe les stations de métro et prémétro de plans en écriture braille et que l'on adapte les panneaux lumineux d'information pour les malvoyants et les aveugles. Pourrait-on également prévoir une annonce vocale uniforme pour l'ensemble des stations ? En cas d'incidents imprévus, de modification d'itinéraire ou de retard, les personnes mal voyantes ou aveugles sont confrontées à l'absence d'information et ne savent où se diriger. Pourrait-on veiller à améliorer l'information à leur égard ?

Mon groupe souhaite rendre les stations de métro et prémétro accessibles à tous, et plus particulièrement aux personnes à mobilité réduite, qu'elles soient handicapées ou non. Je songe notamment aux parents avec poussette et aux cyclistes. Pourrait-on développer une réflexion sur ces aménagements au cours de cette législature ? Peut-on espérer des réalisations concrètes pour améliorer l'accessibilité ?

De voorzitter.- De heer Aziz Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *Ik hecht veel belang aan goed openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit. Ook in de openbare ruimte vinden ze veel hindernissen op hun weg: auto's die op zebra's of trottoirs parkeren enzovoort.*

De voorzitter.- De interpellatie gaat over openbaar vervoer !

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *In de regeringsverklaring staat dat buslijn 71 een tramlijn moet worden. Ik begrijp niet wat de heer De Wolf bedoelt als hij zegt dat buslijn 71 aangepast is aan personen met een beperkte mobiliteit. In de praktijk is dat helemaal niet het geval.*

In al die jaren heb ik slechts een keer meegemaakt dat een buschauffeur stopte voor een rolstoelgebruiker. Meerdere keren heb ik rolstoelgebruikers vruchteloos naar een bus zien zwaaien. De hoge bezetting van het openbaar vervoer is een groot probleem voor mensen met een beperkte mobiliteit.

Ik pleit ervoor om verenigingen van mensen met een beperkte mobiliteit te betrekken bij elke beslissing over de aankoop van materiaal en de aanleg van haltes of stations. Gebeurt dat al?

Twee stations zijn bijzonder onpraktisch voor mensen met een beperkte mobiliteit, namelijk

Enfin, les PMR souhaitent également que les stations de métro et prémétro soient équipées de prises électriques pour leur permettre de recharger les batteries de leur voiturette. Leur autonomie est en effet limitée et conditionne leurs déplacements en ville. La mise à disposition de ces bornes électriques ne devrait pas s'avérer trop onéreuse. Ces personnes se disent en outre prêtes à contribuer à cette adaptation.

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

M. Aziz Albishari.- Je me réjouis de voir qu'une grande partie des membres de cette commission s'intéresse à la mobilité des personnes à mobilité réduite. Il s'agit d'un enjeu important, à mes yeux également. Je ferai quelques remarques sur la mobilité des PMR et sur les problèmes d'accès aux transports en commun bruxellois. J'insiste aussi volontiers sur le fait que l'espace public lui-même pose problème aux PMR ; j'en veux pour preuve le nombre de voitures garées sur des passages pour piétons ou les trottoirs, ainsi que les chevalets commerciaux installés n'importe où et n'importe comment sur des trottoirs notoirement trop étroits.

M. le président.- Il s'agit d'une interpellation dans le domaine des transports publics !

M. Aziz Albishari.- C'est juste, mais ces chevalets se trouvent souvent sur les arrêts des transports publics !

Je reviens également sur la tramification du 71, qui est inscrite dans la déclaration gouvernementale. Je ne comprends pas ce que veut dire M. De Wolf lorsqu'il explique que le 71 est un bus adapté aux PMR. Lorsqu'on le prend régulièrement, comme je le fais, on constate qu'il n'est que théoriquement accessible aux PMR et que du fait de sa saturation, il ne l'est pas en pratique.

Je n'ai vu qu'une seule fois en de nombreuses années un chauffeur daigner s'arrêter pour une personne en chaise roulante, alors que j'ai vu à plusieurs reprises de telles personnes demander que le bus s'arrête et qu'on les fasse monter. Nous pourrions éventuellement nous réjouir de la saturation, puisqu'elle reflète une augmentation remarquable des déplacements en transport en commun, mais elle constitue une difficulté pour les PMR.

Lemonnier en Zuidstation. Door de herstructurering van het netwerk van openbaar vervoer zijn mensen die van Vorst komen en naar het centrum gaan, verplicht om daar over te stappen.

Ik hoop dat u de verenigingen vanaf het begin bij de gedachtenvorming zult betrekken.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- Voor de PS-fractie is het belangrijk om de toegang van personen met beperkte mobiliteit tot het openbaar vervoer te bevorderen, zowel van gehandicapte personen als van andere kwetsbare personen zoals bejaarden.

Wij moedigen de minister ook aan om in alle voertuigen van de MIVB een systeem te plaatsen waarbij de haltes en eventuele wijzigingen ook mondeling worden aangekondigd, voor zover dit technisch en financieel haalbaar is.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Overeenkomstig artikel 26 van het beheerscontract heeft de MIVB een strategisch plan opgesteld voor de periode 2008-2012 om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren.

Il serait utile d'associer les associations de PMR à la réflexion préalable à toute décision d'acquisition de matériel, d'aménagement des arrêts ou des stations de métro. Est-ce déjà le cas dans votre département, Mme la ministre ? Il est évident que les personnes intéressées par la question ont une pratique quotidienne de nos transports en commun et peuvent faire remarquer des choses que ni un ingénieur, ni un homme politique valides n'auront pu identifier.

J'insiste sur deux stations particulièrement difficiles d'accès pour les PMR, dans l'axe sud du réseau de la STIB. Il s'agit des stations Lemonnier et Midi. Du fait de la restructuration des lignes au sud de Bruxelles, dont nous n'allons pas débattre et qui concerne notamment la commune de Forest, les voyageurs sont obligés de passer par ces stations pour accéder au centre ville. Les ruptures de charge, comme la traversée des rails de la station Lemonnier, sont extrêmement difficiles pour les personnes à mobilité réduite.

Si ce n'est pas encore le cas, veuillez donc associer dès le départ les organisations de personnes à mobilité réduite à la réflexion.

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

M. Jamal Ikazban.- J'interviendrai brièvement pour rappeler que le groupe PS veut promouvoir l'accès des personnes à mobilité réduite aux transports en commun. Je parle non seulement des personnes handicapées, mais aussi du public fragilisé, telles les personnes âgées.

S'agissant des signaux devant avertir les usagers des changements et des arrêts, nous encourageons vivement la ministre à étendre la diffusion des messages sonores à l'ensemble des véhicules de la STIB, pour autant que ce soit possible d'un point de vue budgétaire et technique.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je remercie M. De Wolf et ceux qui se sont joints à son interpellation, car ce sujet me tient à cœur.

Conformément à l'article 26 de son contrat de gestion, la STIB a effectivement élaboré depuis le début 2008 une stratégie intégrée 2008-2012 pour

Het plan kreeg op 25 juni 2008 een gunstig advies van de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit en vermeldt 48 projecten. De projecten worden tegen 2012 voltooid. Het is te vroeg om al een balans op te maken.

De toegankelijkheid van bussen, trams en metro's is de afgelopen jaren aanzienlijk verbeterd. Alle bussen hebben nu een verlaagd opstapje, en hetzelfde geldt voor de nieuwe trammodellen.

Er wordt voortgewerkt aan de installatie van liften in de metrostations. Tijdens de komende jaren wordt dat werk voltooid. Het opstapje van alle metrostellen bevindt zich nu al op gelijke hoogte met de perrons. De nieuwe tramstellen zijn ook uitgerust met een hellend vlak.

De heraanleg van bovengrondse haltes gaat gepaard met maatregelen ter bevordering van de toegankelijkheid. Dat zal ook gebeuren wanneer buslijn 71 wordt omgevormd tot een tramlijn. De heer Albishari heeft overigens gelijk: personen met een beperkte mobiliteit kunnen onmogelijk bus 71 gebruiken, want die zit altijd overvol. Met de komst van de tram zal het beter gaan.

De toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit is uiteraard een van de criteria waarmee rekening wordt gehouden bij de aankoop van nieuw rollend materieel. De nieuwste voertuigen zijn niet alleen uitgerust met een lage drempel maar ook met uitschuifbare platformen voor rolstoelgebruikers.

Overeenkomstig het beheerscontract heeft de MIVB een studie gedaan naar een speciale vervoerdienst voor gehandicapten en zal zij binnenkort haar moderniseringsplannen voor deze dienst voorstellen.

De verenigingen die personen met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, worden uiteraard nauw betrokken bij de uitwerking van al die plannen.

Het is onze bedoeling om nieuwe voertuigen uit te rusten met een systeem van gesproken aankondigingen ten behoeve van blinden en slechthorenden. Nadien zullen wij onderzoeken of het mogelijk is ook de oudere voertuigen hiermee uit te rusten.

l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports publics bruxellois.

Cette stratégie intégrée, qui a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission régionale de mobilité le 25 juin 2008, a identifié 48 projets destinés à améliorer l'accessibilité des transports publics à Bruxelles, ainsi qu'à améliorer la mobilité des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer. Elle prévoit une implémentation des projets jusqu'en 2012. Il est dès lors prématuré de dresser un bilan de ceux-ci.

L'accessibilité des bus, trams et métros de la STIB s'est considérablement améliorée ces dernières années. Tous les bus de la STIB offrent un plancher bas intégral et les tramways des séries T2000, T3000 et T 4000 sont également à plancher surbaissé.

L'installation d'ascenseurs dans les stations de métro se poursuit et toutes les stations devraient en être équipées dans le courant des prochaines années. Le plancher de la totalité des rames de métro est situé à hauteur de quai. Les nouvelles rames de type boa sont par ailleurs équipées d'une rampe d'accès.

Le réaménagement des arrêts de surface intègre systématiquement la recherche de la meilleure accessibilité (dégagements, hauteur du trottoir, lutte contre le stationnement sauvage, etc.). Cette philosophie sera aussi intégrée dans le projet de conversion du bus 71 en tram. Je dois ici donner raison à M. Albishari ; il est impossible pour une PMR d'utiliser un bus s'il est constamment surchargé. L'installation du tram sur cette voie améliorera nettement la situation.

L'accessibilité pour les PMR est évidemment l'un des critères pris en compte lors de l'achat de nouveau matériel roulant. Outre le plancher bas, tous les véhicules récemment acquis - et tous ceux qui le seront dans le futur - sont équipés de rampes mobiles permettant l'accès en fauteuil roulant.

Conformément au prescrit du contrat de gestion, le service de transport à la demande pour personnes handicapées a fait l'objet d'une étude. La STIB devrait me soumettre un projet de modernisation de ce service très prochainement.

Les organisations qui représentent les personnes

Er zijn reeds heel wat projecten van de geïntegreerde strategie voor 2008-2012 voltooid. Zo kregen de buschauffeurs en de begeleiders een opleiding over de specifieke noden van de personen met beperkte mobiliteit, bijvoorbeeld bij het instappen.

Er zijn nog tal van andere projecten in uitvoering, zoals de aanpassing van de website voor slechtzienden, de aanpassing van de signalisatie, zowel bovengronds als ondergronds, een studie om de zichtbaarheid van de voertuigen te verbeteren, een studie naar de gebruiksvriendelijkheid van de ontwaardingsmachines in de bussen, de installatie van sassen voor personen met beperkte mobiliteit in de metro's in het kader van de toegangscontrole, een evaluatie van de bijstand aan rolstoelgebruikers in de metro, enzovoort.

De MIVB zal binnenkort de projecten van de geïntegreerde strategie 2008-2012 bijwerken. De installatie van de liften zal worden voortgezet.

Momenteel zijn 22 stations toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. Drie stations zijn gedeeltelijk uitgerust en in 9 stations is er met de werken gestart. Voor 13 stations is de stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Voor de overige stations is de opmaak van richtplannen en studies van start gegaan.

De informatie aan de bushaltes kan zeker nog worden verbeterd. De MIVB is hiervoor echter vaak afhankelijk van de gemeenten. Op termijn wil de MIVB die haltes aankopen om een efficiënte dienstverlening te kunnen aanbieden.

Ik noteer ook de suggestie om oplaadpunten voor elektrische rolstoelen te installeren.

Wat het wildparkeren aan de haltes betreft, zal ik contact opnemen met de verantwoordelijken van de politiezones om de samenwerking op dat punt te verbeteren.

atteintes de différentes formes de handicap sont, bien entendu, des partenaires intimement associés au développement de tous ces nouveaux plans. Ce sont elles qui connaissent le mieux les solutions adaptées à leur situation. C'est donc avec beaucoup d'attention que nous prenons connaissance de leurs suggestions en la matière.

S'agissant des messages vocaux diffusés dans le métro, les bus et les trams, notre objectif est d'arriver à une situation où tous les nouveaux véhicules diffuseront des messages oraux pour les personnes malvoyantes ou aveugles. Nous examinons également la possibilité d'équiper systématiquement les véhicules plus anciens.

Le projet de service de transport sur demande pour personnes handicapées rencontrera les principaux critères qui ont été formulés, comme le délai de réservation, et visera aussi une meilleure efficacité économique. Plusieurs projets repris dans la stratégie intégrée 2008-2012 sont déjà finalisés. C'est notamment le cas de la formation du personnel de conduite et d'intervention du mode bus aux besoins spécifiques des clients PMR. Ce personnel doit bénéficier d'une formation lui permettant, par exemple, d'aider les passagers PMR à monter dans un véhicule.

Nous agissons aussi pour que les malvoyants puissent accéder au site web. Enfin, un autre projet concerne la validation par la section PMR de la Commission régionale de mobilité de la nouvelle signalétique et du dispositif de contrôle d'accès dans le métro.

D'autres projets sont en cours :

- la prise en compte des PMR dans tous les projets d'aménagement urbain ;
- l'adaptation de la signalétique aux besoins des PMR, tant en surface que dans le métro ;
- l'étude pour l'amélioration de la visibilité des véhicules. Certains ont mal interprété ma volonté de repeindre les trams et les bus. J'ai simplement demandé que l'on me soumette des propositions peu onéreuses qui permettraient d'améliorer la visibilité des véhicules ;
- l'analyse de l'accessibilité des valideurs de titres de transport dans les bus ;
- l'installation de sas PMR pour le contrôle d'accès aux stations de métro ;
- la mise en place d'une procédure pour garantir

l'emplacement du mobilier urbain aux arrêts ;
- l'analyse de la qualité de l'assistance dans le métro pour les clients en fauteuil roulant.

En outre, la STIB a l'intention de procéder prochainement à l'actualisation des projets repris par la stratégie intégrée 2008-2012. Par ailleurs, le programme d'implantation des ascenseurs sera poursuivi. Actuellement, vingt-deux stations sont déjà accessibles aux PMR. Trois stations sont partiellement équipées et les travaux sont en cours dans neuf stations. Pour treize autres, les demandes de permis d'urbanisme sont introduites. Enfin, les plans directeurs et les études pour les autres stations sont lancés.

Notre ambition est d'apporter une réponse adéquate aux personnes qui souffrent de l'un ou l'autre handicap. Nous souhaitons aussi que le transport en commun soit ouvert à tous.

J'ai déjà répondu partiellement aux autres questions. A Mme Caron, je puis dire que l'information aux arrêts de bus peut encore s'améliorer. Elle dépend cependant souvent des communes. A terme, la STIB souhaite s'approprier ces arrêts, ce qui permettrait d'apporter une réponse uniforme et adéquate.

Je retiens aussi la suggestion, qui me semble judicieuse, de prévoir à certains endroits des prises de recharge pour les voitures. Elle peut contribuer à améliorer l'accessibilité de nos transports publics.

M. Albishari a demandé ce que nous comptons faire pour lutter contre les voitures qui sont garées aux arrêts de transport public. Je vais entrer en contact avec les responsables des zones de police pour voir comment améliorer la collaboration sur ce point.

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*).- *Uw antwoord stelt me niet helemaal tevreden. U zegt dat de komende jaren alle stations met een lift zullen worden uitgerust, maar plakt daar geen planning of kostenraming op. Het is jammer dat u geen prioriteit maakt van maatregelen ten gunste van de PBM's.*

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Je ne suis pas pleinement satisfait de la réponse. Vous annoncez que toutes les stations devront être équipées d'un ascenseur durant les prochaines années, mais ne communiquez ni planning, ni budget. J'aurais espéré que vous vous engageriez à défendre en priorité les plus défavorisés et à maintenir, voire à augmenter, les allocations budgétaires spécifiques à

Ik hoop dat de problemen die u van uw voorganger erft, geen negatieve impact zullen hebben op het beleid ten gunste van de PBM's.

Ik noteer dat, wanneer bus 71 een tram zal worden, deze gebruiksvriendelijk zal zijn voor de PBM's. Het omroepen van boodschappen wordt veralgemeend, maar u zegt niet wanneer dat zal gebeuren.

Een van de commissieleden heeft gezegd dat men het advies van personen met een handicap moet inwinnen alvorens werkzaamheden te starten. Ik ben het daar volledig mee eens. In de gemeente Etterbeek bestaat er trouwens sinds lang een adviesraad voor personen met een handicap, die schitterende resultaten levert.

Ik geloof dat er een gewestelijke adviesraad voor personen met een handicap bestaat. Zult u uw projecten inzake openbare werken en werkzaamheden aan het openbaar vervoersnet systematisch aan die adviesraad voorleggen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We hebben de knoop nog niet doorgehakt over de begroting van 2010. Bijgevolg kan ik u geen planning geven van de aanpassingswerken aan de metrostations, maar nu al zijn 47 van de 69 stations toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit.*

Ik kan u evenmin zeggen wanneer buslijn 71 een tramlijn wordt. Het wordt een belangrijk project dat ik in nauw overleg met de gemeenten wil uitvoeren. We moeten rekening houden met mobiliteit, parkeerplaatsen en de toegankelijkheid van winkels.

De Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit zal advies geven over mobiliteit van personen met een handicap.

cette matière.

Vous avez déclaré découvrir des ardoises et des cadavres dans les placards de votre prédécesseur. J'espère que ceux-ci ne viendront pas contaminer des dossiers aussi vitaux que celui de la liberté des personnes à mobilité réduite.

Concernant le bus 71 surchargé, je note que vous vous engagez, le jour où il serait remplacé par un tram, à ce qu'il soit adapté aux PMR.

Concernant les messages vocaux, dont vous annoncez la généralisation, vous n'avez également pas communiqué de planning.

Un intervenant soulignait que les personnes handicapées devraient pouvoir donner leur avis sur les plans et travaux. Je suis très sensible à cette proposition. La commune d'Etterbeek a mis sur pied, il y a longtemps déjà, un conseil consultatif des personnes handicapées.

Ce dernier a permis des réalisations fantastiques en termes d'évolution de la ville et des voiries. Je pense qu'un conseil consultatif existe également au niveau régional. Comment comptez-vous articuler concrètement vos plans, travaux et projets avec ce conseil consultatif régional? Prenez-vous ici l'engagement de lui soumettre systématiquement vos projets d'espace public et de déplacement?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Puisque nous n'avons pas bouclé le budget 2010, je ne peux pas vous donner le planning des travaux d'aménagement des stations de métro. Je peux cependant vous annoncer que 47 stations de métro sur 69 disposent déjà d'une accessibilité aux PMR ou sont en cours d'aménagement. Il reste donc encore une vingtaine de stations de métro à aménager. Je ne peux cependant pas vous donner le planning aujourd'hui, car, comme vous le savez, la situation financière de notre Région n'est pas réjouissante.

Concernant la transformation du bus 71 en tram, notamment à Ixelles, je ne peux pas non plus vous donner d'informations concrètes sur le calendrier prévu. Il s'agit d'un projet très important que je veux réaliser en bonne concertation avec les

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*).- *Ik zal u een keer per jaar over deze kwestie interpellieren om een stand van zaken te maken.*

- Het incident is gesloten.

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de veiligheid op het Brussels openbaar vervoer".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE de PATOUL,

betreffende "de veiligheidsdienst van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,

betreffende "de veiligheidsmaatregelen in de omgeving van de tram- en metrosporen".

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

communes concernées. Il y a en effet différents aspects à prendre en compte dans son élaboration : mobilité, parking, accessibilité des commerces.

Le Conseil consultatif régional sera mis à contribution concernant les problèmes dont traite cette interpellation, à savoir la mobilité des personnes handicapées. Ce sont ces personnes qui sont les mieux placées pour trouver les solutions à ces problèmes.

M. Vincent De Wolf.- Je vous promets de vous interpellier une fois par an, pour vous permettre de faire le point sur vos travaux.

- L'incident est clos.

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

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la sécurité dans les transports en commun bruxellois".

INTERPELLATION JOINTE DE M. SERGE de PATOUL,

concernant "le service de sûreté et de contrôle de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM,

concernant "les mesures de sécurité aux alentours des voies de tram et de métro".

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

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Mijn vraag gaat over de beveiliging van het openbaar vervoer. Onlangs verklaarde u nog in La Capitale dat u extra personeel wilt inzetten om het onveiligheidsgevoel te doen afnemen.*

Welke maatregelen zult u nemen om de metrostations en -stellen te beveiligen? Hoeveel veiligheidsmedewerkers zijn er bij de MIVB? Wordt er extra personeel aangeworven? Hoe loopt de samenwerking tussen de politie en de veiligheidsdiensten van de MIVB?

Gebruikt u camera's om de metrostations en -stellen te beveiligen? Camera's hebben hun efficiëntie bewezen in andere grootsteden bij ernstige incidenten en aanslagen. Heeft de Brusselse regering het huidige videosysteem en de werking van de veiligheidsmedewerkers en de politie geëvalueerd?

U lijkt enkel aandacht te besteden aan de beveiliging van de metro. In metrostations worden weliswaar vaak strafbare en criminele feiten gesteld, maar ook in bussen en trams is verbale en lichamelijke agressie tegen chauffeurs en controleurs schering en inslag. Komt er ook daar extra personeel en beveiliging?

Neemt u maatregelen om agressie te bestrijden? Op 18 augustus heeft er zich nog een incident voorgedaan op lijn 23, in Schaarbeek.

(De heer Philippe Close, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

M. Philippe Pivin.- *Ma question porte sur la sécurisation de nos transports en commun. Vous n'ignorez pas que la situation y est plus que délicate. Vous avez en effet déclaré dans le journal "La Capitale" du 10 septembre : "Je veux augmenter à la fois le sentiment de sécurité et la sécurité réelle dans le métro. La présence humaine est très importante, celle des gardiens de la paix ou celle d'agents en charge de la propreté autour des stations de métro".*

Si je suis ravi de ce que la sécurité des Bruxellois dans le réseau du métro soit l'une de vos préoccupations, je souhaiterais connaître les mesures concrètes que vous comptez prendre pour mettre en place une véritable sécurisation du réseau de métro. Dans cette optique, j'aimerais connaître vos réponses aux questions suivantes.

Quels sont les moyens que vous allez mettre en oeuvre afin de sécuriser les stations et les rames de métro ? Combien y a-t-il actuellement d'agents de sécurité de la STIB ? Envisage-t-on d'augmenter ces effectifs ? Quelle collaboration existe-t-il entre la police et les services de sécurité de la STIB ?

De plus, j'aimerais que vous nous informiez du choix que compte faire le gouvernement en matière de systèmes de vidéo-protection dans les stations et rames de métro, ainsi qu'aux abords de celles-ci. A l'heure où de nombreuses métropoles, en Europe et ailleurs, ont fait ou font ce choix, qui s'est avéré efficace et performant, notamment lors d'incidents graves et d'attentats, le gouvernement bruxellois a-t-il fait une évaluation du système en place et des renforcements utiles aux actions de sécurisation des agents de sécurité de la STIB et de la police ?

Je souhaite également avoir votre avis sur la sécurisation des autres moyens de transports en commun. En effet, votre propos, s'il est intéressant, semble se limiter aux abords des stations de métro. S'il est un fait que les stations de métro sont des lieux très souvent utilisés par les auteurs de faits délictueux ou criminels pour échapper aux forces de l'ordre, nous devons constater, malheureusement régulièrement, des agressions verbales ou physiques à l'encontre de chauffeurs et de contrôleurs de bus ou de tram dans notre Région. Un renforcement des équipements de défense et de protection de ces derniers est-il dès lors envisagé ?

Je voudrais savoir si le gouvernement compte enfin

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Op 24 september 2009 werd rond 7u30 een persoon door een tram gegrepen in de tunnel tussen de premetrostations Anneessens en Beurs.*

Dit dodelijk ongeval roept vragen op over de doeltreffendheid van de veiligheidsmaatregelen. Het is de taak van het gewest en de MIVB om de reizigers zo veilig mogelijk te vervoeren.

Een jaar geleden hebben de leden van deze commissie het nieuwe netwerk van de MIVB getest. Wij hebben zelf de verschillende obstakels en gevaren kunnen vaststellen. Zo zijn de voetgangersoversteekplaatsen in het premetrostation Lemonnier, dat een zeer druk station met veel reizigers is, bijzonder gevaarlijk. Dat gevaar is nog groter voor personen met beperkte mobiliteit.

Een ander zwart punt is de Churchillrotonde, waar reizigers het kruispunt dwars oversteken om tram 23 of 24 te halen.

Er zijn heel wat manieren om de veiligheid te verbeteren, met name in de metro. Artikel 47 van het beheerscontract van de MIVB bepaalt dat er een studie over de automatisering van de metro moet worden uitgevoerd. Volgens uw voorganger, de heer Smet, zou een dergelijke automatisering mogelijk zijn op de nieuwe lijnen (Schaerbeek-Ukkel), maar ook op die delen van het net met een grote dichtheid en een hoge mobiliteitsvraag. Hij bevestigde dat er met toegangsdeuren zou worden gewerkt en dat er niet op de veiligheid zou worden bekibbeld.

Zijn die automatiseringsplannen nog altijd actueel? Welke stations zullen het eerst aan de beurt komen? Zullen er toegangsdeuren worden geplaatst om de veiligheid van de reizigers te waarborgen?

prendre les mesures qui permettront d'éviter la reproduction d'agressions du type de celle que nous avons encore dû déplorer le 18 août dernier sur la ligne 23, à Schaerbeek, en pleine journée.

(M. Philippe Close, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le 24 septembre dernier, un dramatique accident a une nouvelle fois mis en lumière les problèmes liés à la sécurité sur les voies empruntées par la STIB, tant au niveau du tram que du métro. En effet, une personne a été happée vers 7h30 du matin par un tram dans le tunnel reliant les stations de prémétro Anneessens et Bourse. La victime est décédée.

Cet accident suscite des questions sur les mesures de sécurité mises en place et sur leur efficacité, ainsi que sur les pistes envisagées ou à envisager pour tenter de réduire, voire d'anéantir, tout risque d'accident sur le réseau. Il est en effet de la responsabilité des acteurs politiques régionaux et des responsables de la STIB de garantir aux voyageurs d'être transportés dans des conditions optimales, ou à tout le moins en toute sécurité.

Il y a un an, à l'occasion de la visite du nouveau réseau de la STIB par la commission de l'Infrastructure, nous avons constaté les différents obstacles et dangers rencontrés sur le parcours. Ainsi, dans le rapport de la commission, peut-on lire que lors de la visite de la station Lemonnier, les membres ont été interpellés par le caractère excessivement dangereux des traversées piétonnes s'effectuant juste devant les trams, en descente.

Cette difficulté est encore plus grande pour les personnes à mobilité réduite, ce qui rejoint le débat précédent. La dangerosité des lieux est également accentuée par le grand nombre de trams et de passagers transitant à cet endroit.

Nous avons également mis en lumière le problème de sécurité au rond point Churchill, où des passagers courent à travers le rond point pour monter dans un tram 23 ou 24 en stationnement. Parfois même, les régulateurs incitaient les voyageurs à traverser le rond point pour rattraper un tram précédent.

Welke maatregelen worden er gepland om de voornoemde veiligheidsproblemen op het tram- en premetronet op te lossen? Wat zijn de oorzaken van het ongeval op 24 september jongstleden?

Welke maatregelen zijn genomen om de verstoring van het net tot een minimum te beperken? Hoeveel ongevallen hebben zich de voorbije drie jaar op het net voorgedaan?

Différentes pistes existent pour renforcer la sécurité, notamment au niveau du métro. A cet égard, l'article 47 du contrat de gestion de la STIB prévoit que celle-ci doit mener une étude sur l'automatisation du métro. Dans de nombreuses villes comme Lille, Paris, Singapour, Pékin, Copenhague, Nuremberg, Budapest, Barcelone ou Madrid, c'est déjà le cas.

Votre prédécesseur, M. Smet, nous avait informé que l'automatisation pourrait se faire lors de la construction de nouvelles lignes - Nord-Sud entre Schaerbeek et Uccle -, mais également sur les parties du réseau où cela se justifie en fonction de la densité et de la demande de mobilité. Et de préciser que l'automatisation se ferait sans doute avec des portillons comme dans d'autres villes, et qu'il n'était pas question d'économiser sur la sécurité.

Mme la ministre, pouvez-vous nous indiquer si ces mesures d'automatisation du métro sont toujours d'actualité? Le cas échéant, sur quelles stations seront-elles installées en priorité? Pouvez-vous, par ailleurs, nous confirmer qu'elles seront bien accompagnées de portillons, afin de garantir la sécurité des utilisateurs?

En ce qui concerne, les trams et les stations de prémétro, quelles pistes sont-elles à l'étude pour remédier aux problèmes de sécurité avancés? Des moyens spécifiques vont-ils être dégagés pour rencontrer cet objectif? Par ailleurs, pourriez-vous nous préciser les circonstances de l'accident survenu le 24 septembre dernier?

Quelles mesures ont-elles été prises pour limiter les perturbations sur le réseau? De manière, plus générale, pourrions-nous connaître les chiffres relatifs aux accidents survenus sur le réseau ces trois dernières années?

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

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *De pers berichtte onlangs over een controle door ambtenaren van de FOD Binnenlandse Zaken bij veiligheids- en controlemedewerkers van de MIVB. Bleek dat sommige medewerkers in overtreding waren, omdat ze niet in het bezit waren van de vereiste erkenning.*

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

M. Serge de Patoul.- Nous avons appris dernièrement via la presse que des agents du ministère de l'Intérieur ont contrôlé des agents du service sûreté et contrôle de la STIB. Lors de ce contrôle, il est apparu que ces agents étaient en situation d'infraction; ils ne possédaient pas la carte d'accréditation nécessaire pour exercer la fonction d'agent de sécurité privé.

Naar verluidt is dat het geval voor 120 van de 160 MIVB-controleurs. Het gaat dus zeker niet om een uitzondering, maar om een globaal probleem. Het is de taak van de MIVB-controleurs om na te gaan of de reizigers in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs, maar zonder erkenning zijn ze niet bevoegd inzake veiligheid (gebruik van handboeien, tegenhouden van een persoon tot aankomst van de politie, fouilleren, ...).

Controle- en veiligheidsmedewerkers dragen hetzelfde grijze uniform. Het logo "Vigilis" dat daarop prijkt, is een officieel label dat wordt uitgereikt door de FOD Binnenlandse Zaken aan personen die een opleiding hebben gevolgd en een examen hebben afgelegd.

Hoelang zijn de 120 controleurs al in overtreding? Welke instructies kregen de veiligheidsmedewerkers sinds de overtreding werd vastgesteld? Wanneer zullen de veiligheidsmedewerkers een erkenning krijgen? Zal men het uniform van de controlemedewerkers onderscheiden van dat van de veiligheidsmedewerkers?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

Il s'avère aujourd'hui que, sur les 160 contrôleurs de la STIB, 120 sont dans cette situation, soit les trois quarts d'entre eux. Ce n'est donc pas une situation exceptionnelle, sur laquelle seraient tombés par hasard les agents du ministère de l'Intérieur, mais bien d'une situation généralisée.

Les 160 agents de ce service de la STIB peuvent contrôler les usagers des transports en commun. Sans la carte d'accréditation, ils ne peuvent cependant pas s'occuper de la sécurité et ne bénéficient donc pas de certaines prérogatives telles que l'utilisation de menottes, la faculté de retenir une personne jusqu'à l'arrivée de la police ou le recours à la fouille.

Outre le problème de l'accréditation, tous les agents, qu'ils contrôlent ou s'occupent de la sécurité, portent le même uniforme gris bardé du logo "Vigilis", ce qui peut prêter à confusion. Ce logo est un label officiel délivré par le ministère de l'Intérieur aux agents de sécurité privés, après qu'ils aient suivi une formation professionnelle et passé un examen.

Depuis combien de temps ces 120 contrôleurs sont-ils en situation d'infraction ? Quelles sont les instructions données aux agents de sécurité, nonobstant le fait qu'ils n'ont pas d'accréditation ? Ont-ils procédé, depuis qu'ils sont en fonction, à des fouilles ? Ont-ils utilisé les menottes ou retenu une personne jusqu'à l'arrivée de la police ?

Depuis que cette situation d'infraction a été mise en lumière, quelles sont les instructions qui ont été données aux contrôleurs ? Outre la limitation des marges de manœuvre de ses agents de sécurité, quelles sont les conséquences de cet état de fait pour la STIB ? Dans quel délai ces agents obtiendront-ils les accréditations nécessaires à l'exercice de leur mission ?

Concernant les uniformes et afin de mettre fin à la confusion entre contrôleurs et agents de sécurité, est-il prévu de distinguer les agents selon leur mission de contrôle ou de sécurité ?

Discussion conjointe

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

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Namens de PS dring ik aan op maatregelen, zodat de veiligheidsmedewerkers van de MIVB hun werk op een legale manier kunnen doen.*

Deze personeelsleden moeten veilig kunnen werken, maar hebben ook rechtszekerheid nodig. Zoals de heer de Patoul reeds zei, hebben ze er sinds eind 2008 bevoegdheden bijgekregen.

De automatisering van de metro kan niet worden overwogen zonder financiering van de federale overheid. Ik zal erop toezien dat er geen werkgelegenheid verloren gaat als gevolg van de automatisering.

In andere landen is reeds gebleken dat automatisering geen afbreuk doet aan de veiligheid.

Tijdens de vorige regeerperiode is beslist om het aantal reguliere medewerkers van de MIVB terug te schroeven in de metrostations. Veiligheidsmedewerkers zijn weliswaar nodig, maar ten behoeve van de veiligheid pleit ik ook voor de aanwezigheid van regulier personeel in de stations.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De minister beweert dat mensen meer belang hechten aan veiligheid dan aan een regelmatig, efficiënt openbaar vervoer. Ik denk niet dat mensen die op een bus of tram staan te wachten, doodsbang zijn om te worden overvallen. Ze willen vooral dat hun bus of tram op tijd komt.*

Sommige parlamentsleden pleiten voor camera's. Welnu, ik geef het voorbeeld van de metro in Caracas. Die is kraakhelder en veilig, hoewel dit een zeer gevaarlijke stad is.

M. Jamal Ikazban.- Je me joins à l'interpellation de M. de Patoul, car cette situation est particulièrement inquiétante. Le groupe PS enjoint la ministre de prendre le plus rapidement possible toutes les mesures nécessaires pour que les agents concernés puissent exercer leur mission en toute légalité. J'ose à peine imaginer ce qui pourrait se produire en cas de problème !

La question se pose en termes de sécurité pour les agents, mais aussi en termes de sécurité juridique. Comme M. de Patoul l'a rappelé, ces agents ont en effet des prérogatives supplémentaires depuis fin 2008.

L'automatisation du métro ne peut pas être envisagée sans un financement global de la politique de mobilité à Bruxelles par le pouvoir fédéral. Même si nous n'en sommes pas encore là aujourd'hui, je présume que la ministre prendrait toutes les mesures nécessaires pour garantir l'emploi et le fait que l'on ne remplacera pas l'humain par des robots. Le PS attire l'attention sur la promesse qui a été faite de préserver l'emploi.

Par ailleurs, les exemples d'autres pays ont déjà démontré que l'automatisation ne présentait aucun problème en termes de sécurité.

Concernant la sécurité dans le métro, j'ajouterais un dernier mot sur la présence d'agents dans les mezzanines, qui a été réduite, voire supprimée sous la précédente législature. Si l'on veut garantir une certaine sécurité, il faut des agents patrouilleurs accrédités, mais aussi une présence en mezzanine et en surface.

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

Mme Céline Delforge.- Mme la ministre, dans l'une de vos interviews de rentrée, vous avez affirmé que la première préoccupation des gens vis-à-vis de la STIB était la sécurité, plutôt que la régularité, le respect des horaires et la fréquence des transports en commun. Je ne pense pas que les gens qui attendent leur bus ou leur tram sont traumatisés à l'idée d'être agressés ou volés. Ce qui les intéresse, c'est de savoir que leur bus va arriver et les amener à bon port. Ceci dit, ce n'est pas pour cela qu'il ne faut pas se préoccuper des questions de sécurité.

Uit dit voorbeeld blijkt dat de permanente aanwezigheid van loket- en schoonmaakpersoneel de veiligheid in de metrostations ten goede komt. Alleen permanent MIVB-personeel kan ervoor zorgen dat de metrostations er kraaknet bijliggen. Men zou deze personeelscategorie meer waardering kunnen geven door hun foto uit te hangen in de stations.

De veiligheidsdienst van de MIVB klaagt regelmatig over een tekort aan materiaal, wagens en personeel.

De medewerkers willen hun oude uniform aantrekken om niet in overtreding te zijn met de wet, maar de directie legt hen het nieuwe uniform op. De medewerkers bevinden zich dus in een onzekere, onduidelijke situatie. Veelbetekenend is dat de MIVB haar personeel geruststelt door te zeggen dat ze eventuele boetes zal betalen.

De federale wetgeving met betrekking tot veiligheid is niet nieuw. De MIVB moet beseffen dat opleidingen een impact hebben op de veiligheid van de reizigers. De MIVB moet sneller reageren en de nodige opleidingen organiseren, opdat het personeel in regel zou zijn en probleemloos het nieuwe uniform kan dragen.

Au niveau des mesures à prendre, nous avons entendu de nombreuses propositions sécuritaires, comme l'installation de caméras. Je voudrais vous citer un exemple qui pourrait nous inciter à réfléchir. C'est celui de la ville de Caracas, qui est l'une des villes au monde où règne le plus l'insécurité, mais qui possède un métro extrêmement sûr et propre.

Cet exemple est extrêmement interpellant. Il montre que les facteurs permettant de sécuriser un métro sont la présence permanente de personnel en mezzanine, mais aussi de personnel de nettoyage. Il faut que le métro soit impeccable, qu'il soit entretenu toute la journée par des gens payés pour cela, et non par une société sous-traitante qui nettoie très tôt et n'intervient plus le restant de la journée.

Le métro doit aussi mettre en valeur les gens qui y travaillent. Cela signifie qu'au lieu des affiches publicitaires commerciales nous vantant l'un ou l'autre produit, il faudrait afficher les photos des gens qui travaillent dans le métro. Cela permettrait de mettre leur travail en valeur et d'instaurer, par là même, un respect. Ces pistes, par ailleurs créatrices d'emploi et de bien-être, devraient être sérieusement envisagées.

Le service de sécurité de la STIB s'est déjà plaint à plusieurs reprises de conditions de travail difficiles en termes de matériel, de nombre de voitures, voire d'effectifs. Cette affaire de l'uniforme nous met face à une situation inadmissible d'un point de vue social.

Lorsque les travailleurs ont tenté de se mettre en conformité avec la loi en enfilant leur ancien uniforme, la direction leur a dit qu'il n'en était pas question et qu'ils devaient porter un uniforme illégal au regard des formations qu'ils ont reçues. Le ministère de l'Intérieur pour sa part déclare qu'il n'y a pas de dérogation et qu'ils n'ont pas le droit de porter l'uniforme "Vigilis". Ces travailleurs sont ainsi mis dans des situations typiquement instables et génératrices d'insécurité totale.

Il est interpellant de voir que la STIB annonce à son personnel qu'elle assumerait des amendes éventuelles. Comment la STIB traite-t-elle son personnel ? Quelle est la politique de formation à la STIB ? Les lois fédérales en matière de services de sécurité ne sont pourtant pas une nouveauté.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De beveiliging van het openbaar vervoer staat al langer dan vandaag op de politieke agenda.*

Er werden al veel maatregelen genomen. Op 29 juni 2006 nam de Brusselse regering een beveiligingsplan voor de metro en de premetro aan, waardoor er extra veiligheidspersoneel wordt ingezet in de stations met de meeste problemen.

Het is echter onmogelijk om overal en altijd veiligheidspersoneel te laten patrouilleren. Daarom beschikt de MIVB ook over een performant camerasysteem in de stations en de voertuigen. Er zijn er in totaal 1.578 aangebracht. In alle nieuwe voertuigen van de MIVB hangen er camera's. Tegen 2010 zijn alle voertuigen ermee uitgerust.

In de metrostations zijn er ook telefoons en 80 praatpalen waarmee klanten de dispatching kunnen oproepen. Overal hangt het noodnummer van de federale politie uit.

Tijdens de komende jaren komen er ook toegangspoortjes in de metrostations. Ze zijn bedoeld om de toegang tot de perrons voor te behouden voor mensen met een geldig vervoerbewijs. De maatregel dient om fraude en het onveiligheidsgevoel te bestrijden. In vijf stations staan er al toegangspoortjes, maar ze werken nog niet.

De MIVB beschikt al jaren over een controle- en

Nous pouvons légitimement nous inquiéter de la diligence avec laquelle ce dossier a été géré à la STIB. Une clarification de la situation quant à l'uniforme correspondant à la fonction devrait être donnée aux travailleurs. Les formations éventuelles nécessaires devraient être dispensées, afin qu'ils puissent enfiler le nouvel uniforme "Vigilis" et ne pas risquer des contrôles à tout bout de champ.

J'espère que vous aurez à cœur de veiller à cela, d'autant que les questions de formation touchent aussi à la sécurité des voyageurs, quelles que soient les fonctions occupées par les travailleurs de la STIB.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'amélioration de la sécurité dans les transports publics bruxellois n'est pas une préoccupation nouvelle. La sécurisation des stations de métro, et du réseau en général, figure d'ailleurs parmi les objectifs stratégiques du plan d'entreprise de la STIB.

De nombreuses mesures ont déjà été prises. C'est ainsi que le programme de sécurisation des stations de métro et de prémétro, approuvé par le gouvernement bruxellois le 29 juin 2006 et qui est toujours d'actualité, prévoit la présence d'équipes supplémentaires tous les jours, de 16 heures jusqu'à la fermeture, dans les stations les plus critiques du réseau du point de vue de la sécurité. Cette présence s'ajoute à celle du personnel déjà présent habituellement (agents de zone, de vente, de prévention, patrouilleurs du service de sécurité de la STIB, policiers fédéraux, etc.).

Il est toutefois impossible de garantir une présence humaine partout, en tout temps et à toute heure. C'est pourquoi, la STIB dispose également d'un réseau performant de caméras, en station et à bord des véhicules. A l'heure actuelle, le réseau de métro est équipé de 1.578 caméras. Tous les nouveaux véhicules de la STIB possèdent également des caméras et, en 2010, l'ensemble de la flotte en sera équipé.

Le réseau de métro est également équipé de téléphones et de 80 bornes d'appel et d'information, dont le but est de permettre au client d'appeler le

interventiedienst. De beëdigde ambtenaren waren al bevoegd om proces-verbaal op te stellen. Sinds 31 juli 2008 heeft de MIVB een volwaardige veiligheidsdienst die erkend wordt door de minister van Binnenlandse Zaken. De veiligheidsmedewerkers hebben nu nieuwe bevoegdheden: ze mogen identiteitsbewijzen vragen, personen arresteren tot de politie ter plaatse komt, mensen fouilleren, bagage controleren en handboeien gebruiken.

De veiligheidsdienst van de MIVB telt 157 medewerkers en bestaat uit twee afdelingen: een controle- en een interventieafdeling. Ze hebben dezelfde bevoegdheden. De controleafdeling kijkt vooral vervoerbewijzen na, de interventieafdeling zorgt voor de veiligheid.

Meneer de Patoul, de erkenning van de veiligheidsdienst door de FOD Binnenlandse Zaken is gekoppeld aan drie voorwaarden: de medewerkers moeten een uniform dragen, er moet minstens een uitvoerend personeelslid zijn en iemand van het begeleidingspersoneel dat voor het examen is geslaagd. Geen enkele medewerker van de MIVB is dus in overtreding met de federale regelgeving.

Mevrouw Delforge, u stelde een vraag over een incident dat verband hield met deze kwestie. Ik zal de zaken nakijken en u een antwoord bezorgen. U wijst er terecht op dat de leden van een veiligheidsdienst goed opgeleid moeten zijn. De opleiding wordt verstrekt door een instituut dat erkend is door de federale overheid.

De veiligheidsmedewerkers krijgen een individuele opleiding over hun nieuwe bevoegdheden. Na afloop ontvangen ze een identificatiebewijs van de FOD Binnenlandse Zaken. Op dit moment hebben 36 medewerkers dit bewijs ontvangen en zijn er 82 andere nog in opleiding. Tegen eind januari 2010 zal de volledige dienst erkend zijn.

De MIVB heeft het veiligheidspersoneel duidelijke instructies gegeven. Alleen medewerkers met een identificatiekaart beschikken over de uitgebreide bevoegdheden, zoals handboeien gebruiken en fouilleren. De richtlijnen voor de controleurs werden niet gewijzigd. Hun opdracht blijft dezelfde.

Meteen na de officiële erkenning is de MIVB gestart met de opleiding van het

dispatching stations qui pourra l'assister. Toutes les stations de métro affichent en outre le numéro de téléphone d'urgence de la police fédérale.

Afin de poursuivre dans le futur l'amélioration de la sécurité dans le métro, les 69 stations seront équipées de portiques d'accès dans les prochaines années. Ces portiques limiteront l'accès aux quais aux seuls porteurs d'un titre de transport dûment valide. Cette mesure permettra à la fois de lutter contre la fraude et de renforcer considérablement le sentiment de sécurité. Cinq stations (Delta, Gare de l'Ouest, Pannenhuis, Osseghem et Ribaucourt) sont déjà pourvues de portillons d'accès, même si ceux-ci ne sont pas encore en service.

La STIB bénéficie depuis de nombreuses années d'un service de contrôle et d'intervention. Les agents assermentés de ce service étaient déjà habilités à dresser des procès-verbaux. Toutefois, depuis le 31 juillet 2008, la STIB dispose d'un véritable service de sécurité agréé par le ministère de l'Intérieur, régi par la loi du 10 avril 1990. Cet agrément confère de nouvelles compétences aux agents de ce service: demande de preuves d'identité, possibilité de retenir un voyageur jusqu'à l'arrivée des forces de l'ordre, possibilité de procéder à des fouilles, contrôle superficiel des bagages, utilisation de menottes.

Le service de sécurité de la STIB compte 157 collaborateurs de terrain et est divisé en deux départements: le contrôle d'une part, et l'intervention de l'autre. Les deux départements disposent des mêmes compétences. La seule différence réside dans leur mission principale, puisque les membres du service de contrôle ont pour tâche principale le contrôle des titres de transport, et ceux du service de l'intervention ont pour mission prioritaire la sécurisation du réseau.

Je réponds maintenant plus spécifiquement aux questions de M. de Patoul. L'agrément du service public fédéral de l'Intérieur est soumis à trois conditions: disposer d'un uniforme, compter au moins un membre du personnel exécutant et un membre du personnel d'encadrement ayant réussi l'examen. L'agrément accordé par le service public fédéral de l'Intérieur autorise l'ensemble des collaborateurs du service de sécurité de la STIB à porter l'uniforme et l'insigne "Vigilis". Aucun des collaborateurs de la STIB n'est donc en infraction. En effet, le port de l'uniforme est lié à l'agrément en

veiligheidspersoneel. Volgens de FOD Binnenlandse Zaken en Selor zal die in 2010 voltooid zijn, waarna de FOD de identificatiekaarten zal uitreiken. Zowel de controleurs van de vervoerbewijzen als de medewerkers van de interventiedienst, zijn wettelijk verplicht het uniform te dragen van hun respectieve dienst en moeten duidelijk identificeerbaar zijn.

Inzake veiligheid werkt de MIVB nauw samen met De Lijn, de NMBS en de TEC. Naast overleg en uitwisseling van gegevens, worden ook elke maand acties georganiseerd in samenwerking met de politie. De politie speelt trouwens de belangrijkste rol wat de veiligheid van het openbaar vervoer betreft.

De automatisering van de metrolijnen 1 en 5 is gepland tegen 2015. Die automatisering zal de veiligheid doen toenemen door de technologische mogelijkheden van het systeem (detectie, portaaldeuren). Over een aantal aspecten daarvan moet nog een beslissing worden genomen in het kader van een studie over de automatisering.

De MIVB besteedt veel aandacht aan het voorkomen van ongevallen met voetgangers op de lijnen van de tram en de premetro. Er worden daarvoor regelmatig bewustmakingscampagnes gevoerd. Reizigers moeten op de hoogte worden gebracht van de mogelijke gevaren en van het feit dat de tram altijd voorrang heeft.

Aan de halte Lemonnier werden borden aangebracht die wijzen op de voorrang van de tram. De laatste jaren heeft hier geen enkel ongeval meer plaatsgevonden.

De MIVB brengt ook wegmarkeringen aan waar voetgangers de tramsporen oversteken.

Op donderdag 24 september deed er zich een ongeval voor in de premetro, op de lijnen 3 en 4. Rond 7.30 uur merkte een trambestuurder een levenloos lichaam op naast de sporen, in de tunnel tussen de stations Beurs en Anneessens (waartoe voetgangers geen toegang hebben). Het betrof een dakloze van ongeveer 60 jaar oud, die wellicht de nacht had doorgebracht in de tunnel. Het onderzoek van politie en parket zullen de omstandigheden van zijn overlijden moeten verduidelijken.

tant que service de sécurité.

Mme Delforge a posé des questions plus détaillées sur l'incident qui a eu lieu et sur cette problématique. Je vérifierai cela de plus près et vous ferai parvenir des réponses plus spécifiques. Evidemment, vous avez entièrement raison de dire qu'un service de vigilance doit être bien formé. Cette formation n'est pas assurée par la STIB elle-même, mais par un institut agréé par le niveau fédéral.

L'exercice des nouvelles compétences attribuées au service de sécurité de la STIB est par contre lié à la formation individuelle de chaque collaborateur. Une carte d'identification leur est délivrée par le SPF Intérieur au terme de cette formation. Actuellement, 36 agents possèdent cette carte et 82 dossiers sont en préparation après le passage de l'examen du Selor. Le reste de cette équipe sera agréé à la fin janvier 2010.

Les instructions données par la STIB à son personnel de sécurité sont claires. Le collaborateur qui ne possède pas de carte d'identification ne peut faire usage des compétences élargies. Seuls les membres du service en possession de la carte d'identification peuvent disposer de menottes ou procéder à des fouilles. Les instructions données aux contrôleurs n'ont pas changé. Leur mission est restée identique et, pour répondre à M. de Patoul, la situation actuelle n'a pas de conséquences pour la STIB.

Depuis l'obtention de l'agrément, la STIB a entamé la formation des membres du service de sécurité. Comme je l'ai dit, le SPF Intérieur et le Selor estiment que leur formation sera terminée début 2010. Le SPF leur délivrera ensuite leurs cartes d'identification, après vérification. La STIB n'est donc pas maître de ce délai. Tant les contrôleurs des titres de transport que les collaborateurs du service intervention doivent, conformément à la loi, porter l'uniforme du service de sécurité auquel ils appartiennent et être clairement identifiables. Celui des contrôleurs porte dans le dos la mention "Ticket Inspection" et celui des services d'intervention, la mention "Security".

Afin d'assurer la sécurisation du réseau, la STIB travaille en étroite collaboration avec les autres sociétés de transport public : De Lijn, la SNCB et le TEC. Outre les concertations et les échanges de données entre ces services, des actions communes

Door de komst van politie en parket lag het tramverkeer tussen het Noordstation en station Lemonnier stil van 7.30 uur tot 11.41 uur. Zoals gewoonlijk werden er zes pendelbussen ingezet tussen het Noord- en het Zuidstation, plus een bijkomende tram tussen de Beurs en het Noordstation. Om 11.41 uur verliep het verkeer opnieuw normaal.

Dit ongeval mag niet worden gelijkgesteld met ongevallen veroorzaakt door voetgangers die de tramsporen oversteken.

Dit zijn de cijfers inzake ongevallen met voetgangers op het tramnet: 59 gewonden (waaronder 2 overlijdens) in 2006, 58 gewonden (waaronder 4 overlijdens) in 2007, 60 gewonden (waaronder 4 overlijdens) in 2008 en 38 gewonden (waaronder 2 overlijdens) tot 30 september 2009. Men mag niet vergeten dat het totale volume verplaatsingen van de trams blijft stijgen. Toch is elk ongeval er één te veel.

sont également organisées tous les mois avec la police. Si la STIB joue un rôle important dans la sécurisation du réseau de transports publics, c'est en effet aux services de police qu'incombe le rôle principal.

En réponse à la question de Mme Teitelbaum, je précise que l'automatisation des lignes 1 et 5 du métro est prévue d'ici 2015. Cette automatisation permettra d'accroître la sécurité, parce que le système réagira de manière instantanée en cas d'incident, par exemple lorsqu'un objet tombe sur les voies. Plusieurs dispositifs peuvent être envisagés : portes palières ou systèmes de détection, par radar ou infrarouge notamment. A l'heure actuelle, le choix n'est pas tranché et la faisabilité de l'utilisation des portes palières dans le contexte bruxellois sera examinée dans le cadre de l'étude sur l'automatisation.

Au niveau du tram et du prémétro, la STIB est particulièrement attentive à la prévention des accidents impliquant des piétons. Elle mène régulièrement des campagnes de sensibilisation sur le thème de la sécurité et de la circulation des trams. Ces campagnes visent notamment à informer les voyageurs des dangers potentiels et à rappeler que le tram a toujours la priorité. C'est une règle souvent méconnue des piétons, des cyclistes, mais aussi des automobilistes.

A la station Lemonnier, des panneaux rappelant la priorité des trams ont été installés. Aucun incident n'est à déplorer à cet endroit depuis des années.

La STIB veille également à réaliser des marquages au sol aux endroits où les piétons sont susceptibles de traverser les voies de tram.

J'en viens à l'accident survenu dans le prémétro le jeudi 24 septembre sur les lignes 3 et 4. Il était environ 7h30 lorsqu'un conducteur de tram a remarqué un corps gisant à côté des voies, dans le tunnel entre les stations Bourse et Anneessens. Il s'agissait d'un SDF d'environ 60 ans, qui avait probablement passé la nuit dans le tunnel. Il se trouvait dans un endroit dont l'accès est formellement interdit aux piétons. L'homme était décédé. L'enquête de la police et du Parquet devra éclaircir les circonstances exactes de ce décès, qui restent peu claires.

La circulation des trams entre les stations Gare du

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *U zegt weinig nieuws. Bij het begin van uw mandaat stelde u dat u de veiligheid zou verbeteren. Ik heb nog niet gehoord welke concrete maatregelen u daarvoor wilt nemen.*

De huidige maatregelen volstaan niet. U zegt bijvoorbeeld dat er 157 mensen werken bij de veiligheidsdienst. Welnu, er zijn 69 metrostations, dus gemiddeld 2,3 veiligheidsbeambten per station. Dat is weinig.

Ik twijfel er niet aan dat u tijdens deze regeerperiode zult investeren in de MIVB en bepaalde chauffeurs eraan zult herinneren dat de voorrangsregels ook voor hen gelden. Vandaag is er weer een ernstig ongeval gebeurd met een tram van de MIVB en een bus van De Lijn.

Nord et Lemonnier a été interrompue entre 7h30 et 11h41, suite à l'intervention de la police et du Parquet. Les mesures habituelles ont été prises : six navettes de bus ont été mises en circulation entre la station Gare du Nord et la station Gare du Midi, et un tram supplémentaire a été mis en service entre la station Bourse et la station Gare du Nord. Le trafic a été rétabli à 11h 41. Cet accident ne peut être assimilé aux autres accidents impliquant des piétons qui traversent les voies de tram.

Au niveau du nombre d'accidents avec piétons sur le réseau des tramways, il faut déplorer 59 blessés (dont 2 décès) en 2006, 58 blessés (dont 4 décès) en 2007, 60 blessés (dont 4 décès) en 2008 et 38 blessés (dont 2 décès) jusqu'au 30 septembre 2009. Ces chiffres doivent être mis en relation avec l'évolution croissante de la production kilométrique, même si chaque accident est évidemment un accident de trop.

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

M. Philippe Pivin.- Je remercie Mme la ministre pour toutes ces précisions, mais celles-ci sont autant d'informations connues. J'ai un peu l'impression d'avoir un catalogue ou un état des lieux de la situation existante. Il est intéressant de savoir qu'il y a 1.578 caméras, qu'en 2010, tout sera équipé, qu'il y a des équipes, etc., mais quand vous êtes entrée en fonction, vous avez déclaré que vous vouliez renforcer la sécurité sans que je n'entende quelles sont les mesures que vous comptez prendre pour y parvenir.

Ce qui existe, on le connaît et cela ne suffit malheureusement pas. Par exemple, vous indiquez que le service de sécurité agréé comporte 157 personnes, mais je pense vous avoir entendu dire qu'il y a 69 stations de métro. Si on fait une simple division, cela fait 2,3 personnes par station de métro. C'est peu. Dans l'absolu, un service de sécurité de 157 personnes peut paraître important, mais si vous le rapportez au nombre de stations existant en Région bruxelloise, cela devient un peu léger.

Je reste un peu sur ma faim, mais je ne doute pas que, pendant cette législature, vous aurez à coeur de renforcer les moyens qui sont mis à la disposition de la STIB et de rappeler à certains de vos agents - nous sommes plusieurs à avoir eu cette réflexion - que la règle de priorité s'applique aussi à

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- Meneer Ikazban, het Bureau heeft onze interpellaties aanvaard. Aangezien de PS daarin is vertegenwoordigd, is uw opmerking misplaatst.

Toegangspoortjes voor de metrostations leiden niet tot banenverlies, want er staat helemaal geen personeel aan de ingang.

Mevrouw Grouwels, hoe zit het met de toegangspoortjes voor het volledige netwerk? Ik heb uw antwoord niet volledig begrepen.

U zegt terecht dat trams altijd voorrang hebben, maar dat neemt niet weg dat er een veiligheidsprobleem is. Tramchauffeurs staan vaak onder druk om de dienstregeling te kunnen volgen, waardoor er veel ongevallen gebeuren. Het volstaat niet om te zeggen dat trams altijd voorrang hebben, u moet ook benadrukken dat er rekening moet worden gehouden met zwakke weggebruikers.

U zegt dat er nog geen ongelukken zijn gebeurd in het station Lemonnier. Bent u soms van plan om te wachten tot er iets ernstigs gebeurt? De commissie Infrastructuur is ter plaatse gaan kijken, en het is er allesbehalve veilig.

Ik vind uw cijfers over het aantal doden en gewonden niet geruststellend.

leurs conducteurs. En effet, ce midi un accident assez grave a opposé le conducteur d'un tram de la STIB à un chauffeur d'un bus De Lijn. Cet accident a causé une augmentation radicale de votre statistique avec 12 blessés.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je voudrais d'abord répondre à M. Ikazban que le bureau a accepté les trois interpellations et, dans la mesure où le PS y est plus que représenté, je ne vois pas du tout l'objet de sa remarque. Je la trouve même tout à fait déplacée.

Je voudrais aussi dire que les portillons, parce qu'on en a beaucoup parlé lors de la législature précédente, ne suppriment pas d'emploi puisqu'il n'y a actuellement pas d'emplois aux portillons.

Mme la ministre, vous dites que vous n'avez pas décidé de la formule portillon ou infrarouges pour les voies 1 à 5, mais qu'en est-il pour le reste du réseau ? Allez-vous mettre quelque chose ailleurs ? Est-ce que la réflexion porte sur l'ensemble ? Je n'ai pas compris pourquoi vous me répondez par rapport à deux voies.

Vous parlez de la priorité des trams, mais priorité n'est pas sécurité. Quand on voit le nombre d'accidents et de blessés et qu'on connaît la pression qu'il y a sur les chauffeurs par rapport à la vitesse commerciale, je pense qu'il y a matière à réflexion. C'est un peu rapide de dire que les trams ont la priorité et qu'il faut le rappeler. Il faut évidemment le rappeler, mais il faut peut-être aussi rappeler qu'il y a des usagers plus faibles à respecter.

Quant à Lemonnier, vous me répondez que, jusqu'à présent, il n'y a pas eu d'accident. On ne va pas attendre qu'il y en ait ! La commission Infrastructuur s'est rendue sur place et c'était une de ses recommandations. Nous avons vu des enfants rattrapés par leur maman in extremis. Si vous alliez une heure sur place, je ne sais pas si vous tiendriez encore le même discours. C'est un endroit particulièrement vulnérable.

Les chiffres que vous donnez ne rassurent pas. Ils sont plutôt préoccupants au niveau tant des blessés que des décès.

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).*- *Mevrouw Grouwels, de situatie is rampzalig. Mevrouw Delforge wijst terecht op de rechtsonzekerheid van het veiligheidspersoneel. Het is onaanvaardbaar dat het veiligheidspersoneel niet op een behoorlijke manier kan werken.*

Ik weet dat uw voorganger de zaken heeft laten betijen, maar het is de verantwoordelijkheid van de regering om er iets aan te doen. U maakte trouwens deel uit van de vorige regering.

Ik dring er dan ook op aan dat u snel voor een oplossing zorgt en dat het veiligheidspersoneel duidelijke instructies krijgt die in regel zijn met de wetgeving. Mijn fractie zal erop toezien.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- *(in het Frans).*- *Mijnheer de Patoul, drie maanden is niet lang. Begin februari moet de hele veiligheidsploeg haar accreditatiekaart op zak hebben.*

Het Brussels Gewest beschikt maar over twee opleidingscentra voor veiligheidsagenten. Dat is onvoldoende. Ik hoop dat de agenten in februari hun opleiding achter de rug zullen hebben en dat de omschrijving van hun functie geheel transparant zal zijn.

Mevrouw Teitelbaum, we beginnen met slechts twee metrolijnen omdat dit een zeer duur project is en het gewest met grote financiële problemen kampt. Ik hoop dat ik u in de loop van de komende weken meer informatie zal kunnen verschaffen.

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

M. Serge de Patoul.- M. le président, la réponse de la ministre a montré le caractère sérieusement "foireux" de la situation. Je ne trouve pas de meilleur terme pour la qualifier. Quand notre collègue Delforge dit que vous allez insécuriser le personnel, c'est une évidence. Voici une société qui se comporte de manière irresponsable vis-à-vis d'équipes qui doivent mener des missions difficiles à partir d'instructions totalement foireuses et qui font fi du respect des règles. C'est vraiment inadmissible !

A votre décharge, je reconnais que vous héritez d'une situation difficile. Néanmoins, elle ressortit aussi à la responsabilité gouvernementale, et vous participiez au gouvernement précédent, même si je sais bien que c'est votre ex-collègue et peut-être ami qui gérait ce dossier.

Reste que je ne puis qu'insister lourdement pour que cette situation soit corrigée dans les plus brefs délais et que des instructions claires et conformes à la loi soient données par la société à son personnel. Sachez que nous y veillerons et que nous reviendrons vous interroger dans trois mois si tel ne devait pas être le cas !

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels, ministre.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- M. de Patoul, un délai de trois mois, c'est court. Si vous pouvez attendre jusque début février, je pourrai vous annoncer que toute l'équipe de sécurité aura obtenu son agrément.

Il est vrai que la Région de Bruxelles-Capitale ne compte que deux centres de formation pour agents de sécurité. Cela a déjà été discuté au sein de cette commission. Si nous voulons former un certain nombre de personnes à cette fonction, il faut disposer de centres de formation en suffisance. J'espère pouvoir vous répondre positivement mi-février en ce qui concerne cette formation. Je vous informerai des règles claires pour tout le personnel et les utilisateurs du métro concernant la fonction de ce corps de sécurité.

Mme Teitelbaum, nous commençons par deux lignes de métro, le projet étant évidemment très coûteux, même s'il est important pour Bruxelles. Le

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de evaluatie van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Toen ik mijn interpellatie indiende, wist ik natuurlijk nog niet dat er in Schaarbeek problemen met wegenwerken zaten aan te komen. Ik heb hetzelfde meegemaakt in Oudergem: de wegenwerken worden totaal niet op elkaar afgestemd.*

Hoe valt die chaos te verklaren? De vorige regering heeft begin 2008 nochtans inderhaast een ordonnantie over wegenwerken door het parlement gejaagd, zonder rekening te houden met de amendementen van de MR.

In het laatste artikel van de voornoemde ordonnantie staat dat de regering zal bepalen wanneer ze in werking treedt. Welnu, dat is nooit gebeurd.

Voor de zoveelste keer heeft de regering ons een mirakelordonnantie opgesolferd die alle problemen zou oplossen. Nu blijkt dat ze nog steeds niet van kracht is. We weten zelfs niet wanneer ze van kracht zal worden.

De MR stond achter de doelstellingen van de ordonnantie. Buurtbewoners en weggebruikers

projet sera peut-être un jour étendu à tout le réseau, mais nous n'osons même pas y penser aujourd'hui. Je n'aime pas faire référence sans cesse à la situation financière d'aujourd'hui, mais ce projet-là sera retardé. J'espère pouvoir vous en dire plus dans les semaines qui viennent.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

À MME MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'évaluation de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie".

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

M. Didier Gosuin.- J'ignorais naturellement, au moment de déposer mon interpellation, que le sujet ferait la une de l'actualité dans deux journaux, relayé par un ras-le-bol du PS schaarbeekois et les irritations de l'échevine locale ECOLO. J'ai constaté le même chaos à Auderghem, à savoir la non-coordination des chantiers en voirie, des chantiers essentiellement initiés par la Région, à travers la STIB, Bruxelles Mobilité ou tout autre intervenant lié à des projets régionaux.

Je me suis enquis de savoir pourquoi tant de désorganisation dans nos rues, alors que le précédent gouvernement avait fait voter à la hâte, en refusant nos amendements, une ordonnance début juin 2008, sur la base d'un texte de 2007, en vue d'organiser enfin les chantiers en voirie. La réponse ne s'est pas fait attendre. Ce qui était présenté comme une nécessité pour les parlementaires ne l'était en réalité pas pour le gouvernement.

Cette ordonnance de 2008, publiée au Moniteur le 6 août 2008, prévoit dans son dernier article une subtilité : la date d'entrée en vigueur de cette ordonnance sera fixée par le gouvernement. En

worden immers met hallucinante situaties geconfronteerd. De bevoegde schepen van Schaarbeek zegt dat ze helemaal geen informatie over wegenwerken krijgt van het Brussels Gewest.

De Brusselaars zijn het gebrek aan coördinatie en organisatie van de werken op de openbare weg meer dan beu.

U zult mij misschien antwoorden dat de ordonnantie nog niet in uitvoering is, maar er is een andere ordonnantie die, hoewel ze niet perfect is, toch in een zekere vorm van coördinatie voorziet. Zelfs als die ordonnantie niet bestond, dan nog zou het de taak van de gewestelijke bouwheer (de MIVB, Mobiel Brussel) zijn om voor die coördinatie te zorgen. Het getuigt van gezond verstand om de werken te coördineren en hierover duidelijke informatie te verschaffen.

Tijdens de debatten hadden wij reeds enig voorbehoud gemaakt, maar zoals u weet, heeft de oppositie altijd ongelijk in ons democratisch stelsel. Wij hadden u gevraagd of u deze ordonnantie makkelijk zou kunnen toepassen. U hebt toen geantwoord dat de toepassingsbesluiten al klaar lagen. Jammer genoeg zijn de administratieve procedures zo ingewikkeld dat onze vrees vandaag gegrond is gebleken. De regering is niet in staat om de ordonnantie uit te voeren. De Raad van State had hiervoor nochtans gewaarschuwd.

Er zijn aan de regering een hele reeks machtigingen toegekend, maar die heeft zij nooit opgenomen, zodat het schip nu volkomen stuurloos is. Iedereen doet maar om het even wat. Ik betwist het nut van die werken niet, maar de gewestelijke bouwheer moet op zijn minst over de coördinatie van die werken waken, met of zonder wettekst.

Alvorens tot die grote coördinatieoperatie over te gaan, lijkt het ons ook nuttig om een goed computerprogramma uit te werken.

Met dit systeem moet deze coördinatie beheerd kunnen worden. Ook de beheerders van het netwerk en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben gewezen op de noodzaak van een dergelijk informaticasysteem. Bestaat er een dergelijk instrument dat de overdracht van informatie en de coördinatie van de planning mogelijk maakt? Ik betwijfel dat. Als het al bestaat, dan heeft het in

réalité, le gouvernement bruxellois n'a jamais exécuté cette ordonnance.

Une fois de plus, on nous a vendu un projet miracle, devant mettre de l'ordre dans la cacophonie des chantiers. On constate aujourd'hui que cette ordonnance, votée dans des délais inadmissibles sur le plan démocratique, n'est toujours pas transposée dans le droit régional. Pas le moindre soupçon d'un arrêté d'exécution. Mieux encore, l'entrée en vigueur de cette ordonnance n'est toujours pas fixée.

Lors des travaux parlementaires, le groupe MR avait voté cette ordonnance, dont nous partageons les objectifs. En effet, les riverains, les communes et les usagers sont confrontés à des situations ubuesques. Le cas de l'échevine ECOLO de Schaarbeek, qui nous annonce aujourd'hui qu'elle ne reçoit pas la moindre information, n'est sans doute pas isolé. On peut aisément supposer un chaos quasi généralisé.

Qu'il s'agisse d'ouvertures ou de fermetures intempestives, de déviations, de perturbations à répétition, de l'absence d'information des riverains ou du non-respect de la durée des travaux, toute une série d'éléments perturbent considérablement la convivialité et l'harmonie pour les habitants et les usagers en Région bruxelloise. C'est véritablement un ras-le-bol qui s'exprime quant à la non-organisation et à la non-coordination des chantiers.

Vous me direz que cette ordonnance n'a pas encore été mise à exécution. Il existe cependant une autre ordonnance, et celle-ci, même si elle était imparfaite, prévoyait tout de même une certaine coordination. Et même si cette ordonnance n'existait pas, il serait de la responsabilité du pouvoir politique régional de coordonner ces chantiers entre tous les intervenants, surtout s'ils sont régionaux. C'est au maître d'ouvrage - la STIB, Bruxelles Mobilité - de veiller à une coordination, avec ou sans ordonnance. Le bon sens exige que l'on coordonne, que l'on informe et que l'on communique en toute transparence.

Lors des débats, nous avons émis quelques doutes. Mais, comme vous le savez, l'opposition a toujours tort dans notre régime démocratique. Nous avons demandé si vous pensiez que vous alliez pouvoir appliquer aisément ce mammoth que vous étiez en train d'essayer de nous vendre. Vous aviez répondu

Schaerbeek in ieder geval niet naar behoren gewerkt.

Hoe evalueert u de ordonnantie van 3 juli 2008? Die ordonnantie werd nooit uitgevoerd. Welke mechanismen en procedures hebt u ingesteld om de coördinatie van de werken enigszins te bevorderen? Wanneer zal deze ordonnantie worden uitgevoerd en wanneer zal ze tot resultaten leiden?

Hoeveel geschillen hebt u vastgesteld? Is het geweest betrokken partij? Uit het antwoord op een vraag die ik in de vorige zittingsperiode heb gesteld, blijkt dat er vier controleurs zijn voor alle werken. Rekening houdend met ziekte en vakantie komt dat in de praktijk neer op twee personen. Dat is veel te weinig. Hoever staat het nu met de invoering van dit informaticasysteem?

que vous aviez dans vos tiroirs des arrêtés d'exécution que vous alliez appliquer. Manifestement, il semble que cette usine à procédures administratives est à ce point complexe que nos craintes sont aujourd'hui vérifiées. Le gouvernement est incapable de mettre en oeuvre cette ordonnance.

Le Conseil d'Etat l'a très clairement montré, en précisant que "le degré de complexité est à ce point élevé qu'il s'expose à n'être compris qu'avec la plus grande difficulté". Cela signifie que, selon le Conseil d'Etat, cette ordonnance est tellement complexe que jamais elle ne pourra être mise en oeuvre.

Le renvoi à votre gouvernement d'une foule d'habilitations que vous n'avez jamais reprises fait qu'il n'y a pas aujourd'hui de pilote dans l'avion. On fait tout et n'importe quoi. Je ne conteste pas l'utilité de ces travaux, mais je dis que la moindre responsabilité du maître d'oeuvre régional est de veiller à leur coordination, qu'il existe ou non un texte.

Avant de nous lancer dans cette opération gigantesque de coordination que le gouvernement Olivier n'a jamais pu mettre en oeuvre, nous pensons qu'il serait utile d'avoir un outil informatique performant.

Cet outil devrait permettre de gérer cette coordination. L'existence de cet outil informatique est une préoccupation qui est apparue lors des auditions des gestionnaires de réseau. C'était également une préoccupation de l'Association des villes et communes de Bruxelles, et nous la partageons. Nous avons dit que la première pierre de l'édifice était cet outil informatique, permettant la transmission des informations, la coordination des plannings, etc. Cet outil existe-t-il ? Je ne le crois pas. S'il existe, il n'est pas très performant, vu les réactions très négatives du PS schaarbeekois quant à la cacophonie que vivent aujourd'hui les habitants de la commune.

Quelle est votre évaluation de cette ordonnance du 3 juillet 2008, qui n'a jamais été exécutée et pour laquelle les arrêtés d'exécution n'ont jamais vu le jour ? Comment vivez-vous cette absence d'exécution ? Il ne faut pas forcément des lois pour faire bouger les gens. Quels sont dès lors les mécanismes ou les procédures que vous avez mis

en place pour instaurer malgré tout une certaine coordination des chantiers ? A quelle date cette ordonnance se mettra-t-elle enfin à vivre ? Quand aurons-nous un résultat tangible sur le terrain ?

Quel est le nombre de litiges que vous avez recensés ? La Région est-elle présente lors des litiges ? Dans une question écrite sous la précédente législature, j'avais demandé au ministre combien de contrôleurs vérifiaient l'ensemble des chantiers. La réponse était surprenante : quatre, lorsqu'ils ne sont pas malades ou en congé. Il y a donc, au mieux, deux personnes qui contrôlent l'ensemble des chantiers ! Autant dire qu'il n'y a pas de contrôle. Vous allez peut-être me répondre qu'il y a eu autant de procès-verbaux et de litiges. Si vous me fournissiez la liste de tous les litiges, je dirais que les deux contrôleurs ont bien travaillé. Où en est la mise au point de cet outil informatique ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik kan me niet herinneren dat de regering ooit bijzondere volmachten heeft gevraagd om deze ordonnantie goed te keuren. Het gedoe van de heer Gosuin over het democratisch deficit is dan ook zwaar overdreven.*

Voor zover ik me herinner is de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg in een democratische geest tot stand gekomen. Er is zelfs gepraat over termijnen voor de invoering van een informaticasyteem. De situatie is echter niet eenvoudig. Ik maak me dan ook geen zorgen omdat de minister van bij het begin van de regeerperiode niet het licht op groen heeft gezet en dat alles als bij wonder op zijn plaats is gevallen.

Ik maak me wel zorgen over de toestand in Schaarbeek en vooral over de heraanleg van de Kroonstraat. De vorige minister heeft die voor de zomer plechtig geopend, maar vijf maanden later werden de trottoirs opnieuw opengelegd voor de plaatsing van nieuwe kabels door Belgacom. Daarna waren er problemen met oude gasleidingen die door Sibelga moesten worden vernieuwd.

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Sans hurler au déni de démocratie parce qu'un jour cette commission a travaillé jusque six ou sept heures du soir, et que nous nous sommes dépêchés de voter un projet d'ordonnance avant un changement de législature, je ne me souviens pas que le gouvernement avait demandé les pouvoirs spéciaux pour voter l'ordonnance ! J'étais présente également, M. Gosuin, et je crierai un peu moins que vous au déni de démocratie.

Dans mes souvenirs en effet, et dans un esprit plutôt démocratique, nous avons procédé à des auditions et nous avons pris notre temps avant de voter le projet d'ordonnance, qui est devenu une ordonnance relative aux chantiers en voirie. Dans mon souvenir, même si l'application de cette ordonnance nécessite un certain outillage informatique, la question des délais était tout de même mise en avant. Nous nous trouvons en effet dans une situation compliquée, avec un nombre d'impétrants important. Je ne m'inquiète donc pas encore du fait que la ministre n'a pas encore, depuis le début de la législature, appuyé sur le bouton "on" qui ferait que tout se réglerait subitement comme

Konden de betrokken firma's die problemen niet voorzien?

Het is duidelijk dat de invoering van het informaticasysteem en de uitvoering van de ordonnantie, een dringende zaak is. Dergelijke flaters maken de bewoners woedend en met reden.

De voetpaden worden bijna nooit in hun oorspronkelijke staat hersteld en er blijft altijd wat zand achter. Wat is de slagkracht van Mobiel Brussel, zolang de nieuwe ordonnantie nog niet in voege is? Welke maatregelen kunt u snel treffen om de onderbemanning bij de controleurs op te vangen? Krijgen nutsbedrijven die zich van niemand of niets aantrekken een boete?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mijnheer Gosuin, het antwoord van mijn medewerkers is jammer genoeg erg bondig: omdat de ordonnantie nog niet van kracht is, kan ze niet worden geëvalueerd.*

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *U bent niet erg vriendelijk voor uw voorgangers.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er is nog geen enkel uitvoeringsbesluit*

par miracle.

Je m'inquiète par contre davantage de la situation à Schaerbeek. Je m'inquiète aussi de voir ce qui se passe sur l'un des chantiers emblématiques de la législature précédente, à savoir le réaménagement de l'avenue de la Couronne. Elle a été inaugurée en grande pompe fin mai ou début juin par le ministre précédent, mais tous les trottoirs qui avaient été refaits viennent d'être rouverts cinq mois plus tard, parce que Belgacom doit soudain installer de nouveaux câbles. Ils n'auraient pas pu y penser avant ! Dans le même temps, on a découvert qu'il y avait des odeurs de gaz et que Sibelga devait changer des conduites qui ont plus de trente ans. La compagnie ne le savait manifestement pas voici quelques mois !

En attendant avec toute la sérénité requise que le système informatique soit prêt et que la nouvelle ordonnance entre en application, il y a donc sur le terrain des cas relativement caricaturaux qui montrent que l'on ne peut pas attendre. Ces aberrations rendent les gens furieux, et à juste titre.

Les trottoirs ne sont jamais remis totalement en bon état, et il n'est pas très agréable de trouver du sable devant son domicile. Qu'en est-il de la force de frappe de Bruxelles Mobilité, en attendant que la nouvelle ordonnance soit rendue opérationnelle ? En cas de défaillance des contrôleurs, due à leur insuffisance numérique, quelles sont les dispositions que vous pourriez rapidement mettre en oeuvre ? Qu'en est-il aussi d'une verbalisation des impétrants qui se moquent royalement de la tête du monde et des finances publiques bruxelloises ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- M. Gosuin, j'aurais voulu vous donner une autre réponse, mais mes collaborateurs m'ont préparé une réponse très courte à votre interpellation : "Étant donné que l'ordonnance n'est pas encore entrée en vigueur, il n'est pas possible de l'évaluer".

M. Didier Gosuin.- Ce n'est pas très aimable à l'égard de vos prédécesseurs !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- A ce jour aucun arrêté d'exécution n'a été pris. Comme vous

goedgekeurd. Eerst moet het informaticadeel worden uitgewerkt. Het CIBG heeft een consultant aangesteld om een model op te stellen voor de ordonnantie. Op basis daarvan werden flowcharts, een business analyse en een eerste kostenraming uitgewerkt. Het systeem krijgt de naam "Iris Com".

Ik ben het volledig met u eens dat het gebrek aan coördinatie ergerlijk is, maar gezien de problematische budgettaire context zal het project er niet op korte termijn komen. Pas na de begrotingsbespreking zullen we een deadline kunnen bepalen.

Dankzij de vorige ordonnantie, die nog altijd van kracht is, kon er een commissie voor de coördinatie van de openbare werken worden opgericht. Die vergadert wekelijks en zorgt voor de nodige informatieoverdracht tussen gemeenten, gewest, politie, MIVB, enzovoort. De ordonnantie blijft wel beperkt tot gewestwegen en grote verkeersaders.

We moeten er zo snel mogelijk voor zorgen dat de nieuwe ordonnantie kan worden toegepast.

Ik vind het behoorlijk vervelend dat Belgacom de voetpaden in de Troonlaan opnieuw heeft opengebrouwen, nadat er nog maar net aan was gewerkt. Er kan zich natuurlijk altijd een incident voordoen. Er was geen andere keuze: ofwel zat de hele buurt zonder telefoon, ofwel moest er opnieuw worden gewerkt.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Mevrouw Grouwels, ik wist natuurlijk al dat de ordonnantie nog niet van kracht is. Het was mijn bedoeling om het wanbeleid van de olijfboomcoalitie aan te klagen.*

l'avez dit, afin de rendre cette ordonnance opérationnelle, il convient en premier lieu d'élaborer le volet informatique. Le CIRB a mandaté un consultant afin d'établir une modélisation de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie. A l'issue de cette mission, il a été produit des "flow charts" globaux correspondant à une analyse business, ainsi qu'à une première estimation budgétaire. Ce système s'appellera "Iris Com".

Le contexte budgétaire actuel ne permet toutefois pas de concrétiser ce projet à brève échéance. Tout le monde ressent une urgence en ce qui concerne la coordination des chantiers en voirie. Mme Delforge a parfaitement raison de signaler le caractère exaspérant de ces travaux continuels.

De toute façon, nous devons attendre la discussion budgétaire pour savoir à quelle vitesse nous pourrions avancer. Je voudrais préciser à M. Gosuin que l'ordonnance des années 90 est toujours en vigueur. Grâce à elle, une commission de coordination des travaux a pu voir le jour. Celle-ci se réunit toutes les semaines et sert de courroie de transmission entre les différentes instances : la commune, la Région, la police, la STIB, etc. Certes, cette ordonnance est limitée et n'a trait qu'aux routes régionales et à d'autres axes importants non régionaux.

Cela limite donc son champ d'application. C'est pourquoi, nous devons travailler aussi vite que possible pour mettre en oeuvre la nouvelle ordonnance.

S'agissant de l'avenue de la Couronne, je suis ennuyée par le fait que Belgacom ait à nouveau ouvert les trottoirs. Bien sûr, un incident peut toujours se produire. Dans ce cas, il faut choisir : soit tous les immeubles restent privés de ligne téléphonique, soit il faut réparer. Quoi qu'il en soit, il est interdit d'ouvrir la chaussée deux ans après des travaux. Je vais donc y veiller.

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

M. Didier Gosuin.- Madame la ministre, je n'ignorais évidemment pas que l'ordonnance n'était pas encore activée au moment où j'ai introduit mon interpellation. Je tenais à relever cette manière d'agir, qui consiste à prononcer des déclarations politiques tapageuses. Excusez-moi de le dire, mais

Het is niet uw schuld. Uw voorganger heeft de boel laten verzieken. Nu gaat u het CIBG vragen om een studie uit te voeren om na te gaan wat voor computertoepassing er moet worden ontwikkeld, terwijl uit alle hoorzittingen is gebleken dat die toepassing het allereerste was waar de regering werk van moest maken. Een wet blijft dode letter als de regering niet voor de nodige middelen zorgt en als de wil ontbreekt om ze toe te passen.

U zegt dat de vorige ordonnantie nog steeds van kracht is. Het probleem is dat die enkel van toepassing is op gewestwegen en niet op gemeentewegen. Daarom heeft mijn fractie ook de nieuwe ordonnantie gesteund. Overigens situeren de belangrijkste recente werken die veel overlast veroorzaken zich in de Kroonlaan, de Lambermontlaan en de Vorstlaan, en dat zijn allemaal gewestwegen.

De vorige ordonnantie voorzag in de mogelijkheid om sancties te treffen tegen nutsbedrijven die werken aan de openbare weg uitvoerden zonder hun verplichtingen na te komen, maar die mogelijkheid werd niet gebruikt. In afwachting van de inwerkingtreding van de nieuwe ordonnantie vraag ik u om die sancties op te leggen. Mevrouw Grouwels, u moet strenger toezicht uitoefenen!

- Het incident is gesloten.

cela a été la marque de l'Olivier. Ces déclarations donnent à penser que le quotidien des habitants va être changé grâce au vote d'une ordonnance. Or, rien n'est mis en place.

Ce n'est pas votre faute, mais votre prédécesseur a laissé ce dossier dormir dans son placard. Vous allez même demander aujourd'hui au CIRB une étude destinée à savoir quel outil informatique doit être développé, alors que toutes les auditions ont révélé que celui-ci devait être la condition préalable à tout le reste. Selon moi, c'est un problème de gouvernance ! Les responsables politiques croient qu'en votant un texte, ils ont résolu un problème. En réalité, une loi n'est rien si les moyens ne sont pas accordés, si la volonté de l'appliquer est absente et si les instruments ne sont pas mis à la disposition des décideurs.

Vous me dites que l'ancienne ordonnance est toujours en vigueur et que sa faiblesse était qu'elle ne visait que les voiries régionales. C'est la raison pour laquelle nous avons appuyé la proposition du gouvernement précédent. Néanmoins, l'ordonnance de 1996 prévoit strictement des coordinations sur les voiries régionales. Les trois chantiers emblématiques qui posent problème sont l'avenue de la Couronne, le boulevard Lambermont et le boulevard du Souverain. Or, tous trois sont des voiries régionales. Donc, l'ordonnance de 1996 s'appliquait rigoureusement aux impétrants qui n'ont pas réagi en temps opportun. L'AED (Administration de l'équipement et des déplacements), c'est la Région, ce n'est pas une abstraction !

L'ordonnance susnommée permettait de prendre des sanctions à l'égard des impétrants en défaut. Ont-elles été prises ? Non. Je demande donc davantage de fermeté en attendant que l'ordonnance de 2008 prenne vie. Et ce n'est pas demain la veille ! Le ministère doit se ressaisir. A vous d'en être l'instigatrice. Il convient de contrôler plus sévèrement les chantiers régionaux. Vous ne pouvez pas encore agir au niveau communal, puisque l'ordonnance n'entrera en vigueur que dans deux ou trois ans. Donnez-vous à tout le moins les moyens de sanctionner et de contrôler au niveau des voiries régionales !

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de toekomst van het BILC-project".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Tijdens de vorige legislatuur is een project van logistiek distributiecentrum aan de Havenlaan ontwikkeld, het zogenaamde BILC. De Haven van Brussel bezit ongeveer 70 ha grond in Brussel. Meer dan 20 ha daarvan zijn momenteel niet in gebruik, maar worden voorbehouden voor logistieke activiteiten. De Haven wil met het BILC "beschikken over een stedelijk logistiek centrum dat volledige logistieke activiteiten vervult zoals groepering en degroepering, verpakking, etikettering, facturatie en verdeling en dat in voorkomend geval ook activiteiten van stedelijk verdeelcentrum kan herbergen."*

Dit project werd van meet af aan aangevochten door diverse verenigingen zoals de BRAL, ARAU en Inter-Environnement. Zij vragen dat de Haven de vestiging van logistieke centra in de stad herzielt, omdat zij tal van projecten op dat vlak heeft, zoals het Carcokeproject (een multimodaal logistiek centrum op 12 ha), de modernisering van het TIR-centrum, de hergroepering van concessies in de voorhaven om logistieke activiteiten met een hoge meerwaarde te kunnen ontvangen, de Heembeekkaai, de toelage aan de exploitant van de containerterminal (die in het beheerscontract wordt opgetrokken van 150.000 euro in 2008 en tot 742.000 euro in 2012) en de plannen om 30 ha op de site van Schaarbeek-Vorming aan te kopen.

Samen met het TIR-centrum zou het BILC dagelijks een paar duizenden vrachtwagens aantrekken, en zou daarom weinig opportuun zijn voor de toekomstige woonwijken aan Thurn und Taxis en in de Claessensstraat.

Het BILC vergt een investering van

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'avenir du projet BILC".

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

M. Didier Gosuin.- Sous la précédente législature, un projet de création d'un centre de distribution logistique, le BILC, situé avenue du Port, à côté du site de Tour & Taxis, a été développé. Pour rappel, le Port de Bruxelles est un propriétaire foncier majeur du paysage bruxellois. Parmi les 70 hectares que cette société de droit public possède, plus de 20 hectares sont actuellement inoccupés et sont promis à des projets qui font la part belle aux activités de logistique. Selon le Port, le BILC « vise à disposer d'un centre de logistique urbaine assurant des activités logistiques complètes, telles que de groupage et de dégroupage, le conditionnement, l'étiquetage, la facturation et la distribution (...) et que ce centre soit conçu de manière à pouvoir accueillir le cas échéant des activités de centre de distribution urbaine ».

Ce projet a d'emblée été contesté par diverses associations telles qu'Inter-Environnement, l'ARAU et le BRAL, qui plaident pour « impérativement reconsidérer fondamentalement la méthodologie utilisée par le Port pour réaliser l'implantation de sites logistiques en ville, surtout que le Port est très actif dans ce domaine et que les vellétés de développement de ses activités sont nombreuses ».

Citons notamment le projet Carcoke - un centre logistique multimodal sur douze hectares -, la modernisation du centre TIR, pour laquelle un million d'euros est prévu au contrat de gestion, les opportunités de regroupement de concessions de l'avant-port pour accueillir des activités de logistique à haute valeur ajoutée, le quai de Heembeek, la politique de subsidiation de l'exploitant du terminal à conteneurs - le contrat de gestion annonce un subside annuel passant de 150.000 euros en 2008 à 742.000 euros en 2012 -,

50 miljoen euro, waarvan de helft kan worden geleend bij de Europese Investeringsbank (EIB). Voor die lening op 25 jaar zou het Brussels Gewest garant staan.

Naast het terrein van 50.000 m² voor het BILC, is er nog het terrein van Katoen Natie, dat 65.000 m² van de voormalige Carcokesite inneemt. Bedrijven gespecialiseerd in logistieke diensten willen daar investeren wegens de rechtstreekse verbinding met het kanaal.

Op 21 oktober 2008 heeft de overlegcommissie van de stad Brussel de regering aanbevolen een effectenstudie voor dit project te laten uitvoeren. Het gewestelijk bestuur ruimtelijke ordening heeft zich onthouden, terwijl de andere leden van de overlegcommissie allen een positief advies gaven.

De Brusselaars, de stad Brussel en de gemeentebesturen drongen aan op een effectenstudie, maar de Brusselse regering heeft die geweigerd.

Minister-president Picqué zei destijds dat als er een gebrek aan transparantie was over het dossier, hij het verzoek van de overlegcommissie zou steunen. Staatssecretaris Dupuis verklaarde dan weer dat er genoeg studies bestonden om de milieueffecten van het BILC in te schatten. Staatssecretaris Grouwels voegde eraan toe dat een milieueffectenstudie niet nodig was, omdat het BILC voor banen zou zorgen.

Toen de aanvraag voor de vergunning van het BILC werd ingediend, werd er beweerd dat het logistieke centrum 900 rechtstreekse banen zou opleveren. Volgens de Haven van Brussel ging het eerder over 600 banen, het ABVV had het over 450 jobs.

Het bedrijf van Katoen Natie bevindt zich op enkele honderden meters van afrit 6 van de Ring, niet ver van het toekomstige BILC. Klanten zullen de keuze hebben om hun goederen bij Katoen Natie te lossen of een van de drukste Brusselse invalswegen te nemen naar het BILC. Katoen Natie is beter bereikbaar en ligt bovendien naast het Kanaal: 30% van de goederen zullen er per schip toekomen.

Leefmilieu Brussel heeft op 19 januari 2009 een milieuvergunning uitgereikt waarin een aantal toegevoegde voorwaarden staan:

et l'intention d'acquérir quelque 30 hectares sur le site de Schaerbeek Formation.

Toujours selon ces associations, le BILC drainera avec le TIR quelque mille camions par jour. Pour cette raison, le projet ne semble pas être compatible avec les futurs quartiers de logements prévus à Tour & Taxis et rue Claessens.

Au niveau financier, le BILC représente un investissement de près de 50 millions d'euros, dont la moitié se fera via un emprunt de 25 millions d'euros à la Banque européenne d'investissement (BEI). Le gouvernement bruxellois garantit le prêt de la BEI, qui court sur 25 ans, soit jusqu'en 2033.

Outre les 50.000 m² du BILC, d'autres projets logistiques existent, dont celui fort avancé de Katoen Natie, qui couvre 65.000 m² sur l'ancien site de Carcoke, situé sur la rive gauche du canal à l'entrée de Bruxelles. Ils sont portés par des professionnels de la logistique, qui capitalisent fortement sur la connexion directe avec le canal.

Le 21 octobre 2008, la commission de concertation de la Ville de Bruxelles a recommandé au gouvernement, sur base du COBAT, de faire procéder à une étude d'incidence du projet. L'administration régionale de l'aménagement du territoire s'est "courageusement" abstenue et ne s'est pas associée à l'avis unanime des autres membres de la commission de concertation.

Le gouvernement bruxellois a décidé de rejeter - ce n'était pas courageux, mais téméraire - cette demande d'étude d'incidence réclamée par l'ensemble de la société civile, la Ville de Bruxelles et les administrations communales, ainsi que par le MR bruxellois.

Les déclarations des ministres de l'époque sont éloquentes. "Si des zones d'ombres ou un manque de transparence subsistaient dans ce dossier, je soutiendrai la demande de la commission de concertation", dit Charles Picqué. "Il existe suffisamment de rapports pour déterminer l'impact environnemental du BILC dans le quartier", dit Françoise Dupuis. "Un élément qui plaide pour qu'on ne fasse pas une étude d'incidence, c'est que le BILC est une entreprise qui va créer de l'emploi", dit Brigitte Grouwels.

La demande de permis du BILC annonçait la

- het aantal bovengrondse parkeerplaatsen moet worden verminderd;
- vrachtwagens moeten een specifieke route volgen en mogen niet in de aangrenzende woonwijken rijden;
- de uitbater van het BILC moet routes voor vrachtwagens uitstippelen met behulp van een GPS-systeem.

Het beroep dat de milieuverenigingen en bewoners hadden aangetekend tegen het BILC, werd ontvankelijk, maar ongegrond verklaard. Het beroep van de Haven van Brussel werd echter wel aanvaard en de vergunning werd versoepeld.

Onlangs nog verklaarde minister-president Picqué op de RTBf dat het BILC mogelijk wordt uitgesteld om budgettaire redenen. De werkgevers steunen het BILC blijkbaar ook niet meer, omdat de realisatie te veel tijd in beslag zou nemen in vergelijking met concurrerende infrastructuur.

U zegt dat de plannen voor het BILC dateren van 2003 en 2004, toen de MR nog in de regering zat, maar we zijn nu jaren verder. De economie staat niet stil, concurrenten hebben aan andere projecten gewerkt en de toegevoegde economische waarde van het BILC lijkt me tegenwoordig niet bijster groot meer.

Uit ecologisch perspectief heb ik het project nooit volmondig gesteund. Tegelijk besef ik dat het BILC veel banen kan opleveren.

Het project had er echter sneller moeten komen. Door het getalm heeft het zijn economische pertinentie verloren. Bovendien klinken de kritische stemmen over de ecologische impact steeds luider.

De terreinen moeten dringend worden vrijgemaakt voor bedrijven die zich langs het kanaal willen vestigen, omdat dat goed is voor de economie en de werkgelegenheid.

Wat zal er met het BILC gebeuren? Geniet het project nog wel de unanieme steun van de regering? Volgens de beleidsverklaring zal het project enigszins worden geëvalueerd.

Wat is het standpunt van de ondernemers en de vakbonden? Is het project wel houdbaar binnen een Olijfboomcoalitie, die haar beleid ent op de as tewerkstelling/leefmilieu?

création de 900 emplois directs. Cette prévision, sous les commentaires acerbes des associations, a été revue à la baisse par le Port de Bruxelles qui a annoncé en commission de concertation un chiffre de 600 emplois directs. La FGTB soutient que le projet créera 450 emplois. Par comparaison, Katoen Natie, avec 65.000 m², c'est 180 emplois.

Le site de Katoen Natie se situe à quelques centaines de mètres de la sortie 6 du Ring. Ce futur centre logistique se trouvera sur la route du BILC. A la sortie du ring, le client aura donc le choix entre déposer directement ses marchandises chez Katoen Natie ou continuer sa route sur l'une des voies de pénétration les plus embouteillées de la Région pour déposer ses marchandises en plein centre ville et repartir dans l'autre sens, avec les mêmes difficultés, pour rejoindre le ring. Outre sa meilleure accessibilité, Katoen Natie sera multimodal en étant lié directement à la voie d'eau. 30% des marchandises seront acheminées par bateau, ce qui n'est pas le cas du BILC, dédié à 100% au transport par camions.

L'IBGE a délivré le 19 janvier 2009 un permis d'environnement conditionné à :

- la réduction des parkings de surface - environ 60 places - ;
- l'obligation pour les camions qui vont et viennent du BILC de suivre une voie unique qui relie la sortie 6 du ring à l'avenue du Port en longeant le canal ;
- l'interdiction de la percolation des camions dans les quartiers environnants ;
- l'obligation pour l'exploitant du site de garder trace des itinéraires de tous les poids lourds qui transitent par le BILC, par un système GPS agréé par Bruxelles Environnement.

Le recours au Collège de l'environnement intenté par les associations et les riverains a été jugé recevable mais non fondé. Par contre, le recours du Port de Bruxelles, arguant que le permis d'environnement tel que délivré était trop sévère a été jugé fondé. Le Collège a donc assoupli le permis.

Récemment, sur les ondes de la RTBF notamment, M. Charles Picqué a remis en cause le projet du BILC pour des raisons essentiellement budgétaires. Le secteur patronal semble également ne plus soutenir le développement de ce projet qu'il juge

Zult u het effectenrapport laten opstellen waarnaar vele betrokkenen vragen?

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

trop décalé dans le temps par rapport aux infrastructures concurrentes.

Vous me direz que ce projet est né entre les années 2000 et 2004, sous un gouvernement dont faisait partie le MR. Tant le MR que le PS étaient favorables au projet du BILC, parce que c'était un premier projet et que nous étions les premiers. Entre 2002 et 2009, sept ans ont passé. L'économie ne s'est pas arrêtée, les concurrents se sont mis en place, que ce soit sur des terrains situés sur l'ex-Carcoke ou aux portes de Bruxelles. Il est clair aujourd'hui que la valeur économique me paraît peu pertinente.

Sur le plan environnemental, j'ai toujours été réservé sur ce projet. J'en percevais toutefois la pertinence, dans la mesure où il représentait une opportunité pour notre Région d'être la première à créer un outil susceptible de générer de l'emploi.

Il fallait toutefois concrétiser le projet rapidement et à temps. A force de traîner, ce projet a aujourd'hui perdu sa pertinence économique. Dès lors, le bien-fondé des critères environnementaux et des critiques environnementales s'impose d'autant plus.

Aujourd'hui, il est urgent de mobiliser ces terrains pour des entreprises qui souhaitent s'implanter le long du canal et qui sont susceptibles de créer une activité économique créatrice d'emploi et d'emplois peu qualifiés. C'est dans ce contexte que je vous interpelle en votre qualité de ministre exerçant la tutelle sur le Port de Bruxelles, pour connaître l'avenir de ce projet, notamment au regard des déclarations de M. Picqué.

Le BILC est-il encore soutenu unanimement par le gouvernement ? La déclaration gouvernementale ne se prononce plus unanimement sur le projet, qu'elle envisage d'évaluer quelque peu. Elle ne contient plus d'affirmation ferme et décisive, mais émet des réserves.

Pour confirmer l'aspect durable de la politique, un certain nombre d'acteurs intra-majorité ont probablement souhaité rappeler le gouvernement à quelques réalités environnementales. Quelle est la position du monde patronal et syndical ? Un projet "100% camions" est-il soutenable pour une majorité Olivier, alors que le fil rouge de la déclaration gouvernementale s'articule autour de

Bespreking

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

De heer Philippe Close *(in het Frans).*- *Het is in het belang van de buurtbewoners, de investeerder én de Haven om duidelijkheid te krijgen over de toekomst van het BILC. Ik beseft dat er grote financiële belangen op het spel staan. Toch moet u trachten om samen met alle betrokkenen duidelijkheid te scheppen. De druk wordt steeds groter.*

Het gewest heeft absoluut een multimodaal centrum nodig, maar de ligging die men nu voor het BILC plant, is wellicht niet ideaal.

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

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik wil even verwijzen naar wat er in het Vlaams Gewest gebeurt. De Vlaamse regering heeft het concept "Extended Gateway" ingevoerd. Het is de bedoeling om Vlaanderen te promoten als een logistieke topregio door de uitbouw van

l'axe Emploi/Environnement ?

Compte tenu des différentes déclarations et de l'évolution du contexte, une étude d'incidence ne s'impose-t-elle pas, comme le réclament à juste titre de nombreux acteurs ?

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

Discussion

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

M. Philippe Close.- Je ne ferai pas beaucoup de commentaires sur un dossier largement commenté. Il est vrai, Mme la Ministre, qu'à la fois les riverains, l'investisseur et le Port de Bruxelles, doivent à un moment donné savoir ce qu'il en sera de ce projet.

Dans cette matière, vos déclarations ne pourront probablement pas être totalement claires, vu les enjeux financiers relativement importants. Toutefois, l'inconnu dans ce dossier est le plus mauvais allié.

Le gouvernement dans toutes ses composantes doit rapidement trancher la question, par rapport aux riverains, au Port de Bruxelles et à tout le développement lié à l'implantation d'un centre multimodal dans notre Région. Un tel centre est effectivement une nécessité à Bruxelles, même si le multimodal n'est pas réellement assuré à l'emplacement actuellement prévu pour le BILC.

Le gouvernement ne peut pas rester indéfiniment dans une position d'attente. La pression est assez forte de tous les côtés. Je me joins à cette interpellation pour encourager le gouvernement à trancher rapidement ce dossier, avec l'ensemble des acteurs concernés.

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).*- *Le gouvernement flamand a introduit le concept de "Extended Gateway", dans l'objectif d'élever la Flandre au rang de Région logistique de premier plan. Le secteur logistique représente en Flandre 9% de l'emploi et crée de nombreux emplois pour*

zogenaamde internationale "gateways", zoals de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen of de luchthaven van Zaventem.

Logistiek is een van de belangrijkste economische sectoren in Vlaanderen en is goed voor 9% van de werkgelegenheid. De sector creëert veel banen voor laaggeschoolde arbeiders.

Tijdens de vorige regeerperiode werd begonnen met de planning van een Brussels logistiek centrum, het BILC, dat eigenlijk op een kleinschaligere wijze dezelfde doelstellingen nastreeft als het Vlaamse "Extended Gateway". Het is de bedoeling om de economische ontwikkeling van de regio te stimuleren door gebruik te maken van de logistieke sector en om banen te scheppen voor laaggeschoolde arbeiders.

Hebt u contacten gelegd met het Vlaams Gewest over de ontwikkeling van de logistieke sector? Zo nee, zult u de nodige maatregelen nemen? In het ontwikkelingsschema van "Extended Gateway" staat dat er een multimodaal platform komt dat zich net ten noorden van het Brussels Gewest bevindt. Bent u daarvan op de hoogte? Wat zijn de gevolgen voor de bouw van het BILC? Heeft er overleg plaatsgevonden? Bestaat er overleg tussen Actiris en de VDAB om vacatures in de logistieke sector aan Brusselse werkzoekenden te bezorgen? Worden er specifieke bijscholingscursussen georganiseerd?

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

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Mevrouw Grouwels, kunt u meer informatie geven over de gevolgen van de crisis voor het BILC en andere logistieke projecten in de omgeving van de voorhaven?*

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Onlangs stelden zowel de oude als de nieuwe baas van de Haven in Brussel Deze Week duidelijk dat het BILC voor hen een prioriteit is. Het zou interessant zijn om te weten of de bevoegde minister deze uitlatingen steunt. Het regeerakkoord blijft immers vrij vaag. Het heeft het wel over het BILC, maar geeft niet aan op welke locatie dit moet komen. Overweegt u

les ouvriers peu qualifiés.

Sous la précédente législature est né un projet de centre logistique bruxellois, le BILC, qui vise en fait - quoique à plus petite échelle - les mêmes objectifs que le projet flamand, à savoir stimuler le développement économique de la Région et créer des emplois pour ouvriers peu qualifiés au travers du secteur logistique.

Avez-vous pris contact avec la Région flamande au sujet du développement du secteur logistique ? Si non, prendrez-vous les mesures nécessaires ? Savez-vous que le schéma de développement du "Extended Gateway" prévoit une plate-forme multimodale au nord de la Région bruxelloise ? Quelles sont les conséquences pour la construction du BILC ? Une concertation a-t-elle eu lieu ? Y a-t-il une concertation entre Actiris et le VDAB pour informer les demandeurs d'emploi bruxellois des offres d'emploi dans le secteur logistique ? Des cours de formation spécifiques sont-ils organisés ?

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

M. Arnaud Pinxteren.- La ministre peut-elle préciser l'impact du nouveau contexte économique difficile sur le BILC et les autres projets logistiques dans la zone de l'avant-port ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Récemment, l'ancien comme le nouveau patron du Port de Bruxelles déclaraient dans Brussel Deze Week que le BILC est une priorité pour eux. La ministre soutient-elle ces déclarations ? En effet, l'accord de gouvernement reste assez vague à ce sujet. Envisagez-vous un nouvel emplacement ?*

al dan niet een nieuwe locatie?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Meneer Gosuin, de 20 ha terreinen wordt gesaneerd en bouwrijp gemaakt. Ze dienen voor het Carcokeproject (12 ha) en het BILC (8 ha).*

Het terrein voor het Carcokeproject is sinds 18 april 2007 ter beschikking gesteld van de tijdelijke vereniging van Katoen Natie, Envisan en Jan De Nul. Het wordt gesaneerd en gebruiksklaar gemaakt.

De stedenbouwkundige vergunning voor het BILC dateert van 10 juli 2009 en de milieuvergunning werd uitgereikt op 19 januari 2009. De Haven van Brussel heeft beroep aangetekend tegen de milieuvergunning omdat er te strenge voorwaarden in stonden. Zo zou verkeer van en naar het terrein verboden zijn tussen 7 en 10 uur en tussen 16 en 18 uur.

Het beroep werd ingediend op 18 februari 2009. Op 4 mei 2009 werd er een nieuwe milieuvergunning uitgereikt. Tegen die nieuwe vergunning werd beroep aangetekend tegen een aantal milieuverenigingen. Ze werden op 11 september 2009 gehoord door de minister van Leefmilieu.

Het BILC wordt gefinancierd door de NV BILC. De Haven van Brussel heeft 51% van de aandelen in handen, 49% is eigendom van het Franse bedrijf Sogaris.

De kostprijs van de eerste fase van het project bedraagt naar schatting 38,8 miljoen euro, die van de tweede fase is 8,7 miljoen euro, de Europese Investeringsbank (EIB) is van plan om een bijdrage van 25 miljoen euro te leveren, terwijl privépartner Sogaris ongeveer 3,759 miljoen euro inbrengt, in ruil voor 49% van de aandelen van de NV BILC. Andere financiële instellingen zorgen voor de rest van de financiering.

De realisatie van het BILC is volledig afhankelijk van de uitkomst van de beroepsprocedures. Ik kan nu nog niet vooruitlopen op de beslissing van de regering.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En réponse à la première affirmation de M. Gosuin, je voudrais préciser que les 20 hectares de terrain qualifiés d'inoccupés en cours d'assainissement et de viabilisation. Ces 20 hectares concernent les 12 hectares du projet Carcoke et 8 hectares du projet BILC.

Pour le projet Carcoke, le terrain est concédé, depuis le 18 avril 2007, à l'association momentanée composée de Katoen Natie, Envisan et Jan De Nul. Il est en cours d'assainissement et de commercialisation.

Pour le projet BILC, le permis d'urbanisme a été obtenu le 10 juillet 2009, alors que le permis d'environnement était délivré dès le 19 janvier 2009. Le Port de Bruxelles a introduit un recours contre le permis d'environnement auprès du Collège d'Environnement car les conditions étaient trop contraignantes, surtout en ce qui concerne l'interdiction de circuler de et vers le site entre 7h et 10h et entre 16h et 18h. C'est un aspect important de la question qu'on oublie parfois de mentionner. Un recours a été introduit le 18 février 2009 à la demande du Port auprès du Collège d'Environnement qui a délivré un nouveau permis le 4 mai 2009. Il s'agissait d'un permis valable, mais cette décision a elle-même fait l'objet d'un recours de la part de différentes associations (ARAU, Inter-Environnement, etc.). Dans ce contexte, les parties ont été entendues le 11 septembre 2009 par le représentant du gouvernement, en l'occurrence le ministre de l'Environnement.

Il est important de noter que le projet BILC est cofinancé par le secteur privé au travers de la SA BILC créée à cet effet et composée du Port de Bruxelles, actionnaire à 51%, et de la société française Sogaris, qui est actionnaire à 49%.

Les modalités de financement du projet sont - ceux qui étaient déjà membres de cette commission lors de la législature précédente s'en souviendront - : le coût estimé de la première phase du projet, soit 22.752 m2, est de 38.800.000 euros et le coût

Voor het standpunt van de regering verwijs ik naar het regeerakkoord voor de nieuwe regeerperiode. Daarin staat duidelijk dat een stedelijk logistiek centrum noodzakelijk is voor de economische ontwikkeling van het Brussels Gewest.

Dat is trouwens ook het standpunt van de Brusselse ondernemers, die het BILC-project niet laten vallen. Ze begrijpen dat een dergelijk project tijd vergt, maar zijn tegelijk van mening dat het Brussels Gewest nood heeft aan één of meerdere logistieke platformen. Als de regering het BILC-project niet uitvoert, moet ze nadenken over alternatieven op het Brussels grondgebied.

U citeert foute cijfers. Volgens u zou men dagelijks duizend verplaatsingen van vrachtwagens noteren. In werkelijkheid gaat het om een derde daarvan. Wanneer de nieuwe Thurn und Taxissite af zal zijn, komen er trouwens dagelijks 10.000 verplaatsingen bij. Toch zal het zware vrachtverkeer op de Havenlaan maar 4% van het volledige verkeer uitmaken.

Volgens de heer Gosuin zou het BILC goed zijn voor 900 nieuwe banen. Het effectenverslag heeft het echter over maximaal 650 banen voor laaggeschoolden. Gezien de hoge werkloosheidsgraad is dat toch nog een interessant cijfer.

Ik ben het eens met de heer Close: de tijd dringt. En inderdaad, mijnheer Van Damme, het gewest heeft nood aan distributiecentra. Maar het is niet evident een oplossing te vinden die billijk is voor alle betrokkenen en die bovendien niet duurder uitvalt voor het gewest.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw De Pauw, u stelde vragen over de plannen van het Vlaams Gewest met de logistieke sector.

Tijdens de vorige legislatuur hebben we een studie laten uitvoeren over de mogelijkheden van de Haven van Brussel in de logistieke sector door de Hogeschool-Universiteit Brussel (HUB) in samenwerking met het kenniscentrum van Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI). In de studie werd eerst onderzocht welke rol de haven kan spelen in de logistieke sector. Vervolgens werd nagegaan wat de link tussen Brussel en Vlaanderen

estimé de la deuxième phase du projet, soit près de 14.000 m², est de 8.700.000 euros ; un financement par la Banque européenne d'Investissement de 25.000.000 d'euros est prévu, avec octroi de garantie régionale et, pour le solde, il s'agit d'un apport de capitaux du partenaire privé Sogaris d'environ 3.759.000 euros, en contrepartie des 49% des actions de la société et de financements complémentaires auprès d'institutions financières. Vous constaterez qu'il s'agit d'un projet très important avec de nombreuses institutions et de nombreuses responsabilités.

En ce qui concerne les délais de réalisation, tout dépendra de l'issue des différents recours possibles. A ce propos, vous comprendrez que je ne peux préjuger à ce stade de la décision future du gouvernement en la matière, sachant que le gouvernement devra tenir compte des comptes rendus d'audition qui lui seront soumis en l'espèce.

Pour ce qui est de la position du gouvernement, je vous renvoie à l'accord de gouvernement pour la nouvelle législature, qui mentionne explicitement qu'une plate-forme logistique urbaine est nécessaire au développement économique de la Région dans le cadre d'une stratégie globale en matière de transport de marchandises.

C'est d'ailleurs la position du patronat bruxellois. Il est faux de croire que ce dernier abandonne le projet BILC.

Il reconnaît qu'un certain temps doit s'écouler entre la planification et la réalisation d'un projet. Si le projet BILC n'était pas retenu par le gouvernement, les employeurs estiment en effet qu'il faudrait trouver une alternative dans les limites du territoire bruxellois car, pour eux, la mise en place d'une ou de plusieurs plates-formes logistiques est une nécessité absolue pour la Région bruxelloise.

Enfin, je déplore que vous citiez des chiffres erronés en rapport avec le projet BILC. Vous avancez, en effet, le chiffre de 1.000 mouvements de camions par jour pour le BILC. En réalité, ce trafic ne représente qu'un tiers de ce que vous avancez, à savoir entre 350 et 365 mouvements journaliers. Le trafic de poids lourds sur l'avenue du Port ne représentera que 4% du trafic total lorsque le nouveau site Tour & Taxis sera opérationnel. Celui-ci devrait engendrer, à lui seul, plus de 10.000 mouvements de véhicules par jour.

is, door na te gaan wat het ontwikkelingschema "Extended Gateway" kan betekenen voor het Brussels Gewest.

We moeten er uiteraard rekening mee houden dat er vlakbij, in Vlaams-Brabant, ook ontwikkelingen plaatsvinden op logistiek gebied. We wilden nagaan hoe er een positieve wisselwerking kan ontstaan.

Het multimodale platform ten noorden van het Brussels Gewest waar u naar verwijst, is het initiatief "Flanders Smart Hub", in de omgeving van Cargovil te Vilvoorde. Het is nog in ontwikkeling en wordt ondersteund door Voka Halle-Vilvoorde.

In het kader van de voornoemde studie van de HUB wordt nagegaan in welke mate er een mogelijkheid tot samenwerking is met de containerterminal van de Haven van Brussel of met het multimodale platform dat bij ons in ontwikkeling is. Het is niet zo dat we op voorhand al vrezen dat Vilvoorde en Brussel elkaar zullen doodconcurreren. De studie was bedoeld om na te gaan hoe er kan worden samengewerkt. We hebben nog geen besluiten getrokken, maar we hopen dat we de containerterminal in Brussel verder kunnen ontwikkelen.

Wat de samenwerking tussen de VDAB en Actiris betreft, is met de oprichting van het referentiecentrum Iris TL, dat zich toespitst op transport en logistiek, heel wat mogelijk gemaakt. De VDAB verstrekt opleidingen voor heftruckchauffeurs en magazijnbedienden in een gebouw aan de Vaartdijk in Anderlecht. De opleidingen zijn bedoeld voor Brusselse werkzoekenden, maar ze kunnen zowel in Brussel als in de Rand werk vinden.

Binnenkort zal er ook een consulent van Actiris in het gebouw aanwezig zijn, waardoor de Brusselse werkzoekenden nog beter kunnen worden geïnformeerd over de opleidingen van de VDAB en zodoende meer in aanmerking komen om een job te vinden.

Er bestaat ook een samenwerking tussen de FOREM en het referentiecentrum IRIS TL.

S'agissant des chiffres en rapport avec la création d'emplois liés au projet BILC, M. Gosuin a parlé de 900 emplois. Or ce chiffre n'a jamais été avancé dans le rapport d'incidence du projet BILC, qui évoque au maximum 650 nouveaux emplois, ce qui n'est pas négligeable dans une Région comme Bruxelles qui connaît un fort taux de chômage, surtout parmi les personnes peu qualifiées. C'est la raison pour laquelle les syndicats soutiennent le projet.

Je partage l'opinion de M. Close : nous devons aboutir rapidement à une conclusion. Je rejoins aussi M. Van Damme : nous avons besoin de centres de distribution urbaine. Cependant, et je vous le dis très sincèrement, la difficulté repose sur les contraintes qui lient les partenaires. Je souhaite arriver à une conclusion qui soit équitable pour tous et qui ne coûte pas davantage à notre Région.

(poursuivant en néerlandais)

Au cours de la précédente législature, une étude a été menée par la Hogeschool-Universiteit Brussel (HUB) et le centre d'expertise Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) pour déterminer le potentiel du Port dans le secteur logistique. Elle a également analysé les possibilités de rapprochement avec la Flandre, en tenant compte notamment du schéma de développement "Extended Gateway".

Il importe en effet de tenir compte de l'expansion du secteur logistique en Brabant flamand. La plateforme multimodale au nord de la Région bruxelloise à laquelle vous faites référence est une initiative de Flanders Smart Hub, soutenue par le Voka de Hal-Vilvoorde.

L'étude susmentionnée visait à examiner les possibilités de coopération avec le terminal à conteneurs du Port de Bruxelles ou avec la plateforme multimodale en cours de réalisation à Bruxelles. Nous ne redoutons pas a priori une concurrence effrénée entre Bruxelles et Vilvoorde. A ce stade, nous n'avons pas encore pris de décisions, mais nous espérons poursuivre le développement du terminal à conteneurs.

Par ailleurs, la collaboration entre le VDAB et Actiris s'est concrétisée notamment par la création du centre de référence Iris TL, orienté vers le transport et la logistique. Le VDAB dispense des

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

De heer Didier Gosuin (*in het Frans*).- *De minister blijft wel erg op de vlakte. Hoewel ze het belang van de zaak erkent, wenst ze eerst na te denken. De meerderheid zit duidelijk met deze zaak verveeld. Toch moet de minister weldra haar conclusies aan de regering bezorgen.*

De bal ligt in het kamp van de minister van Leefmilieu. Die heeft heel wat bedenkingen bij het project. Zij staat in de spotlights wanneer dit punt op de agenda van de regering komt. De oppositie stelt voor om een nieuwe effectenstudie te laten uitvoeren en op grond daarvan met kennis van zaken te oordelen.

- *Het incident is gesloten*

(De heer Close, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het gebruik van 'groene' bussen door de MIVB".

formations de caristes et de manutentionnaires à Anderlecht pour les demandeurs d'emploi bruxellois, lesquels pourront rechercher du travail également dans la périphérie. Un consultant d'Actiris sera bientôt présent dans le bâtiment. Il informera les demandeurs d'emploi bruxellois sur les formations du VDAB, ce qui augmentera leurs chances de trouver un emploi.

Le FOREM et le centre de référence IRIS TL collaborent également.

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

M. Didier Gosuin.- La ministre est aussi prudente qu'un sioux. Elle déclare vouloir réfléchir, tout en reconnaissant l'importance du dossier. Ses paroles traduisent beaucoup d'interrogations et d'embarras dans le chef de la majorité. L'heure de vérité approche, puisque la ministre va devoir saisir le gouvernement de son constat et de ses recours.

La balle est dans le camp de la ministre de l'Environnement. Celle-ci a montré beaucoup de réticences à l'égard de ce projet. Elle sera sous les feux de l'actualité lorsqu'elle déposera le point au gouvernement. Partant d'une proposition constructive de l'opposition, la meilleure manière de sortir de ce mauvais pas est de revenir à une étude d'incidence, ceci afin de vous permettre de prendre une décision en connaissance de cause. C'est donc la sagesse que je vous recommande.

- *L'incident est clos.*

(M. Philippe Close, président, reprend place au fauteuil présidentiel.)

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

concernant "l'utilisation de bus 'verts' par la STIB".

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Mevrouw Grouwels, ik las in de krant dat u werk wilt blijven maken van bus- en trambanen, maar hoe zit het met de groene bussen? In het regeerakkoord wordt herhaaldelijk naar duurzame ontwikkeling verwezen, maar er staat niets in over milieuvriendelijke bussen.*

Het Brusselse openbaar vervoer bestaat vooral uit buslijnen. Bussen hebben een beperktere capaciteit dan trams en metro's, maar zijn bijzonder geschikt voor bepaalde trajecten.

Volgens de website van de MIVB worden er twee soorten bussen gebruikt: gewone en gelede. Het wagenpark zou voor 80% uit "schone bussen" bestaan. Wat verstaat u onder dat begrip?

De bussen die de MIVB onlangs aankocht, beantwoorden aan de strengste Europese milieunormen. Over hoeveel bussen gaat het? Kunt u cijfers geven?

Bovendien zijn de oudste bussen uitgerust met een roetfilter. Levert dat goede resultaten op? Is dat een overgangmaatregel tot de oude bussen worden vervangen? Bent u van plan om ze sneller te vervangen?

Ik lees ook dat de MIVB twintig bussen heeft die op biogas rijden. Zijn dat de meest milieuvriendelijke bussen? Hebt u een studie laten uitvoeren?

Kunt u een algemene stand van zaken geven? Welke techniek levert de beste resultaten op in Brussel? Bepaalde oplossingen kosten veel geld, maar vindt u ook niet dat de overheid het goede voorbeeld moet geven?

Wanneer worden de volgende bussen aangekocht? Voor welk type zult u kiezen? Bestaan er milieuvriendelijkere opties?

In Rijsel, Stockholm en Oslo rijden de bussen op biogas. Die zijn veel beter voor het milieu dan dieselbussen. Bovendien zijn het de inwoners zelf die voor de brandstof zorgen, want biogas wordt gewonnen uit slib van waterzuiveringsstations. Denkt u dat het project ook in Brussel kan worden ingevoerd? Hebt u een werkgroep opgericht om alternatieven te onderzoeken?

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Madame la ministre, la presse nous a appris récemment que vous alliez concentrer votre travail en matière de transports sur les bus et les trams en site propre. Mais qu'en est-il des bus propres ? L'accord de gouvernement 2009-2014 fait la part belle au développement durable. Néanmoins, ce dernier semble rester silencieux quant à l'utilisation par la STIB de bus "verts", émettant pas ou peu de dioxyde de carbone.

Le parc d'autobus est celui qui comporte le plus de véhicules. C'est aussi lui qui dessert le plus de lignes. De plus petite capacité que les métros et les trams, les autobus représentent une solution très intéressante pour des dessertes locales ou à des endroits où le passage en tram n'est pas possible.

Le site internet de la STIB nous apprend que dix séries d'autobus composent le parc bruxellois actuel et qu'ils sont de deux types : les autobus standards et les autobus articulés. Parmi ceux-ci, toujours d'après le site, la flotte est composée de 80% de bus propres. Madame la ministre, qu'entendez-vous par 80% de bus propres ? De quel(s) type(s) de bus s'agit-il ?

Il apparaît aussi que les véhicules les plus récents acquis par la STIB répondent aux normes européennes les plus strictes en matière d'émissions polluantes. Cela concerne combien de véhicules ? Pourriez-vous nous donner des chiffres précis ?

S'ajoute à cela le fait que les bus plus anciens ont été équipés de filtres à particules. Cela donne-t-il de bons résultats ? Ce genre de technique est en constante évolution. Les filtres à particules diminuent les émissions nocives pour la santé, mais est-ce vraiment la panacée ? Les analyses sont-elles concluantes ? S'agit-il, comme je le pense, d'une mesure transitoire jusqu'au renouvellement de la flotte des vieux bus ? Au vu des résultats des analyses, comptez-vous accélérer le processus de renouvellement ?

J'apprends également que la flotte compte vingt véhicules qui circulent au gaz naturel. S'agit-il des derniers achats de la STIB ? Ces bus constituent-ils le meilleur choix en termes de respect de l'environnement ? Une étude coût/empreinte écologique a-t-elle été réalisée en cette matière ? Si

non, comptez-vous en réaliser une ?

En bref, pouvez-vous dresser un état des lieux complet sur l'emploi par la STIB de ses véhicules propres ? Quel est, selon vous, la technique qui donne les meilleurs résultats aujourd'hui à Bruxelles ? Il est clair que certaines techniques sont très coûteuses, mais ne pensez-vous pas qu'il appartient d'abord aux pouvoirs publics de donner l'exemple ?

Quand comptez-vous faire vos prochains achats de véhicules ? Et de quels types seront-ils ? Avez-vous un plan global de renouvellement ? N'existe-t-il pas d'autres solutions dont le rendement écologique est plus efficient ?

Dans un grand quotidien, nous avons trouvé un exemple qui nous a paru intéressant et qui a été mis en oeuvre dans les villes de Lille, Stockholm et Oslo. Ces agglomérations se sont dotées de bus roulant au biométhane. Dans la ville d'Oslo, ce projet permettra, dès 2010, de réduire de 90 % les polluants émis par des véhicules fonctionnant au diesel.

Toutefois, l'originalité du projet est autre et provient du fait que ce sont les habitants eux-mêmes qui vont de manière indirecte produire ce carburant. En effet, ce biogaz provient d'une station d'épuration et du méthane produit par la fermentation des boues de cette dernière.

Ce nouveau concept est particulièrement intéressant, car son bilan carbone est neutre, les véhicules sont peu bruyants et il est renouvelable à l'infini. Les habitants de la ville peuvent ainsi faire rouler 80 bus à raison de 100.000 km chacun. Pensez-vous que ce type de concept est transposable à Bruxelles ?

D'autres initiatives de ce type existent en Europe, mais qu'en est-il à Bruxelles ? Un groupe d'étude a-t-il été mis en place ? Si c'est le cas, quelles sont les pistes qui y sont envisagées ? Sinon, comptez-vous instituer ce type de groupe ? Quand et avec quels objectifs précis ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Discussion

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

Mevrouw Annemie Maes.- In het regeerakkoord staat dat de nieuwe ordonnantie betreffende de luchtkwaliteit ambitieuze doelstellingen zal bevatten. Ik rijd dagelijks met de fiets en het gebeurt vaak dat ik achter een bus rijd. Het is echt niet aangenaam om die vervuilde lucht in te ademen.

Elk jaar sterven er in België 10.000 mensen een vroegtijdige dood als gevolg van luchtverontreiniging. Dat komt onder andere door fijn stof.

Volgens Groen! moet de overheid het goede voorbeeld geven. Het gaat trouwens niet enkel over bussen, maar ook over personenwagens van de administratie, politievoertuigen, ambulances en taxi's. Om werk te maken van milieuvriendelijkere voertuigen, kan gebruik worden gemaakt van een nieuwe ordonnantie betreffende de luchtkwaliteit, het afsluiten van zeer concrete beheerscontracten met de MIVB, het Agentschap Net Brussel enzovoort.

Andere steden staan al veel verder op het gebied van milieuvriendelijk openbaar vervoer. In Rijsel rijdt er bijvoorbeeld geen enkele dieselbus meer. Ze zijn er overgeschakeld op biogas dat uit organisch afval wordt gewonnen.

Als de MIVB, De Lijn, de TEC enzovoort maatregelen nemen, kunnen de toeristenbussen niet achterblijven. Welke planning hanteert u om de bussen geleidelijk aan milieuvriendelijker te maken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het voertuigenpark van de MIVB-vloot bestaat uit 320 trams en 307 metrorijtuigen die elektrisch zijn aangedreven. Daarvan rijdt 20% op groene stroom.*

Voorts bezit de MIVB 597 autobussen, waaronder:

- 18 bussen op aardgas, een zeer milieuvriendelijke brandstof;*
- 266 dieselbussen met roetfilter die de emissie van verontreinigende stoffen beperkt (koolmonoxide, koolwaterstof, fijne deeltjes);*

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *L'accord de gouvernement annonce des objectifs ambitieux pour la nouvelle ordonnance relative à la qualité de l'air.*

En Belgique, 10.000 décès prématurés par an sont dus à la pollution de l'air, notamment aux particules fines.

Groen! estime que les autorités doivent donner le bon exemple : bus moins polluants, mais aussi voitures personnelles de l'administration, véhicules de police, ambulances et taxis. Sur la base d'une nouvelle ordonnance, des contrats de gestion très concrets doivent être conclus avec la STIB, l'Agence Bruxelles Propreté, et d'autres.

Par ailleurs, si les grandes sociétés de transport prennent des mesures, il sera impossible pour les bus touristiques de ne pas leur emboîter le pas. Quelle planification envisagez-vous pour introduire progressivement des bus plus écologiques ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La flotte de la STIB est constituée de 320 tramways et 307 voitures de métro, propulsés à l'électricité, dont près de 20% d'électricité verte ; ils sont donc non polluants.

Les autobus sont au nombre de 597, dont :

- 18 bus au gaz naturel, un combustible considéré parmi les plus respectueux de l'environnement ;
- 266 bus diesel équipés de filtres à particules permettant de limiter les émissions de monoxyde de carbone, hydrocarbures et particules fines ;

- 210 dieselbussen die voldoen aan de Euro 4 en Euro 5-normen (Europese emissienormen inzake koolmonoxide, koolwaterstof, stikstofmonoxide, fijne deeltjes);

In april 2009 werden er 189 autobussen van het type A330 besteld bij Van Hool. Deze bussen worden vanaf eind 2009 geleidelijk ingezet en beantwoorden nu reeds aan de Euro EEV-norm en de Euro 6-norm die op 1 januari 2013 van kracht worden. Ze zullen in de plaats komen van de meest vervuilende bussen.

In 2006 heeft de MIVB, in samenwerking met de VUB, een studie uitgevoerd naar een alternatieve en ecologisch verantwoorde aandrijving naar aanleiding van de bestelling van nieuwe bussen. Aardgas is daarbij als de meest geschikte oplossing uit de bus gekomen.

Het is de meest milieuvriendelijke oplossing na de trolleybus en biogas. Die twee laatste alternatieven zijn niet toepasbaar omdat de infrastructuur ontbreekt (trolleybus) of de brandstof niet beschikbaar is (biogas). De mogelijkheid bestaat echter om van aardgas op biogas over te schakelen.

In het beheerscontract tussen de MIVB en het gewest voor de periode 2007-2011 is bepaald dat de MIVB tot de gewestelijke doelstellingen inzake luchtkwaliteit zal bijdragen door 70 oude bussen te vervangen door bussen op aardgas. Het gewest zal de extra kosten voor zijn rekening nemen.

De MIVB heeft daartoe een ontwerp van aankoop uitgewerkt, met een bevoorradingsinstallatie en een aansluiting op het Fluxysnetwerk.

Het voorstel tot aankoop en de tenlasteneming door het gewest van de bijkomende kosten, werd door de MIVB aan de vorige minister voorgelegd. De vorige regering heeft deze overeenkomst afgewezen omwille van financiële redenen. In de plaats daarvan heeft de MIVB dan 189 dieselbussen besteld. Een aantal van de oude bussen kan dan worden vervangen.

Begin 2010 zal de MIVB ook een aantal oude en versleten bussen op gas uit roulatie nemen. De MIVB blijft echter streven naar bussen op biogas, wegens de milieuvriendelijkheid en de technische betrouwbaarheid.

Biogas laat ons toe om gebruik te maken van de

- 210 autobus diesel répondant aux normes Euro 4 et Euro 5, lesquelles limitent les émissions gazeuses des moteurs (monoxyde de carbone, hydrocarbures, oxyde d'azote et particules fines).

Actuellement, 189 autobus Van Hool A330 commandés en avril 2009 sont en cours de construction et entreront progressivement en service à partir de fin 2009. Ces autobus répondront anticipativement aux normes environnementales les plus contraignantes. Il s'agit de la norme Euro EEV et de la norme Euro 6, qui entrera en vigueur le 1er janvier 2013. Leur livraison entraînera le déclassement d'une partie des générations d'autobus les moins performantes au niveau de l'environnement.

En 2006, la STIB a mené, en collaboration avec la VUB, une étude pour déterminer quelle propulsion alternative et écologique il serait souhaitable de prendre en compte lors de prochaines commandes d'autobus. Les conclusions qui ont été rendues préconisaient le gaz naturel comme solution.

En effet, ce combustible offre le meilleur gain environnemental après le trolleybus et le biogaz. Ces deux dernières alternatives n'ont pas retenues, pour des raisons d'infrastructure dans le cas du trolleybus, et de disponibilité du carburant en Région bruxelloise pour le second. Le choix du gaz naturel permettait également de passer ultérieurement au biogaz.

Sur la base de ces conclusions, il a été stipulé dans le contrat de gestion conclu entre la Région et la STIB pour la période 2007-2011 que la STIB contribuerait aux objectifs régionaux en matière de qualité de l'air en remplaçant 70 de ses bus par des bus circulant au gaz naturel comprimé, à condition que la Région prenne en charge les surcoûts.

Pour répondre à cette mission, la STIB a élaboré un projet d'acquisition de 70 bus fonctionnant au gaz naturel, avec installation de ravitaillement et raccordement au réseau Fluxys, dans le cadre d'une synergie avec l'OTAN pour l'alimentation en gaz de son nouveau siège.

La proposition d'achat et de prise en charge des surcoûts par la Région a été soumise par la STIB au précédent ministre. Vu la situation budgétaire, le précédent gouvernement a décidé de renoncer à cet achat, afin d'éviter les surcoûts. Dès lors, le projet a

enige grondstof voor energie die het Brussels Gewest rijk is, namelijk afval.

De MIVB wil ook gebruik maken van hybride dieselbussen. Die technologie is de afgelopen jaren sterk geëvolueerd en maakt het mogelijk om veel minder diesel te verbruiken.

De MIVB werkt nauw samen met de andere openbaarvervoersmaatschappijen, want zij zijn ook bezig met de invoering van milieuvriendelijkere bussen. De bedoeling van deze samenwerking is dat de MIVB niet alle proefprojecten helemaal alleen moet financieren.

(verder in het Frans)

Mevrouw Maes, in het nieuwe contract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB hebben we uiteraard aandacht besteed aan propere bussen en dergelijke. We hebben echter nog geen algemene lijn bepaald. Daarover moeten we misschien nog een volgend akkoord met de MIVB uitwerken.

Op uw vraag over de toeristische bussen heb ik geen pasklaar antwoord. Ik zal dit echter zeker bekijken. Zij vallen niet onder de MIVB, al heeft de MIVB wel een concessie in handen. U hebt echter absoluut gelijk dat ook de uitbaters van de toeristische bussen zullen moeten voldoen aan eisen en regels die de vervuiling door hun voertuigen moeten tegengaan.

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- *Ik ben niet helemaal tevreden met uw*

été abandonné et 189 autobus diesel ont été commandés pour ne pas compromettre le renouvellement du parc. Comme vous l'évoquiez, la livraison de ces autobus permettra le déclassement d'autobus anciens, dont une partie est équipée de filtres à particules.

Début 2010, la STIB procédera au déclassement des autobus au gaz acquis en 1993 et arrivés en fin de vie. Cependant, l'intérêt de la STIB pour le biogaz demeure, car cette option offre la meilleure adéquation entre gain environnemental et fiabilité technologique.

Cette filière valorise l'unique ressource énergétique produite à Bruxelles, à savoir les déchets, et a fait l'objet d'une réalisation intéressante à Lille.

Par ailleurs, la STIB envisage de développer des mesures sur des autobus diesel hybrides. Cette solution, qui connaît un développement significatif ces derniers temps et qui bénéficie d'une large publicité, offre des avantages en termes de consommation de gasoil. Le but est de pouvoir chiffrer ces avantages par rapport aux contraintes techniques et aux exigences du réseau.

La STIB travaille également en bonne coopération avec les autres sociétés de transport belges (TEC, De Lijn), qui se lancent aussi dans des expériences visant à améliorer leur parc d'autobus. L'idée est que nous ne soyons pas les seuls à assumer le coût des expériences pilotes.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, le nouveau contrat entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB accorde une attention particulière à des bus plus écologiques, sans toutefois définir une ligne générale. Nous devons peut-être nous y employer dans un prochain accord.

Quant à votre question sur les bus touristiques, je ne manquerai pas de l'examiner. En effet, les exploitants devront aussi satisfaire aux règles et exigences visant à combattre la pollution engendrée par leurs bus.

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je reste un peu sur ma faim. Vous avez expliqué que les transports

antwoord. U zegt dat 80% van het Brussels openbaar vervoer milieuvriendelijk is, maar in werkelijkheid is het zo dat enkel 80% van de bussen milieuvriendelijk is.

Er werd een bestelling van 189 bussen geplaatst bij Van Hool. Die bussen zouden aan de strengste Europese milieunormen beantwoorden, maar nu blijkt dat ze op diesel rijden. Dat vind ik jammer.

De 18 bussen die in 1993 werden aangekocht en op aardgas rijden, zullen binnenkort uit het straatbeeld verdwijnen. Mijn fractie betreurt dat ten zeerste.

Eigenlijk bewijst u dat milieuvriendelijk openbaar vervoer geen prioriteit is voor deze regering, die nochtans het goede voorbeeld zou moeten geven om ervoor te zorgen dat de burgers hun gedrag aanpassen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de toestand van het Flageyplein een jaar na de plechtige opening".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Uw voorganger, Pascal Smet, heeft het vernieuwde Flageyplein een jaar geleden met veel bombarie ingewijd. De Elsenaren weten nog dat de werf veel

publics bruxellois étaient verts à 80%, comme indiqué sur le site de la STIB. Mais cela ne correspond pas à ce que j'ai lu : j'ai lu qu'il y avait 80% de bus propres, ce qui est différent. J'ai donc du mal à croire ce que vous venez de déclarer.

Vous avez également expliqué qu'une commande de 189 bus Van Hool avait été réalisée et qu'elle était attendue pour fin 2009. Vous nous avez expliqué, et nous en sommes très heureux, qu'elle était conforme à des normes européennes de respect de l'environnement assez pointues. Au final, on apprend cependant que ces véhicules circuleront toujours au diesel. Nous le regrettons.

De plus, vous nous dites que les fameux 18 bus au gaz naturel qui avaient été achetés en 1993 seraient déclassés l'année prochaine, ce qui signifie qu'ils disparaîtront de la circulation. Nous le regrettons amèrement, d'autant que, comme vous le soulignez, de nombreux exemples de bus au gaz naturel existent dans d'autres Régions ou villes européennes, qui sont en avance sur nous.

C'est la preuve que ce gouvernement ne fait pas de cette question une priorité. Je déplore que le gouvernement ne montre pas l'exemple, alors que l'on aimerait changer le comportement des citoyens. Il ne faut dès lors pas s'étonner que cela prenne beaucoup de temps.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'état des lieux de la place Flagey un an après son inauguration".

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

M. Aziz Albishari.- Il y a un peu plus d'un an, votre prédécesseur inaugurait en grande pompe la nouvelle place Flagey, la plus grande place de notre Région. Il y avait de quoi fêter puisque, les Ixellois

te lang heeft aangesleept.

ECOLO is blij dat de heraanleg van een plein voor de eerste maal heeft kunnen plaatsvinden in een sfeer van samenwerking en participatie, en dat er een internationale architectuurwedstrijd werd uitgeschreven. Wijkbewoners en handelaarsverenigingen en anderen werden erbij betrokken. Het resultaat is zeer geslaagd.

Sommigen vrezen echter dat het plein zal worden opgeëist door de ene of de andere bevolkingsgroep. Het bevindt zich namelijk op een sociologische grens, tussen de volkswijken ten noorden en oosten van het plein, en de welgestelde buurt in de omgeving van de vijvers van Elsene. Bovendien zijn er ook veel studenten in de buurt, vinden er allerlei culturele evenementen plaats, enzovoort.

Toch wordt het plein door een bonte mengelmoes van mensen gebruikt. Misschien hebben nog niet alle bevolkingsgroepen er contact met elkaar, maar ze gebruiken tenminste samen het plein, en dat is al heel wat.

Er zijn ook problemen met het onderhoud van het stadsmeubilair en dergelijke. Voor een deel zal dat wel komen omdat het intensief wordt gebruikt, maar het blijft verontrustend. Er zijn tal van beschadigingen en overal staan tags op.

Inmiddels heeft het Brussels Gewest blijkbaar maatregelen genomen om tags te verwijderen. Als er niet snel en regelmatig wordt ingegrepen, zal het plein onherroepelijk verloederen.

Ik stel me vragen over het werftoezicht door Mobiel Brussel. Dat is duidelijk niet heel intensief gebeurd, waardoor de ondernemer onnauwkeurig heeft gewerkt: tegels zijn slecht gelegd, bushokjes niet goed afgewerkt enzovoort.

De fonteynen stonden tijdens een groot deel van de warme zomer droog. Sommige zijn blijkbaar kapot. Wat is er gebeurd? Hoe zit het met het onderhoud van bushokjes en dergelijke?

De bushokjes worden slecht onderhouden. Ze zijn soms zo smerig dat ze onbruikbaar worden.

Het grote elektronische informatiebord blijkt weinig toegevoegde waarde te hebben voor het plein. De informatie die wordt weergegeven, is niet

s'en souviennent, ce chantier n'avait que trop duré. La place était enfin rendue à ses usagers, riverains adultes et enfants, passants, marchands ambulants et autres utilisateurs doux. Il s'agissait d'une place neuve, réaménagée pour le plus grand nombre et avec le plus grand nombre.

ECOLO se réjouit du fait que, pour la première fois, un aménagement se soit déroulé dans un esprit de collaboration, de participation, dans le cadre d'un concours international d'architecture, et surtout d'un processus participatif de qualité, où était représenté tout qui avait un intérêt à la place : des comités d'habitants, des commerçants, la commune d'Ixelles, la STIB, l'Institut de la Cambre, les occupants du bâtiment Flagey, des bureaux d'architecture, et bien sûr Bruxelles Mobilité, maître d'ouvrage. Le résultat est très agréable et fonctionne très bien, trop bien par certains aspects.

L'une des craintes formulées par d'aucuns concernait l'accaparement de la nouvelle place par l'un ou l'autre groupe de population, puisque le lieu se trouve à la charnière sociologique et géographique de différents groupes d'usagers potentiels : le quartier populaire est situé au nord et à l'est de la place, avec la chaussée d'Ixelles, les rues Malibran et Gray et la chaussée de Boondael, tandis que le quartier bourgeois se trouve au sud et à l'ouest, avec les étangs d'Ixelles. Il faut ajouter à cela les étudiants, le marché hebdomadaire, des établissements tels que le Belga, les activités culturelles du Flagey, etc.

Or, le brassage se fait ; il est opérant. Tous ces groupes sont présents sur la place, et les gens, s'ils ne se mélangent peut-être pas encore, se voient et se reconnaissent, ce qui est en soi déjà très rare dans notre Ville-Région. Voilà pour les aspects positifs.

Je tiens néanmoins à attirer votre attention sur certains problèmes comme la gestion de l'entretien du mobilier, des matériaux et des édicules.

Le mobilier urbain de la place montre déjà de nombreux signes de faiblesse. Si cela s'explique en partie par l'usage intensif du lieu, c'est néanmoins inquiétant. On relèvera un banc en pierre bleue cassé, un banc en bois de l'abribus démonté, des barrières défoncées, le revêtement au pied des arbres endommagé, certaines vitres d'abribus explosées, des bollards renversés, des branches

erg nuttig, en de tijd wordt niet correct weergegeven.

Het bord vermeldt tegenwoordig enkel culturele activiteiten die buiten Elsene plaatsvinden. Oorspronkelijk was het nochtans de bedoeling om het cultuuraanbod in de wijk te promoten.

De achterkant van het bord dient voor reclame. De buurtbewoners hadden er nochtans op aangedrongen dat ze dat niet wilden.

De ondergrondse parking is nog steeds onbruikbaar. Hoe zit het met de onderhandelingen tussen het Brussels Gewest en de gemeente Elsene over die parking? U zei onlangs dat hij amper bruikbaar is wegens het overstromingsgevaar.

De burgemeester van Elsene heeft beslist dat het in het weekend is toegelaten om te parkeren op het Heilig-Kruisplein. Parkeren wordt de facto ook getolereerd voor evenementen als de kerstmarkt.

Blijkbaar kan de burgemeester geen duidelijke, democratische beslissingen nemen. Zo heeft hij het Klarafestival verboden om rustige, klassieke concerten te organiseren op het plein, terwijl er een tijdje later tot in de late uurtjes een luidruchtig feest was van de politieke partij van de burgemeester.

Het Elsense schepencollege heeft beslist de kermis opnieuw op het plein toe te laten, en wenste de buurtbewoners cynisch leuke avonden.

Ik vraag me af hoe men zuivere reclamestunts heeft kunnen toelaten, zoals een iglo in het midden van het plein voor een marketingcampagne. In de gemeenteraad moest de burgemeester toegeven dat de gemeente daarvoor geen financiële compensatie had ontvangen.

Het schandelijke beheer van het Flageyplein getuigt van een slecht beleid. Nochtans was er een eenvoudige oplossing voorhanden: de oprichting van een beheercomité, met vertegenwoordigers van gemeente en gewest maar ook van buurtbewoners en culturele instellingen.

Dat comité had duidelijke criteria kunnen vastleggen inzake de aard van de activiteiten, het aantal dagen per jaar, een uurschema, de plichten van de organisatoren, enzovoort.

basses des arbres endommagées et de nombreux tags.

Concernant ces derniers, il s'avère qu'entre-temps, la Région a pris des mesures pour les éliminer. Si l'on n'intervient pas rapidement et systématiquement, la place va cependant irrémédiablement se dégrader.

Je me pose des questions sur la qualité de la mission de maîtrise d'ouvrage menée par Bruxelles Mobilité. Visiblement, le chantier n'a pas été suivi scrupuleusement et n'a donc pas été mené par l'entrepreneur avec la rigueur souhaitée. Les dalles ont été posées n'importe comment, les finitions des abribus laissent à désirer et le mobilier n'est pas assez solidement ancré. On aurait dû le voir avant la réception du chantier.

En outre, les jets d'eau qui font la joie des enfants du quartier sont restés à sec une partie de l'été, qui fut particulièrement chaud et long. Certains ne fonctionnent apparemment plus. Que s'est-il passé ? En ce qui concerne les édicules, abribus et entrées de l'hypothétique parking « halle de verre », qu'en est-il de leur entretien ?

N'étant pas du ressort d'une convention avec les habituels afficheurs publicitaires, ce dont je me réjouis, l'état des abribus en matière de propreté laisse à désirer. Certains jours, ils sont tellement sales qu'ils sont indignes de s'y abriter.

Prévu au lancement du projet, le vaste panneau lumineux d'information s'avère finalement une fausse bonne idée. Il est éblouissant et n'apporte pas grand-chose à l'aménagement global, d'autant plus que le contenu des informations est assez faible. L'heure affichée n'est même pas correcte !

À l'heure actuelle, seules des activités culturelles régionales situées hors d'Ixelles sont mentionnées, comme des expositions au Wiels à Forest, le musée Magritte à la place Royale, etc. C'est une bonne chose, mais cela s'écarte de l'objectif initial, qui visait aussi et surtout à faire connaître les nombreux lieux culturels situés dans le quartier : le théâtre Marni, le Flagey, le musée d'Ixelles, la Clarencière, la Cambre, l'école des Arts, la bibliothèque néerlandophone communale, le théâtre Mercelis, etc.

Par ailleurs, le verso du panneau est dédié à la

Het verkeer zit regelmatig vast op de kruising van de Elsensesteenweg en de Lesbroussartstraat, maar ook onderaan de Vleurgatsesteenweg, waar het autoverkeer en verscheidene tram- en buslijnen elkaar kruisen. Bovendien moeten er regelmatig goederen worden gelost.

De prachtige heraanleg van het grootste plein van het gewest zal zijn positieve impact verliezen als er niet snel een duidelijk beleid wordt gevoerd door de ministers van Mobiliteit en Openbare Netheid, in overleg met gemeente, gebruikers, omwonenden, instellingen en wijkcomités.

Sommigen menen dat het beleid in het gewest niet coherent is wegens de opdeling in gewestelijke en gemeentelijke bevoegdheden. Hebt u initiatieven genomen die hen kunnen geruststellen?

publicité - sur un déroulant tri-visions - , ce qui est en contradiction avec l'idée d'une place sans publicité voulue par les habitants lors de l'élaboration du projet.

L'utilisation du parking souterrain sous la place Flagey est toujours bloquée. Pourriez-vous nous informer de l'état des négociations entre la commune d'Ixelles et la Région sur les conditions d'exploitation du parking ? Vous avez déclaré récemment que le caractère inondable de ce parking mettrait en péril son ouverture.

Le bourgmestre a autorisé le stationnement les samedis et dimanches sur la place Sainte Croix, qui fait partie du périmètre du projet, et le tolère sur la place Flagey proprement dite lors de diverses activités, comme le marché de Noël local. Des stands publicitaires pour des voitures, avec exposition de modèles, sont également tolérés.

Face aux innombrables demandes d'occupation de la place le jour comme la nuit, le bourgmestre semble totalement incapable de faire des choix clairs et démocratiques. On se souviendra de l'interdiction faite au Klarafestival - des concerts de musique classique, calmes, se terminant à des heures raisonnables - suivie de l'autorisation d'une fête du parti politique du bourgmestre sur la place Sainte Croix. Elle fut particulièrement bruyante et se termina aux petites heures.

Le collège ixellois a également décidé le retour de la foire sur la place, en souhaitant cyniquement d'ores et déjà de bonnes soirées aux riverains.

On peut également se demander comment des activités purement publicitaires ont pu être autorisées, comme l'installation d'un igloo au centre de la place pour une activité de marketing. Interrogé par nos conseillers communaux, le bourgmestre a indiqué que la commune n'avait reçu aucune compensation financière pour cette occupation commerciale de l'espace public. La place a donc été confisquée au public pendant plusieurs jours, sans compensation !

La gestion calamiteuse et parfois fait du prince de la place Flagey est symptomatique d'une mauvaise gouvernance : improvisation, incohérence et mauvaise gestion des deniers publics. Et pourtant, une solution simple et participative avait été proposée en parallèle à l'élaboration du projet de la

place : la création d'un comité de gestion de la place composé des autorités publiques (commune et Région) et des riverains (les habitants et les institutions culturelles).

Ce comité aurait été habilité à définir des critères clairs d'autorisation (par exemple, pas d'activités commerciales, accès gratuit et universel, pas de publicité, etc.), à déterminer un nombre de jours acceptables par an, à déterminer des plages horaires de prestations, à fixer les devoirs des organisateurs et à faire des choix, le cas échéant.

En termes de mobilité, des problèmes se posent à l'angle de la chaussée d'Ixelles et de la rue Lesbroussart. Ils se posent aussi au bas de la chaussée de Vleurgat, où s'entrecroisent de nombreuses lignes de transports publics, des flux de circulation automobiles, et même les 18 tonnes qui livrent à flux tendu (sans capacité de stockage) le petit supermarché situé sur ce même angle. Ils bloquent durant de longues minutes des dizaines de personnes dans les bus, trams et voitures.

Vous le voyez, Madame la ministre, cet heureux précédent qu'a été le processus de réaménagement de la plus grande place publique de la Région risque d'être mis en péril si une reprise en main de la gestion de celle-ci n'est pas opérée rapidement, en concertation avec la commune, les usagers, les habitants, les institutions et établissements riverains, mais également avec vos collègues chargés de la Mobilité et de la Propreté publique.

Pourriez-vous, dès lors, nous informer des dispositions, contacts, actions que vous avez pris afin de ne pas donner raison à ceux des détracteurs de notre Région qui prétendent que celle-ci est en mal de bonne gouvernance du fait de l'éclatement des responsabilités entre les pouvoirs régional et local ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Als buurtbewoner was ik erg blij met het einde van de werkzaamheden aan het Flageyplein. Een jaar later merk ik echter dat de toestand van het plein erop achteruitgaat: vernielde zitbanken, graffiti op het*

Discussion

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Madame la ministre, je suis également ravie d'évoquer ce dossier emblématique de la gestion régionale. En tant qu'Ixelloise et riveraine du quartier Flagey, j'ai été enchantée que les travaux y aient été achevés.

stadsmeubilair, vandalisme aan de overdekte haltes, enzovoort.

Het is niet de eerste keer dat ik de tekortkomingen van het gewestelijke beheer aanklaag. Zo heb ik uw voorganger geïnterpelleerd over de Chinese blauwe hardsteen die al voor het plaatsen vlekken vertoonde, alsook over de onpraktische werking van de fonteintjes op het moment van de markt en over hun weinig ecologische karakter.

Daarnaast is er nog het probleem van de overmaat aan parkeerplaatsen voor taxi's, waar nooit een auto geparkeerd staat.

De zeldzame taxi's wachten liever op de tramsporen of dicht bij de uitgaansgelegenheden. De huidige standplaatsen zijn dus niet goed gekozen. Omdat de taxi's die standplaatsen vermijden, worden ze bovendien door andere wagens ingenomen.

De nieuwe projectoproep geeft niet echt reden tot gejuich. De enige nieuwigheid is dat er wordt afgezien van de plannen voor het kruispunt met de Generaal de Gaullelaan, die meerdere miljoenen euro extra kosten.

De heer Albishari heeft gewezen op het mobiliteitsprobleem op het kruispunt met de Lesbroussartstraat en de Vleurgatsesteenweg. In het begin konden de bussen er amper passeren. Ondertussen zijn er op mijn initiatief een aantal wijzigingen doorgevoerd, maar de situatie blijft verre van ideaal.

Er zijn ook tal van problemen met het stadsmeubilair. Bij de inhuldiging van het plein had collega Draps daar al voor gewaarschuwd. Zo moeten de stenen banken nu al worden vervangen door exemplaren in graniet, wat een duurzamer materiaal is. Mobiel Brussel heeft ook al een grote reinigungsoperatie moeten uitvoeren die 40.000 euro kostte.

Anderhalf jaar na de feestelijke heropening houden de buurtbewoners een wrang gevoel over aan de hele operatie. Het resultaat is bijzonder ondermaats ten opzichte van de duur van de werken en de financiële middelen die hiervoor zijn vrijgemaakt. Het heeft geen zin om een duur openingsfeest te geven als men nadien alle interesse voor het plein laat varen.

Néanmoins, j'ai aussi pu observer la dégradation progressive de la place en moins d'un an.

Je ne reviendrai pas sur les différents éléments déjà évoqués par mon collègue. Reste qu'entre les bancs en pierre saccagés, le mobilier urbain cassé et tagué, les abribus vandalisés ou encore les arbres et les fleurs abîmés, il y a vraiment de quoi se poser des questions !

J'ai eu l'occasion, depuis un an, de mettre en exergue une série des dysfonctionnements criants de la gestion régionale. J'avais notamment interpellé votre prédécesseur sur le revêtement en pierre bleue qui venait de Chine et qui était déjà maculé de taches avant son placement, ou encore sur le déclenchement aléatoire des fontaines pendant les heures de marché.

La manière dont celles-ci fonctionnent n'est pas vraiment écologique. En effet, une partie de l'eau utilisée vient d'un ajout d'alimentation. En période sèche, comme ce fut le cas cet été, cela pose problème. Les riverains ont également pu constater de nouveaux inconvénients, puisque l'activité de ces fontaines a été interrompue.

Le foisonnement des espaces réservés aux taxis, qui demeurent invariablement déserts, est un autre problème.

Les trop rares taxis préfèrent attendre leurs clients sur les rails du tram ou à la croisée des lieux de sortie les plus évidents. L'emplacement actuel des taxis n'est donc pas le plus avisé, puisque les chauffeurs préfèrent ne pas y stationner. L'idée était d'éviter le stationnement, mais l'absence de taxis fait en sorte que les véhicules stationnent tout de même sur la place.

Il ne faudrait pas se féliciter trop vite de l'appel à projets, parce que la place n'est pas vraiment différente du dessin qui avait été réalisé avant celui-ci. La seule nouveauté est l'abandon de la proposition de mobilité, en conjonction avec l'avenue Charles de Gaulle, ce qui a entraîné un surcoût de plusieurs millions d'euros.

M. Albishari a évoqué le problème de mobilité au bout de la rue Lesbroussart et de la chaussée de Vleurgat. Au départ, il n'était même pas possible d'y faire passer un bus, ce qui a été corrigé suite à notre intervention. La circulation à cet endroit

Het is dus hoog tijd dat het gewest dit dossier weer in handen neemt en oplossingen zoekt. Worden er op korte termijn herstellingswerken gepland? Hoe staat u tegenover onze suggesties? Moet er geen bewakingssysteem komen? De politiezone Brussel-Elsene heeft heel wat camera's aangekocht. Kan een deel daarvan niet op die plaats worden gebruikt? Hebt u contact opgenomen met de gemeente om de betrokkenheid te vergroten?

semble avoir été gérée à l'emporte-pièce.

Lors de l'inauguration de la place, mon collègue Willem Draps avait évoqué toutes les difficultés liées au mobilier urbain : « Faute de quoi, les vandales feront rapidement leur œuvre et ces infrastructures présenteront le même aspect que les ascenseurs de la place Poelaert », avait-il affirmé.

Un an et demi à peine après cette inauguration à grand fracas et le show médiatique qui l'accompagnait, le sentiment des habitants de la place est celui de la gueule de bois. En effet, à la lumière des délais et des moyens financiers déployés, le résultat actuel est déplorable. Était-il bien nécessaire d'organiser une inauguration aussi coûteuse pour ensuite se désintéresser totalement de l'avenir de cet espace ?

Si une réaction rapide et adéquate n'intervient pas, cette situation ne fera qu'empirer et la place Flagey deviendra un lieu que plus personne ne voudra fréquenter et dont tout l'intérêt aura disparu. Face à ces multiples atteintes, des réponses ciblées, précises et rapides doivent être données, au risque de voir se multiplier les actes de vandalisme.

Nous avons tous appris que Bruxelles Mobilité avait entrepris une opération de nettoyage de ces dégradations, pour un montant de 40.000 euros. Les bancs de pierre devraient en outre être remplacés par un modèle en granit, plus solide. Ne devrait-on pas s'interroger sur la gestion de cette place ? Si l'administration régionale n'est pas la plus appropriée, il faut peut-être en tirer les conclusions et associer davantage la commune, qui gère déjà l'occupation de l'espace.

Le fait que la Région assume des problèmes tels que celui des jets d'eau a-t-il un sens ? Cette gestion nécessite plus de cohérence, a fortiori si on y ajoute le problème de la propreté, qui ne relève pas directement de vos compétences, mais de celles du gouvernement dont vous faites partie. Le problème de la propreté entretient auprès des usagers un sentiment d'abandon de la place par les autorités.

Il serait souhaitable que la Région reprenne le dossier en main et envisage des solutions. Des travaux de remise en état sont-ils prévus à brève échéance ? Lesquels ? Quelles sont les solutions envisagées ? Comment réagissez-vous aux propositions et aux remarques de mon collègue et de moi-même pour essayer de réduire les

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Mevrouw Grouwels, u kunt dit dossier opbergen in de kast, bij de lijken die Pascal Smet daar heeft achtergelaten.*

(Gelach)

Dit is een voorbeeld van hoe het niet moet. Het dossier is slecht beheerd en er was geen overleg met de betrokken instanties. Het afdak boven de tramhalte is bijvoorbeeld altijd smerig. U zou lessen moeten trekken uit dit dossier, waaraan veel tijd en geld is verspild, zeker nu de heraanleg van het Jourdanplein binnenkort van start gaat.

(Gelach)

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Volgens mij is het Flageyplein eerder een zombie dan een lijk.*

Meneer Albishari, de gemeente Elsene is bevoegd om evenementen te verbieden of toe te laten op het Flageyplein. Daarover moet niet hier worden gedebatteerd. Ik roep u op om de bevoegde schepen aan te spreken over de kwestie.

(Rumoer)

Ik vind ook dat het Flageyplein niet goed is aangelegd. Er zijn ondeugdelijke materialen gebruikt en er had veel meer overleg moeten plaatsvinden met de gemeente Elsene.

Minister Huytebroeck heeft er tijdens de vorige

dégradations à l'avenir ?

Un système de surveillance est-il envisageable, puisque la zone de police Ixelles-Bruxelles a acquis un nombre invraisemblable de caméras, qu'elle pourrait éventuellement utiliser à cet endroit ? Des contacts seront-ils été pris avec les autorités ?

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Je ne suis ni Ixellois, ni ancien échevin de l'urbanisme. Je suis un voisin. Je voulais simplement dire à Mme Grouwels - qui apprend son métier de ministre des Travaux publics avec passion et enthousiasme - qu'elle va pouvoir garder ce dossier parmi les cadavres qui lui sont laissés !

(Rires)

Il s'agit d'un magnifique exemple à ne pas suivre. Je crois qu'il est bon d'avoir ainsi un exemple de mauvaise gestion, d'erreurs de conception et d'absence de concertation avec les acteurs de terrain. L'auvent au-dessus des trams, par exemple, est dans un état de saleté considérable. J'aimerais que vous tiriez la leçon de ce genre d'erreurs dramatiques, car derrière tout cela, il y a de l'argent et du temps. Et puisque l'on va apparemment bientôt réaménager la place Jourdan, j'y vois un certain intérêt !

(Rires)

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

M. Jamal Ikazban.- Lorsque j'entends parler de la place Flagey, j'ai l'impression qu'il s'agit plutôt d'un zombie ou d'un mort-vivant que d'un cadavre !

Je voudrais dire à mon collègue M. Albishari que les autorisations d'événements et interdictions sur la place sont du ressort communal. Par conséquent, ce débat n'a pas lieu d'être tenu ici. L'exemple pris est - pour rester gentil - indécent. Puisqu'il a changé de commune après avoir été un brillant échevin, je l'invite à solliciter la représentante locale ixelloise d'ECOLO pour interpellier qui de droit.

(Rumeurs)

Je voulais simplement rappeler que les débats locaux ou les règlements de comptes n'ont pas leur place ici.

regeerperiode zonder overleg met de gemeente Elsene voor gezorgd dat de parking ook kan dienen als stormbekken. Mevrouw Grouwels, door dat soort gekibbel tussen het Brussels Gewest en de gemeenten krijgt de politiek een slecht imago.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Ik wil enkel terugkomen op het probleem van de ondergrondse parking. De voorgeschiedenis is de volgende. Indertijd werd de ondergrondse parking door het gewest aan de gemeente Elsene overgedragen, op vraag van de gemeente. Ongeveer een jaar geleden heeft de gemeente het gewest gevraagd of het de parking opnieuw wou overnemen.

De voorzitter.- Gelieve binnen het kader van de interpellatie te blijven.

De heer Jef Van Damme.- Wat gaat er verder met die parking gebeuren? Blijft hij gemeentelijk of wordt hij gewestelijk? De minister-president nam daartoe in de vorige zittingsperiode een initiatief, waarbij ook de minister van Openbare Werken betrokken was.

Wie wordt de beheerder van de parking? Op welke termijn zullen er effectief maatregelen worden getroffen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Sinds vorige week nemen de gewestelijke diensten het Flageyplein onder handen voor een grote schoonmaakbeurt en onderhoudswerken.

Par ailleurs, je partage l'avis de mes deux collègues quant à la qualité des travaux de la place Flagey et la façon dont cette opération a été menée, notamment concernant le choix des matériaux. Mais il devrait y avoir beaucoup plus de concertation et de collaboration avec la commune, avant, pendant et après les chantiers.

J'ai entendu parler du parking. Je rappelle que sous la précédente législature, la ministre Huytebroeck avait demandé à ce que ledit parking puisse servir de trop-plein lors de gros orages, et ce sans concertation avec la commune. Comme mes collègues, j'invite donc Mme Grouwels à être attentive et vigilante. Je demande aussi que l'on cesse, entre municipalités et Région, ce jeu de ping-pong qui donne une mauvaise image de la politique.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Il y a un an environ, la commune d'Ixelles a demandé à la Région de reprendre le parking souterrain que celle-ci lui avait cédé auparavant.

M. le président.- Veuillez rester dans le cadre de l'interpellation.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Qu'advient-il de ce parking? Restera-t-il communal ou deviendra-t-il régional? Le ministre-président a pris une initiative en ce sens durant la précédente législature, qui impliquait également le ministre des Travaux publics.

Qui sera le gestionnaire du parking? Dans quel délai des mesures seront-elles effectivement prises?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Chers collègues, les services régionaux effectuent depuis la semaine dernière une grande opération de nettoyage et de remise en état de la place Flagey. Le nettoyage des édicules prend un certain temps ;

De schoonmaak van de gebouwen zal heel wat tijd in beslag nemen, omdat ze sterk gevandaliseerd zijn. De toegangsgebouwen tot de toekomstige parking zullen door Mobiel Brussel worden gereinigd voordat de parking in gebruik wordt gesteld, maar nadien door de gemeente worden onderhouden.

Mobiel Brussel is momenteel ook bezig met het vervangen van alle banken in blauwe steen door stevigere modellen in graniet. Ook verschillende paaltjes, hekken en banken aan de tramhalte worden vervangen en hersteld. De bestellingen zijn al geplaatst, maar gezien de aard van de materialen zijn de leveringstijden vrij lang.

De fontein wordt momenteel volledig door de gemeente beheerd, naargelang van de verschillende activiteiten op het plein. Wanneer de gemeente beschadigingen aan de fontein vaststelt, grijpt Mobiel Brussel zeer snel in.

Wat het MIVB-gebouw betreft, moet ik onderstrepen dat Mobiel Brussel zich niet bezighoudt met het onderhoud van MIVB-meubilair. Mobiel Brussel beschikt hiervoor ook niet over de nodige financiële middelen. Dit blijft een onderhandelingspunt met de MIVB.

Sinds de inhuldiging werden er al heel wat beschadigingen aan het plein toegebracht. Mobiel Brussel zal vandaag voor de nodige reparaties zorgen, maar zal ook een beroep doen op de burgerzin van de gebruikers en buurtbewoners. Het gewest vraagt ook om bij evenementen op het plein de infrastructuur en de materialen te respecteren.

Het principe van de lichtbak werd in het begeleidingscomité besproken en door iedereen aanvaard. Jammer genoeg is het soms pas achteraf dat we beseffen dat we misschien beter een andere keuze hadden gemaakt.

Over de reclamelichtbak werd een ruime consensus bereikt. Belgian Poster vroeg een vergunning aan. De overlegcommissie sprak een advies uit op 11 juni 2009. De aanvraag werd goedgekeurd op 23 september 2008, mits enkele voorwaarden. De vergunning werd uitgereikt door de gemeente, die volledig op de hoogte was. De reclamelichtbak wordt beheerd door het BITC, aangezien Mobiel Brussel daarvoor niet bevoegd is.

plusieurs d'entre eux sont tellement vandalisés que plusieurs passages sont nécessaires.

Pour les édicules couvrant les entrées du futur parking, un accord est intervenu avec la commune pour qu'ils soient nettoyés par Bruxelles Mobilité en attendant que le parking soit mis en service. A partir de ce moment, il sera entretenu par la commune.

Concernant le mobilier dégradé, Bruxelles Mobilité s'attelle actuellement à remplacer tous les bancs en pierre bleue par un modèle plus solide en granit. Il s'agit également de remplacer ou d'entretenir divers potelets, barrières, ou bancs sur l'arrêt de tram. Les commandes ont été lancées. Il faut également noter que, vu la nature des matériaux utilisés sur la place Flagey, les délais de réparation sont parfois plus longs que d'habitude, en raison de délais de livraison plus longs eux aussi.

La fontaine est pour le moment entièrement gérée par la commune, et ce en fonction des différentes activités qui sont organisées sur la place. Chaque fois que la commune constate des dégradations à la fontaine, Bruxelles Mobilité intervient dans des délais extrêmement rapides.

Concernant le grand édicule de la STIB, il faut noter que Bruxelles Mobilité ne s'est jamais occupée de l'entretien d'aucun édicule de la STIB, et estime que ce n'est pas de sa compétence. De plus, Bruxelles Mobilité ne dispose pas des moyens budgétaires pour s'acquitter de cette tâche. Cela reste donc un point de négociation à régler avec la STIB.

Les dégâts causés à la place depuis son inauguration sont considérables. Mme Teitelbaum a rappelé le montant de 40.000 euros de frais de réparation. Bruxelles Mobilité effectue aujourd'hui les réparations nécessaires, mais lance pour l'avenir un appel au civisme des riverains et usagers. La Région plaide également pour une utilisation événementielle de la place qui respecterait les infrastructures et matériaux utilisés.

Je vais maintenant répondre aux points précis soulevés par M. Albishari. Le principe du panneau lumineux a été discuté en comité d'accompagnement de l'étude et a été accepté par tous. Je tiens à dire à Mme Teitelbaum que, s'il y a bien un endroit à Bruxelles à propos duquel nous

De heer Aziz Albishari (*in het Frans*).- Ik had het wel over de reclame.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De gemeente is verantwoordelijk voor de uitrusting van de parking. Een studie heeft uitgewezen dat het weinig verschil maakt voor de geluidshinder als de tunnelingang wordt overdekt. Volgende week zal de gemeente Elsene met Leefmilieu Brussel en Mوبiel Brussel over de kwestie vergaderen. Mogelijk zal de gemeente Elsene Leefmilieu Brussel verzoeken om de uitbatingsvergunning aan te passen.*

Het is voorbarig om te zeggen dat het Brussels Gewest het beheer van de parking zou moeten overnemen. Eerst moet er overleg plaatsvinden met alle betrokken partijen. Dat geldt ook voor de vele andere dossiers met betrekking tot het Flageyplein.

(verder in het Nederlands)

Ik kan uw vraag op dit ogenblik dus nog niet beantwoorden. Ik zal daarover overleg plegen met de gemeente.

(verder in het Frans)

Over het gebruik van het plein beslist de gemeente vaak alleen, zonder overleg met de gewestelijke overheid. Als de problemen aanhouden, zullen we zo snel mogelijk een beheerscomité oprichten om tot een protocolakkoord te komen. Mوبiel Brussel is dat protocolakkoord al aan het voorbereiden.

avons consulté tout le monde, c'est bien la place Flagey. Bien sûr, à un certain moment, il faut prendre une décision. Malheureusement, il arrive parfois que l'on se rende compte après coup qu'un autre choix aurait été préférable.

Le principe du panneau a été discuté et a réuni un large consensus. Un permis a été demandé par Belgian Poster. La commission de concertation s'est tenue le 4 juin 2009 à la commune et l'avis a été rendu le 11 juin 2009. La demande de permis a été approuvée le 23 septembre 2008 par le fonctionnaire délégué, moyennant quelques conditions. Le permis a donc été délivré par la commune en toute connaissance de cause. La gestion du panneau dépasse les compétences de Bruxelles Mobilité et s'est vue confiée, pour l'instant, au Bureau international du tourisme et des congrès (BITC).

M. Aziz Albishari.- Mais certainement pas la partie publicitaire du panneau !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Concernant le parking, la commune, devenue propriétaire du vide technique, se charge de son équipement. Par ailleurs, une étude a démontré le peu d'intérêt acoustique de la couverture de la trémie imposée dans le permis d'exploitation. Une réunion de travail se tiendra la semaine prochaine avec la commune, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité à ce propos. Une modification du permis d'exploitation pourrait alors être demandée par la commune à Bruxelles Environnement.

La question de la reprise de la gestion de ce parking par la Région est prématurée à ce stade. Elle nécessite une concertation avec toutes les parties. Il en va de même pour de nombreux autres dossiers relatifs à la place Flagey.

(poursuivant en néerlandais)

Je ne peux donc répondre actuellement à votre question. Je consulterai la commune à ce propos.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne l'occupation de la place, effectivement nous constatons qu'elle est souvent occupée suite à des autorisations données uniquement par la commune, sans concertation avec les autorités régionales. Si les difficultés

Inzake mobiliteit heeft de VICOM-coördinator overleg georganiseerd tussen de MIVB en de directies Beleid, Projecten en Werken, en Beheer en Onderhoud. Daaruit vloeide de beslissing voort om eenrichtingsverkeer in te voeren in de Vleurgatsesteenweg en in de Lesbroussartstraat, wat het verkeer op het kruispunt met de Elsensesteenweg vereenvoudigt. Momenteel gaat men via modelonderzoek de impact van die maatregel na. De eerste resultaten van dat onderzoek werden op 2 juli 2009 aan de gemeente en aan de politie overgemaakt. De gemeente vroeg ons te wachten omdat haar mobiliteitsstudie nog niet werd afgerond.

Het probleem van het laden en lossen zal worden behandeld in de lopende studie over de heraanleg van de Elsensesteenweg.

Het is goed dat Milieu Brussel zich met de zaak heeft bemoeid. Het is jammer dat het plein na anderhalf jaar al zoveel schade heeft opgelopen. Niet ingrijpen zou de verloedering alleen maar versnellen. Herstellingen uitvoeren is onze eerste prioriteit. Daarna zullen we nagaan hoe we het beheer van het plein kunnen verbeteren.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Er is een probleem van vandalisme, maar het is vooral het intensieve gebruik van het plein door mensen uit verschillende sociale milieus en van verschillende leeftijdsgroepen dat voor een snelle slijtage zorgt.*

Uw voorstellen zijn afkomstig van het beheerscomité en houden dus rekening met de suggesties van de buurtbewoners, handelaars, enzovoort.

devaient persister, nous proposerons de créer un comité de gestion dans les meilleurs délais et tenterons de réaliser un protocole d'accord entre toutes les parties intervenantes. Ce protocole est déjà en cours d'élaboration auprès des services juridiques de Bruxelles Mobilité.

En ce qui concerne la mobilité et les livraisons à la place, une réflexion en termes de mobilité des transports publics à été effectuée par la STIB, les directions Stratégie, Projets et Travaux et Gestion et Entretien, sous la présidence du coordinateur Vicom. Les conclusions étaient de mettre la chaussée de Vleurgat et la rue Lesbroussart en sens unique, chacune dans des sens de circulation différents, afin de simplifier le carrefour de la chaussée d'Ixelles.

Des modélisations sont en cours en vue d'évaluer l'effet de ces mises en sens unique. Les conclusions ont été présentées à la commune et à la police le 2 juillet 2009. La commune nous a renvoyé vers son étude de mobilité non aboutie en nous demandant d'attendre.

En ce qui concerne les livraisons, ce problème est abordé dans le cadre plus général de l'étude du réaménagement de la chaussée d'Ixelles, qui est en cours.

Nous estimons également qu'il est important que Bruxelles Mobilité soit intervenu. Il est dommage de constater toutes ces dégradations après un an et demi. Je suis convaincue qu'on ne peut pas les laisser sans intervenir, car cela entraînerait des dégradations plus importantes. Nous commençons donc par effectuer les réparations et nous nous concerterons ensuite avec tous les responsables pour voir comment améliorer la gestion de cette place.

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

M. Aziz Albishari.- Madame la ministre, plusieurs de vos réponses me plaisent. Simplement, je voudrais préciser un élément. Plus que de vandalisme, il s'agit d'une occupation très intensive de cette place par un grand nombre de gens issus de différents milieux sociaux et appartenant à différentes classes d'âge.

Qui dit occupation intensive dit usure très rapide. Je suis sûr qu'un problème de vandalisme se pose,

Ik zal dit dossier aandachtig volgen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap".

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Met mijn interpellatie wil ik geen polemiek starten of de ordonnantie houdende oprichting van het gewestelijk parkeeragentschap in twijfel trekken, maar samen met u nagaan hoe wij die ordonnantie concreet kunnen toepassen in de gemeenten. Ik hoop dat dit debat serener zal verlopen dan met uw voorganger.*

Naar aanleiding van een aantal problemen hebben verschillende gemeenten beslist om beroep aan te tekenen bij het Grondwettelijk Hof. Als er voor iedereen een respectvolle oplossing kan worden gevonden, zijn ze best bereid om die procedure stop te zetten.

U kent het systeem van groene zones, waar bewoners gratis mogen parkeren. In de ordonnantie wordt deze zone beschouwd als de wijk waarin men woont, maar dat wil niets zeggen. De ene buurt is de andere niet. Sommige gemeenten zijn heel groot, andere piepklein. U zou gemeenten

mais c'est surtout l'usage extrêmement intensif de cette place qui doit être surveillé par les différentes autorités.

Vos différentes propositions émanent du comité de gestion. Elles reprennent donc les suggestions des riverains, commerçants et autres personnes concernées.

Ce dossier sera suivi attentivement par les membres de cette commission et par moi-même en particulier.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la création d'une agence régionale de stationnement".

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Vu les bâillements nombreux, je constate que l'attention baisse - comme nous l'avons appris à l'université. Je vais donc aller droit au but, d'autant plus que mon interpellation ne se veut pas du tout polémique et ne cherche pas à remettre en cause le vote de l'ordonnance portant création de l'Agence régionale de stationnement.

Il s'agit plutôt de voir, de manière constructive, comment elle peut s'appliquer dans les communes, dans un meilleur esprit que celui qui a précédé la ministre actuelle. Je dois d'ailleurs rendre hommage à cette dernière, car elle a accepté de me rencontrer dans un cadre informel à propos de ce dossier.

J'ai tenu à attirer l'attention de la ministre sur des problèmes ponctuels qui ont incité certaines communes à introduire un recours auprès de la Cour constitutionnelle. Elles sont toutes prêtes à le retirer à condition qu'une solution respectueuse de toutes les parties soit trouvée.

de toelating moeten geven om bewoners gratis te laten parkeren in de hele gemeente.

Ten tweede moeten gemeenten gemakkelijker de parkeerzones kunnen aanpassen. De stad evolueert immers razendsnel. De in de ordonnantie beschreven procedure neemt twee of drie jaar tijd in beslag.

Ten derde had uw voorganger gekozen voor een systeem van heffingen in plaats van belastingen, omdat ze rechtstreeks door de gemeenten kunnen worden geïnd, zonder dat er een beroep moet worden gedaan op een rechtbank. Bent u bereid om een wijziging van het systeem te overwegen? De Raad van State oordeelde weliswaar dat het Brussels Gewest bevoegd is om een heffing te innen, maar het zou toch eenvoudiger zijn om de gemeenten een belasting te laten heffen.

Ten vierde was er een algemene consensus dat het eerste kwartier parkeren gratis moet zijn, ook in de rode zones. Een anecdotie : Een dame ging boodschappen doen in de Tongerenstraat. In het pashokje besepte ze dat het gratis kwartier voorbij was. Ze vroeg me of ik had gewild dat ze in haar panty geld in de parkeerautomaat ging stoppen. Aangezien ik die dame niet ken, weet ik niet goed wat ik had moeten antwoorden.

Een kwartier lijkt me redelijk om bijvoorbeeld een brood of een krant te kopen.

In het kader van het gezondheidsbeleid trachten wij mensen zo lang mogelijk thuis te laten. Dat betekent dat wij ervoor moeten zorgen dat de artsen, kinesisten, verpleegkundigen en thuishulpdiensten die aan huis komen, gratis kunnen parkeren. Dat is nu al het geval in bepaalde gemeenten, tot ieders tevredenheid, maar in de ordonnantie is daar nergens sprake van. Een verpleegkundige die een spuitje moet komen geven, verdient 2 euro, maar moet soms meer aan parkeergeld betalen. Dat is grotesk!

De ordonnantie bepaalt dat de raad van bestuur door de regering wordt aangeduid. Het lijkt mij logisch dat ook de oppositie daarin vertegenwoordigd is. Onze partij is bovendien de eerste Franstalige partij van het gewest.

Premièremment, vous connaissez le système de la zone verte qui donne le droit aux riverains d'y stationner gratuitement. Or, l'ordonnance considère que cette zone verte est celle du quartier où habite la personne. Cela ne veut rien dire ! De plus, une commune n'est pas l'autre, tout comme chaque quartier diffère des autres. Neerpede et le Parc Astrid sont évidemment très différents. Des communes comme Anderlecht, Molenbeek ou Bruxelles-Ville sont très grandes. Inversement, certaines communes sont minuscules, telles Saint-Josse et Etterbeek. Dans ce dernier cas, vous pouvez laisser l'autonomie aux communes de décider que la zone verte occupera tout ou partie de leur territoire en raison de l'homogénéité des quartiers qui les composent respectivement. Il est idiot que l'ordonnance oblige les gens à "habiter le quartier" pour que la zone soit qualifiée de "verte".

Deuxièmement, il importe que les communes redéfinissent plus facilement les zones vertes, rouges ou bleues et le nombre de places qu'elles doivent comporter. La ville évolue vite en termes de commerces, de bureaux et de logements. Et ce, bien plus rapidement que les pouvoirs publics ne l'imaginent. S'il faut suivre la procédure décrite par l'ordonnance, cela impliquera un décalage de deux à trois ans par rapport aux réalités.

Troisièmement, je vais aborder une question plus difficile, et j'ignore donc si j'obtiens une réponse aujourd'hui. Votre prédécesseur avait choisi la redevance plutôt que la taxe. Or cette dernière a le triple avantage de pouvoir être levée par le receveur communal, d'être suivie par le service communal des finances au moyen d'un enrôlement, et d'obtenir une exécution forcée sans devoir passer par des tribunaux (je plaide un peu contre ma profession, vous m'en excuserez), procédure qui entraînerait des coûts et des délais considérables.

Pourriez-vous y réfléchir à défaut de me répondre maintenant ? Certes, le Conseil d'Etat avait énoncé que la Région était compétente pour collecter une redevance, mais vu que ce sont les communes qui vont devoir s'y consacrer, pourquoi ne pas permettre la perception d'une taxe ? Cela fonctionnerait très bien. Comme je vous l'ai dit, mes services sont prêts à collaborer avec vous.

Quatrièmement, un consensus a été réuni autour du quart d'heure gratuit. Dans la zone rouge, donc commerçante, les commerçants et les usagers y

sont favorables. Pour terminer cette journée sur une note humoristique, une dame m'a un jour écrit qu'elle s'était rendue à la rue des Tongres pour y acheter un pain. Elle y a vu une belle boutique de vêtements. Dans la cabine d'essayage, elle s'est rendu compte que le délai autorisé avait été dépassé. Et de me demander : "Auriez-vous voulu que je sorte en "panty" pour alimenter l'horodateur ?!" N'ayant pas vu la dame, je ne sais pas ce que j'aurais répondu. En tout cas, un quart d'heure de gratuité me semble raisonnable, car cela permet d'acheter un journal, un pain ou un rouleau de photo.

Je ne mets pas en cause la philosophie du projet, lequel est devenu un texte. Nous avons eu un bras de fer, même si quelques amis de la majorité m'ont confié discrètement être d'accord avec moi, avant les élections.

On a une politique de santé qui dit qu'il faut garder les gens au domicile le plus longtemps possible, et éviter l'hospitalisation ou le placement en maison de repos. Mais il faut alors permettre aux médecins, aux paramédicaux, aux kinés, aux infirmières, aux repas chauds à domicile et aux aides-soignantes de stationner gratuitement près de chez ces personnes. Cela se passe dans certaines communes, à la satisfaction de tous. Pourtant, aujourd'hui, ce n'est pas prévu dans l'ordonnance. Mais ce n'est pas anormal de le demander, et vous vous grandiriez en le faisant. Une infirmière qui fait une piqûre à domicile touche deux euros à l'acte, et doit payer plus que cela en frais de stationnement. C'est grotesque !

Dans l'esprit de la transparence, de la bonne gouvernance, de la collaboration, de l'honnêteté, je rappelle que notre formation est quand même la première formation francophone de la Région. Là où l'ordonnance dit que le conseil d'administration est désigné par le gouvernement, il me paraît raisonnable, dans le respect de la règle D'Hondt ou d'autres, qu'il y ait un certain quota du parti minoritaire dans le conseil d'administration.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Ik vind de toespelingen van mijn collega met betrekking tot*

Discussion

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

Mme Danielle Caron.- Je n'ai pas voulu couper notre collègue, mais ses allusions douteuses au

het uiterlijk van een dame niet gepast.

(Rumoer)

Wat het gewestelijk parkeeragentschap betreft, vindt onze fractie dat de ordonnantie niet ver genoeg gaat. Wij zijn fervente voorstanders van een overheveling van die bevoegdheid van de gemeenten naar het gewest.

De gemeenten kunnen momenteel onderhandelen over hun toetreding tot het agentschap en hun lokale kenmerken doen gelden. Wij moeten evenwel vermijden dat een hele resem bijzondere voorwaarden de vooropgestelde doelstellingen in de weg staan.

Ik had liever gezien dat een retributie werd ingevoerd in plaats van een belasting. De gemeenteontvangers zullen niet echt blij zijn met die bijkomende administratieve last.

Een heffing zou bijdragen tot een eenvormig gewestelijk parkeerbeleid.

Verscheidene maatregelen zouden op het hele Brusselse grondgebied moeten worden ingevoerd. Ten eerste moet er meer politiecontrole komen op de parkeerplaatsen voor gehandicapte personen. Er zijn ook meer van dergelijke parkeerplaatsen nodig.

Met een gewestelijk parkeerabonnement zouden artsen, thuisverplegers, kinesisten en mensen uit de bouwsector niet langer verplicht zijn 19 verschillende abonnementen aan te vragen. Er is nood aan een eenvormig, elektronisch en gebruiksvriendelijk inningssysteem (bijvoorbeeld via sms).

Voor de invoering van een gratis kwartier parkeren ijvert de cdH al een hele tijd. Deze maatregel zou enkel gelden buiten de kantooruren en op parkeerplaatsen van kantoorgebouwen en bedrijven. Met een beetje papierwerk is deze maatregel gemakkelijk in te voeren.

Voor bezoekers is parkeren duur of omslachtig (als ze hun parkeerschijf om de twee uur moeten aanpassen). Zeker voor bejaarden vormt dit een probleem. Waarom zou men geen bezoekerskaart voor het hele gewestelijke grondgebied invoeren?

physique d'une interlocutrice me laissent perplexe. Je les trouve d'un goût douteux.

(Rumeurs)

J'aurais voulu ajouter quelques points sur l'Agence régionale de stationnement. Notre groupe a déjà dit lui trouver un goût de trop peu, et que l'ordonnance devrait aller plus loin dans l'harmonisation et la cohérence du stationnement. Nous sommes tout à fait favorables au transfert de cette compétence des communes à la Région ; les usagers ont déjà trop de difficultés à s'y retrouver. Il faut aller au-delà du cadre de l'ordonnance adoptée lors de la précédente législature. Les communes peuvent aussi négocier leur entrée dans cette agence de stationnement et faire valoir leurs caractéristiques locales. Evidemment, il ne faudrait pas qu'une pléiade de conditions particulières aille à l'encontre du but recherché.

Je ne suis d'autre part pas d'accord sur l'aspect taxe ; la redevance est une meilleure chose. Dans certaines communes, les receveurs communaux pourraient voir d'un mauvais œil l'arrivée d'une lourde charge administrative supplémentaire.

La redevance permet aussi un stationnement plus uniforme au sein de la Région bruxelloise.

Je voudrais insister sur six éléments :

1. L'harmonisation du contrôle du respect des emplacements réservés aux personnes handicapées sur l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise. De nombreuses personnes handicapées se plaignent régulièrement de la présence de véhicules non autorisés sur les emplacements qui leur sont réservés. Il faudrait non seulement prévoir des places supplémentaires, mais aussi permettre aux agents chargés de la vérification du paiement d'effectuer ce contrôle.

2. L'instauration d'un abonnement harmonisé sur l'ensemble du territoire de la Région. Les médecins, infirmiers à domicile, kinésithérapeutes, et éventuellement les personnes actives dans les métiers du bâtiment peuvent difficilement gérer dix-neuf abonnements. Un système harmonisé leur permettrait de prodiguer leurs soins en toute tranquillité, ou de poursuivre leurs travaux pour les personnes qui exercent un métier dans le bâtiment.

Er moet openbare ruimte worden vrijgemaakt voor nieuwe vormen van vervoer, zoals elektrische auto's, autodelen, enzovoort.

Het is van belang dat de gemeenten een dynamisch beleid voeren en respect tonen voor het algemene gewestelijke belang.

Ik hoop dat deze ordonnantie snel van kracht wordt: ze zal zowel het verkeer, het parkeercomfort als de luchtkwaliteit ten goede komen.

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het is jammer dat er zelfs na het akkoord van de conferentie van burgemeesters en na de goedkeuring van de ordonnantie nog steeds weerstand is. Het is ook jammer dat de heer De Wolf vertrokken is. Zijn

3. L'adoption d'un mode de perception plus aisé. Nos porte-monnaie contiennent de moins en moins de monnaie. Il faudrait envisager un dispositif plus pratique, de type électronique - le paiement par SMS, par exemple -, beaucoup plus aisé pour les utilisateurs.

4. Le quart d'heure gratuit, proposition sur laquelle le groupe cdH a déjà beaucoup insisté. Ce système mettrait à disposition des automobilistes les stationnements réservés aux bureaux, hors voiries, le soir et le week-end. Il ne serait pas très compliqué à mettre en place, surtout dans les communes qui perçoivent des taxes d'emplacement, moyennant certaines rétributions. Nonobstant un peu d'administration, il serait tout à fait envisageable dans certaines entreprises ou administrations.

5. La carte-visiteur. Les visiteurs sont considérés comme indésirables puisqu'ils doivent payer une somme importante, qu'ils n'ont pas de carte ou qu'ils doivent changer leur horodateur toutes les deux heures. Cela pose un problème, notamment aux personnes âgées. Cette carte-visiteur ne pourrait-elle être distribuée sur l'ensemble de la Région bruxelloise ?

6. L'incorporation dans l'espace public de places réservées aux nouveaux modes de déplacement comme les voitures électriques, les voitures partagées, etc. Il s'agit d'un cadre dans lequel les communes devront être proactives et partager l'intérêt général régional.

J'espère vivement que cette ordonnance sera rapidement d'application, car elle facilitera la circulation et le stationnement de ceux qui le souhaitent et permettra de réduire la pollution des voitures qui tournent indéfiniment dans les quartiers à la recherche d'un stationnement.

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

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Je regrette que même après l'accord de la conférence des bourgmestres et après l'approbation de l'ordonnance, la résistance ne désarme pas. Le plan régional de stationnement laisse pourtant une*

gemeente was een van de eersten met een echt parkeerbeleid. Het is dan ook onbegrijpelijk dat hij het gewestelijke parkeerbeleid blijft aanvallen.

Inderdaad, niet alle opmerkingen en voorstellen die hij destijds heeft ingevoerd, zijn opgenomen in de ordonnantie. Het gewestelijk parkeerplan laat echter wel degelijk ruimte aan de gemeenten. Het gewest bepaalt het aantal parkeerplaatsen per gemeente en per zone en elke gemeente maakt daarna een concreet parkeerplan op straatniveau. Gemeenten mogen kiezen of ze de handhaving van het parkeerbeleid laten uitvoeren door het agentschap of door hun eigen personeel.

Groen! staat volledig achter de ordonnantie. Wij hopen dat de uitvoeringsbesluiten zo snel mogelijk volgen. Een coherent parkeerbeleid is een van de noodzakelijke hefboomen voor de uitwerking van een gewestelijk mobiliteitsbeleid. Dit zal altijd een zeer moeilijk dossier blijven, niet alleen door de gemeentelijke autonomie, maar ook door de gedurfde keuzes die we moeten maken. Als we het autoverkeer willen verminderen, zoals dat ook staat in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan en in het regeerakkoord, moeten we ook het aantal parkeerplaatsen verminderen. De autodichtheid ligt in Brussel drie keer hoger dan in Parijs. Amsterdam heeft bijvoorbeeld een stadstol kunnen afwenden dankzij een doorgedreven parkeerbeleid.

Een parkeerbeleid heeft overigens niet alleen met auto's te maken. Het agentschap zou ook de bevoegdheid krijgen voor de installatie en de bewaking van fietsstallingen. Dat mag u bij de uitvoeringsbesluiten niet uit het oog verliezen. Veel mensen kunnen hun fiets op dit ogenblik niet op een veilige manier kwijt omdat de huizen in Brussel er niet op voorzien zijn. De fiets moet betrokken worden bij het parkeerbeleid en bij de werking van het parkeeragentschap.

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

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *Wij hebben de argumenten met betrekking tot de specificiteit van de gemeenten al tot vervelens toe gehoord. Het is tijd om een ander deuntje te fluiten. Brussel is maar een middelgrote stad met een beperkte oppervlakte. De regering zou dus perfect in staat moeten zijn om de specifieke behoeften van de gemeenten en de wijken in te schatten.*

marge de manoeuvre aux communes. La Région détermine le nombre de places de stationnement par commune et par zone et chaque commune élabore ensuite un plan de stationnement concret au niveau des rues. Les communes peuvent choisir de confier leur politique de stationnement à l'agence ou à leur propre personnel.

Groen! soutient totalement l'ordonnance et espère que les arrêtés d'exécution suivront rapidement. Une politique de stationnement cohérente fait partie des leviers indispensables au développement d'une politique de mobilité régionale. Si nous voulons réduire le trafic automobile, nous devons aussi réduire le nombre de places de stationnement.

L'agence devrait aussi se voir attribuer la compétence d'installer et de surveiller les abris pour vélos. Le vélo doit être associé à la politique de stationnement et au fonctionnement de l'agence.

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

M. Aziz Albishari.- Je tiens à souligner certains points cités par M. Vincent De Wolf. S'agissant de la spécificité des communes, les arguments avancés sont redondants, et identiques à ceux qui ont été répétés à maintes reprises au cours de débats précédents en plénière, en commission, au cours des conseils communaux. Rien de neuf n'a été déposé, il importe de changer la chanson.

Ik ben bijzonder blij met deze ordonnantie. Brussel telt heel wat grensgebieden. In sommige straten gelden verschillende parkeerreglementen, wat niet altijd duidelijk is voor de automobilisten. Het is belangrijk om daar een einde aan te maken.

De heer De Wolf blinkt niet uit door zijn intellectuele eerlijkheid. De zaken waar hij om vraagt, zoals het gratis kwartier en de bijzondere faciliteiten voor bepaalde beroepen, kunnen worden geregeld in de uitvoeringsbesluiten. De heer De Wolf weet dat goed genoeg, hij is voldoende bekend met het wetgevend proces.

Het is overigens geen goed idee om het voorbeeld van de gemeente Etterbeek te volgen. Het oorspronkelijke plan was goed, maar nadien heeft de gemeente bewonerskaarten aan iedereen uitgedeeld zodat het probleem niet is opgelost. Voor wie een voorstander is van het gebruik van de auto in de stad, gaat het er vooral om een rangorde te creëren inzake de toekenning van parkeerfaciliteiten aan diverse gebruikersgroepen.

Het parkeerbeleid moet in eerste instantie de buurtbewoners ten goede komen, pendelaars staan op de tweede plaats.

Bij het opstellen van de uitvoeringsbesluiten, mag u de wegmarkeringen voor de parkeerzones niet vergeten. Overigens kost in Londen een staanplaats in je eigen straat bijvoorbeeld jaarlijks 175 pond. In Brussel is parkeren dus helemaal niet zo duur als sommigen beweren. ECOLO staat achter het gewestelijk parkeergentschap.

Je rappelle aussi que le territoire bruxellois est restreint, il s'étend sur 162 km², et compte une population d'un million d'habitants. Puisque Bruxelles est une ville de taille relativement moyenne, les autorités régionales devraient être aptes à évaluer les spécificités des communes et quartiers bruxellois.

Je me réjouis de cette ordonnance et de l'action qu'elle va engendrer. Bruxelles compte de nombreuses zones frontalières, particulièrement complexes, que seuls certains responsables politiques ou fonctionnaires publics connaissent. A titre d'exemple, la chaussée d'Alseberg entre la Barrière de Saint Gilles et la place Albert compte un panneau de signalisation, qui indique à la fois une fin et un début de zone de paiement, une situation pour le moins ubuesque. Au quartier Léopold, situé sur les communes de Bruxelles-Ville et d'Ixelles, certains automobilistes paient leur place de stationnement d'un côté et se font verbaliser de l'autre, faute de clarté quant à la commune responsable du stationnement. Il importe de mettre un terme à ce genre de situation.

Je tiens à souligner également le manque d'honnêteté intellectuelle de M. De Wolf, pourtant très au fait des différents niveaux de pouvoir, et des différentes phases législatives. Ce qu'il réclame, comme le quart d'heure de stationnement gratuit, les spécificités des communes, fera l'objet d'adaptations lors de la rédaction des arrêtés. Les discussions menées au cours de la législature passée avaient déjà abordé ces points. Il en va de même pour les métiers spécifiques et les différentes catégories d'usagers.

Par ailleurs, il convient de ne pas suivre l'exemple de la commune d'Etterbeek. Malgré un bon plan initial, celle-ci a délivré des cartes de riverain à tous. Chacun s'est retrouvé gagnant comme à l'école des fans. Le problème n'est pas résolu pour autant. Pour ceux qui plaident en faveur de l'utilisation de la voiture en ville, l'objectif principal est de hiérarchiser l'octroi des places de stationnement au sein des différents groupes d'usagers.

Il s'agit de favoriser d'abord les riverains qui ont choisi d'habiter en ville et qui, d'une certaine manière, en paient les conséquences, et les navetteurs dans un deuxième temps.

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

De heer Philippe Close (in het Frans).- *In Etterbeek en Brussel is er al lang een parkeerbeleid. Toen de politie de parkeermeters in Brussel Stad nog beheerde, bracht dat 3 miljoen euro op. Vervolgens werd er een gemeentelijke parkeerdienst opgericht en stegen de inkomsten tot 11 miljoen euro. De beheerders van het gewestelijk parkeeragentschap mogen de inkomsten niet uit het oog verliezen.*

Het is dankzij gemeenten die een efficiënt parkeerbeleid hebben dat er nu een gewestelijk parkeerbeleid komt. Voor de uitvoeringsbesluiten moet er rekening worden gehouden met de verschillende zones in het Brussels Gewest. Ik pleit tegen een kafkaïaanse wetgeving.

Volgens mij is een heffing beter dan een belasting. In Brussel Stad heeft 85% van de mensen betaald nadat er een eerste aanmaning is verstuurd. Er zijn dus zeer weinig geschillen.

Wij hebben een vuilnisbelasting ingevoerd, waarvoor een fiscaal college bevoegd is. Dat college besteedt heel wat dagen aan de afhandeling van klachten. Het is dus beter om niet voor een belasting te kiezen. De beroepsprocedure is bijzonder zwaar voor het gemeentepersoneel, omdat de indieners van de klachten moeten worden gehoord.

Ik ben voorstander van een enkele bewonerskaart. De tweede kaart zou zeker niet gratis mogen zijn.

Je voudrais abonder aussi dans votre sens en proposant que, lors de la rédaction des arrêtés, ne soit pas oublié le marquage au sol des zones payantes. En effet, tout le monde n'est pas informé du caractère de telle ou telle zone. Des villes comme Paris et Londres l'ont fait. Dans cette dernière capitale, l'emplacement du riverain dans sa propre rue est payable à 175 livres sterling par an. Nous ne proposons pas d'aller jusque-là. Nos suggestions ne sont donc pas aussi terribles que ce que certains aimeraient faire croire.

Madame la ministre, je vous soutiendrai dans ces démarches. Notre groupe se montre très favorable au lancement de l'Agence régionale de stationnement.

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

M. Philippe Close.- A Etterbeek et Bruxelles, les politiques de stationnement ont commencé à fonctionner assez tôt. C'est pourquoi je me suis permis d'intervenir. Je ne voudrais pas que l'on succombe à une grande vague d'exonération. Je vous rappelle quand même une chose : quand la police s'occupait des horodateurs à la Ville de Bruxelles, elle engrangeait 3 millions d'euros de recettes. Quand nous avons créé un service communal, public, j'insiste, nous sommes montés, en trois ans, jusqu'à 11 millions. J'invite les gestionnaires de l'Agence à ne pas oublier les recettes générées.

L'idée d'une grande Agence régionale n'est pas neutre, même si une grande partie des recettes tombera dans l'escarcelle des communes. Elle sera financée, parce qu'il a pu être prouvé que cela fonctionnait. C'est parce que des communes ont développé une politique et que nous trouvons cohérent qu'elle s'organise au niveau régional que nous avons soutenu la création de l'Agence régionale de stationnement. En revanche, les modalités doivent tenir compte rapidement et avec souplesse des différentes zones. Nous devons éviter une législation kafkaïenne.

Quant à la question de savoir si une taxe est préférable à une redevance, je vous encourage à garder cette dernière. A la Ville de Bruxelles, 85% des gens payaient après le premier rappel. Donc, cela signifie qu'il y a très peu de contentieux.

De oprichting van het parkeeragentschap mag niet tot nog meer parkeerplaatsen leiden. Er zijn er nu al te veel. De betaalzones moeten duidelijk worden aangeduid via markeringen op de grond, en dit niet alleen in de handelswijken. Wij moeten ook niet aarzelen om de betaalzones zoveel mogelijk uit te breiden. Dat komt niet alleen de buurtbewoners ten goede, maar ook de financiën van de gemeenten en het gewest.

De echte uitdaging van het parkeeragentschap betreft het wegslepen van de voertuigen. Ondanks de vele verbaliseringen blijven de chauffeurs hun voertuig om het even waar parkeren. Wij moeten dus nog strenger optreden. Het agentschap moet de gewapende arm van dat repressief beleid worden.

Nous avons créé une taxe sur les immondices. C'est le Collège fiscal qui en est responsable. Dans d'autres communes, cette fonction est attribuée à des fonctionnaires, mais c'est illégal. Bref, le Collège se farcit des journées entières de réclamations relatives à des dépannages ou aux immondices.

Evitons donc d'opter pour la solution "taxes". Le mécanisme de recours est objectivement très lourd à gérer, tant pour les administrations communales que pour les élus locaux qui passent leur temps à auditionner des plaignants. Chez nous, c'est une fois par mois, parce que nous avons mis le paquet pour le problème des immondices.

A un moment donné, le bon sens l'emportera. Je suis favorable à une seule carte riverain. La deuxième ne doit surtout pas être gratuite, pour vous le dire franchement. N'imaginons surtout pas que la création d'une agence de stationnement permettra de dégager des places de parking. Nous nous trouvons en surcapacité.

Comme M. Albishari, j'estime que le caractère payant d'une zone doit être clairement indiqué au sol, mais que ce soient dans des secteurs très vastes, pas seulement dans des quartiers commerçants. Pour le Pentagone, allons-y franco ! Les riverains seront d'autant plus satisfaits qu'ils bénéficieront de plus de places dégagées. Les navetteurs seront moins ravis, puisqu'ils devront payer. N'hésitons pas à étendre les zones payantes le plus largement possible. Ne nous voilons pas la face : c'est une recette formidable pour les communes et la Région.

Je me permets de relever que le véritable défi que doit pouvoir relever cette Agence de stationnement, c'est le dépannage. Vous savez aussi bien que moi que nous avons été confrontés à beaucoup de problèmes liés à cette question. A la Ville, le dépanneur ne peut plus retenir le véhicule tant que la personne n'a pas payé, ce qui était complètement illégal. Dans un deuxième temps, l'Agence de stationnement devra s'en occuper. Les zones de police ont beau verbaliser plus de 300.000 véhicules, les conducteurs se garent quand même n'importe où. Il faut donc agiter le bâton, mais cela ne fonctionnera qu'au moyen d'une politique vraiment coercitive. Et c'est l'Agence qui en sera le bras armé.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Over deze ordonnantie is al heel lang en heel veel gedebatteerd. De discussie zou zo nog een tijdje kunnen doorgaan. De ordonnantie is trouwens niet perfect. Er kan nog aan worden gesleuteld. Alleen moet je op een bepaald moment kiezen tussen twee of drie jaar discussie en een onmiddellijke implementering van de ordonnantie. In het tweede geval is het mogelijk om na een paar jaar de ordonnantie te evalueren, en eventueel aan te passen.

Als we echter blijven discussiëren over - wellicht terechte - wijzigingen, dan staan we na twee jaar nog geen stap verder. Mevrouw de minister, ik wil op één punt uiterst constructief met u meewerken. Ik hoop van harte dat u erg snel van start gaat met het nemen van uitvoeringsbesluiten. Ik smee het u bijna, beslist u toch niet om de ordonnantie te wijzigen, want dat is een moeilijk en lang verhaal dat de zaak niet vooruit zal helpen.

Mevrouw Maes en sommige anderen hebben het al gezegd. Het parkeerbeleid is het meest efficiënte werkmiddel om de doelstelling te halen van 20% minder verkeer in verhouding tot 2001. Over stadstol, rekeningrijden, uitbreiding van het openbaar vervoer, zones 30, verkeersvrije zones, enzovoort is veel goeds te zeggen. Maar er is maar één werkmiddel dat er effectief toe leidt dat het Brusselse verkeer zal dalen, en dat is het parkeerbeleid.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Tijdens de vorige regeerperiode heb ik de commissievergaderingen over deze ordonnantie niet bijgewoond, maar sterk uiteenlopende meningen heb ik hier niet gehoord. Ik sta achter de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap.

Mijnheer De Wolf, veel van de problemen die u aanhaalt, worden al geregeld door de ordonnantie. Ik wil nu zo snel mogelijk werk maken van de uitvoeringsbesluiten en de statuten van het agentschap.

(verder in het Nederlands)

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Nous avons déjà longuement et abondamment débattu de cette ordonnance, qui n'est au demeurant pas parfaite. Il faut, à un moment donné, choisir entre deux à trois ans de discussion et la mise en oeuvre immédiate de l'ordonnance, quitte à l'évaluer et à éventuellement la modifier après quelques années.

Je vous en conjure, madame la ministre, ne modifiez plus l'ordonnance, mais prenez rapidement des arrêtés d'exécution.

Comme Mme Maes et d'autres l'ont souligné, la politique de stationnement est l'instrument le plus efficace pour atteindre l'objectif de réduction de 20% du trafic par rapport à 2001.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'ai pas participé à la discussion de cette ordonnance en commission lors de la législature précédente, mais je n'ai pas vraiment entendu de contradictions ici. J'ai analysé l'ordonnance telle qu'elle m'a été confiée et je suis tout à fait d'accord avec tous ceux qui ont dit qu'il fallait créer cette Agence régionale. Nous allons la mettre en oeuvre.

De nombreuses questions posées par l'interpellant principal, M. De Wolf, sont déjà amorcées dans l'ordonnance. Nous devons effectivement travailler maintenant à l'élaboration des arrêtés d'exécution. Pour ce faire, il est essentiel que nous réalisons un plan régional de stationnement. Nous sommes

Mijnheer Van Damme, ik ben het met u eens dat we geen tijd te verliezen hebben. Het is geenszins de bedoeling om alles wat er al is gerealiseerd van tafel te vegen. We hebben een goede basis om voort te werken met partijen van de meerderheid en de oppositie. Ik heb ook genoteerd dat de sp.a constructief wil meewerken.

(verder in het Frans)

Volgens artikel 40 §3 van de ordonnantie zijn de gemeenten bevoegd voor de inning van de parkeergelden, tenzij ze die bevoegdheid expliciet overdragen aan het gewestelijk parkeeragentschap.

Om te vermijden dat de gemeenten de opbrengst van de heffingen mislopen, bepaalt artikel 41 §1 dat ze worden vergoed voor de kosten inzake controle en inning van parkeergeld. Op basis van de gedragen kosten en prestaties en bij een eventuele winst zullen de gemeenten 15% van deze winst terugstorten aan het gewestelijk parkeeragentschap.

Op grond van artikel 14 krijgen de gemeenten een belangrijke rol toebedeeld in het parkeerbeleid. Ik ben bereid intensief samen te werken met de gemeenten.

Het gewestelijk parkeeragentschap bepaalt wel het aantal plaatsen per parkeerzone in elke gemeente. Het is de bedoeling om een algemeen kader te scheppen voor het hele gewest en de samenhang in het beleid te bevorderen.

Na langdurige debatten heeft de regering voor een heffing in plaats van een belasting gekozen, waardoor het mogelijk is om de opbrengsten rechtstreeks te investeren in het parkeerbeleid, zoals het beheer van openbare parkings.

We kunnen hier nog lang over debatteren. Het is tijd om tot actie over te gaan.

Over een aantal andere voorstellen, zoals het gratis eerste kwartier, zouden we gemakkelijk een consensus moeten bereiken, aangezien ze al worden vermeld in de tekst van de ordonnantie.

Volgens artikel 6 zullen niet alleen buurtbewoners maar ook zorgverstrekkers, exploitanten van autodeelsystemen en personen met een handicap een kosteloze gemeentelijke parkeerkaart krijgen.

également en train d'élaborer les statuts de l'Agence régionale. C'est donc en cours.

Mon objectif est que les arrêtés d'exécution soient élaborés au plus vite, afin que nous puissions agir concrètement.

(poursuivant en néerlandais)

M. Van Damme, j'estime comme vous qu'il n'y a pas de temps à perdre. Cela n'a pas de sens de recommencer ce qui constitue une bonne base de travail. J'ai noté que le sp.a voulait collaborer de manière constructive.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne la perception du produit de la gestion du stationnement, ce sont bien les communes qui sont compétentes. En effet, l'art. 40, §3 mentionne: "Sauf délégation accordée à l'Agence du stationnement, chaque commune exerce la mission de perception de la redevance de stationnement, visée à l'art. 38 de la présente ordonnance, sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire. L'Agence du stationnement exerce cette mission de perception sur les voiries régionales et communales des communes l'ayant expressément chargée d'exercer cette mission à leur place."

Pour éviter de priver les communes des moyens financiers du stationnement, il est encore précisé à l'art. 41, §1: "Chaque commune est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales, ainsi que pour les coûts de récupération des montants impayés. Sur la base des coûts supportés, des prestations réalisées, et dans l'hypothèse d'un bénéfice éventuel, la commune transfère 15% de ce bénéfice à l'Agence du stationnement."

En ce qui concerne le plan de stationnement communal, l'art. 14 donne à la commune un rôle important. Cette compétence fait partie de mon portefeuille, et j'ai dit dès le départ vouloir travailler avec les communes. Il y a de bonnes idées dans les situations concrètes des communes.

Il n'y a qu'une contrainte, au niveau du plan régional de politique du stationnement, qui précise, par commune, le nombre de places de stationnement par zone. Ce plan régional de

Bovendien blijft de mogelijkheid open om het beheer van de parkeerkaarten toe te vertrouwen aan het parkeeragentschap en om andere categorieën aan het lijstje toe te voegen.

Volgens artikel 26 §2 zal de raad van bestuur van het parkeeragentschap bestaan uit vijftien leden, waarvan vijf voorgedragen door de gemeenten en tien door de minister van Mobiliteit. Het spreekt voor zich dat de vijf afgevaardigden van de gemeenten tot een partij kunnen behoren die op gewestelijk niveau in de oppositie zit.

We moeten iedereen betrekken bij de totstandkoming van het parkeeragentschap. De regering heeft, in de aanloop tot de goedkeuring van de ordonnantie, rekening gehouden met het standpunt van de gemeenten. Ze zal dat ook in de toekomst blijven doen. De expertise van de gemeenten is uiterst nuttig om het parkeeragentschap concreet gestalte te geven.

Het is tijd dat het agentschap er komt, zodat we aan de lijve ondervinden welke impact het heeft op de parkeersituatie in het gewest.

politique du stationnement fixe le cadre général de la politique de stationnement arrêtée par la Région, en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière. Il se veut, à terme, être un véritable outil pour une meilleure mobilité régionale. Ceci sera aussi matière à arrêté d'exécution.

Après de longs débats, le gouvernement a choisi de ne pas lever une taxe régionale supplémentaire et a opté pour une redevance. Cela permet de réaffecter le produit du stationnement directement dans des missions annexes du stationnement, comme par exemple le télé-jalonnement des parkings publics et de transit, la gestion des parkings de transit, la création de parkings pour riverains dans les endroits où le stationnement en voirie doit disparaître au profit d'aménagements pour les transports en commun ou les vélos, etc.

Ceci a déjà fait l'objet d'amples discussions. Je suis disposée à écouter les remarques, mais j'estime que nous devons aussi aller de l'avant.

Les autres propositions qui ont été avancées devraient faire facilement l'objet d'un consensus, d'autant plus qu'elles sont potentiellement prévues dans l'ordonnance. Il s'agit, par exemple, du quart d'heure gratuit, qui a été intégré dans le texte à l'article 38 § 1 : "Le gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant un quart d'heure au maximum."

Les prestataires de soins n'ont pas été oubliés non plus et sont repris à l'article 6, qui traite des cartes de dérogation délivrées par les communes : "Dans le respect des règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, et sans préjudice de la faculté de confier cette tâche à l'Agence de stationnement, les communes délivrent les cartes de dérogation aux riverains, en ce qui concerne le quartier qu'ils habitent ; aux prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents ; aux exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés ; aux personnes handicapées."

Les arrêtés ministériels permettent de régler de nombreuses questions. Il est même dit que "le gouvernement peut établir des catégories complémentaires de bénéficiaires." Il s'agit donc d'un texte ouvert.

En ce qui concerne le conseil d'administration de l'Agence de stationnement, l'article 26 §2 traite de sa composition de quinze membres, dont cinq sont désignés sur proposition des communes associées et dix sur proposition du ministre de la Mobilité. Il va de soi que les cinq représentants des communes associées pourraient représenter des partis démocratiques qui ne seraient pas membres du gouvernement.

Nous devons faire en sorte que tout le monde soit associé à l'élaboration de ce conseil d'administration, de cette gestion et de ce véhicule régional pour le parking.

Les points développés ci-dessus démontrent que le gouvernement a essayé, lors de l'adoption de l'ordonnance, de tenir compte de l'avis des communes.

Pour conclure, nous mettrons tout en œuvre pour dialoguer de manière constructive avec les communes à ce sujet. En effet, tant les communes que la Région ont intérêt à développer ensemble une politique commune en matière de stationnement, qui s'inscrit dans une gestion durable de la mobilité dans notre Région.

L'expertise qui existe à tous les niveaux doit être utilisée de façon optimale pour arriver à cet objectif. Les contacts que nous avons eu avec les responsables communaux à ce sujet ont permis de dégager des idées très intéressantes, nonobstant la situation pratique compliquée dans laquelle nous nous trouvons tous les jours.

Il est grand temps de lancer cette Agence régionale de stationnement et d'expérimenter dans la pratique ce à quoi cela peut nous mener dans notre Région.

- L'incident est clos.

(De heer Philippe Close, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
FRANÇOISE SCHEPMANS**

**TOT MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE**

- L'incident est clos.

(M. Philippe Close, président, reprend place au fauteuil présidentiel.)

**INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE
SCHEPMANS**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,**

**REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "de voorstelling van de nieuwe
prioriteiten voor de MIVB".

De voorzitter.- Met instemming van de indiener en
van de minister, wordt de interpellatie naar de
volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PHILIPPE PIVIN**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "de verloedering van de tunnels
van de kleine ring".

De voorzitter.- Met instemming van de indiener en
van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de
volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
ANDRÉ du BUS de WARNAFFE**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "de weigering van de affiches
van het nucleair forum door de MIVB".

De voorzitter.- Met instemming van de indiener en
van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de
volgende vergadering verschoven.

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

concernant "la présentation des priorités de
la rentrée pour la STIB".

M. le président.- Avec l'accord de l'auteur et de la
ministre, l'interpellation est reportée à la prochaine
réunion.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

concernant "la détérioration des tunnels de
la petite ceinture".

M. le président.- Avec l'accord de l'auteur et de la
ministre, la question orale est reportée à la
prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ du BUS de
WARNAFFE**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

concernant "le refus par la STIB des affiches
du forum nucléaire".

M. le président.- Avec l'accord de l'auteur et de la
ministre, la question orale est reportée à la
prochaine réunion.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CARLA DEJONGHE**

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de organisatie van een systeem 'Entre deux arrêts' op het MIVB-net in Brussel".

De voorzitter.- Met instemming van de indiener en van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de plaatsing van een beschutting aan het Zuidstation".

De voorzitter.- Met instemming van de indiener en van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het gebruik van de vrije banen door de Brusselse taxi's".

De voorzitter.- Met instemming van de indiener en van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

**QUESTION ORALE DE MME CARLA
DEJONGHE**

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'organisation d'un système 'Entre deux arrêts' sur le réseau de la STIB à Bruxelles".

M. le président.- Avec l'accord de l'auteure et de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'installation d'un abri à la sortie de la gare du Midi".

M. le président.- Avec l'accord de l'auteure et de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'utilisation des sites propres par les taxis bruxellois".

M. le président.- Avec l'accord de l'auteure et de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de mobiliteitsproblemen
waarmee het UZ te Jette te maken heeft".**

De voorzitter.- Met instemming van de indiener en van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ
ALBISHARI**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "het Rogierplein".

De voorzitter.- Met instemming van de indiener en van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ
ALBISHARI**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "de Bareel van Sint-Gillis".

De voorzitter.- Met instemming van de indiener en van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK
LOOTENS-STAEL**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "les problèmes de mobilité
auxquels l'UZ de Jette est confronté".**

M. le président.- Avec l'accord de l'auteur et de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

concernant "la place Rogier".

M. le président.- Avec l'accord de l'auteur et de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

concernant "la barrière de Saint-Gilles".

M. le président.- Avec l'accord de l'auteur et de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.