N. 3 — Session 2002-2003

Zitting 2002-2003

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

Séance plénière du jeudi 17 octobre 2002

Plenaire vergadering van donderdag 17 oktober 2002

SEANCE DU MATIN

OCHTENDVERGADERING

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

Pages

EXCUSES 83

INTERPELLATIONS

— De M. Marc Cools à MM. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, et Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « le bilan de la journée sans voiture du 22 septembre 2002 » 83

Interpellation jointe de M. Denis Grimberghs concernant « les importants manquements observés sur le réseau de la STIB lors de la journée sans voitures du 22 septembre 2002 » 83

Interpellation jointe de M. Bernard Ide concernant « en ville sans ma voiture : premières conclusions » 83

Interpellation jointe de M. Jean-Pierre Cornelissen concernant « l'évaluation de la journée sans voitures du 22 septembre 2002 » 83

Interpellation jointe de Mme Isabelle Emmery concernant « les actions de promotion menées par la STIB auprès des navetteurs » 83

Blz.

VERONTSCHULDIGD 83

INTERPELLATIES

— Van de heer Marc Cools tot de heren Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, en Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de balans van de autoloze dag van 22 september 2002 » 83

Toegevoegde interpellatie van de heer Denis Grimberghs betreffende « de grote problemen die zijn vastgesteld op het MIVB-net tijdens de autoloze dag van 22 september 2002 » 83

Toegevoegde interpellatie van de heer Bernard Ide betreffende « zonder automobiel in de stad : eerste conclusies » 83

Toegevoegde interpellatie van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreffende « de evaluatie van de autoloze dag van 22 september 2002 » 83

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Isabelle Emmery betreffende « de acties die de MIVB voert om het openbaar vervoer bij de pendelaars te promoten » 83

Pages

—

Interpellation jointe de M. Dominiek Lootens-Stael concernant « le récent dimanche sans voitures » 83

Discussion — *Orateurs :* **MM. Marc Cools, Denis Grimberghs, Bernard Ide, Jean-Pierre Cornelissen, Johan Demol, Jan Béghin, Mmes Isabelle Emmery, Adelheid Byttebier, MM. Jean-Luc Vanraes, Jos Chabert,** ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, **Robert Delathouwer**, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente 83

ORDRE DU JOUR

— Dépôt 99

Blz.

—

Toegevoegde interpellatie van de heer Dominiek Lootens-Stael betreffende « de voorbije autoloze zondag » 84

Bespreking — *Sprekers :* **de heren Marc Cools, Denis Grimberghs, Bernard Ide, Jean-Pierre Cornelissen, Johan Demol, Jan Béghin, mevrouw Isabelle Emmery, mevrouw Adelheid Byttebier, de heren Jean-Luc Vanraes, Jos Chabert,** minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, **Robert Delathouwer,** staatssecretaris bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp 84

MOTIE

— Indiening 99

PRESIDENCE DE **M. JAN BEGHIN**, PREMIER VICE-PRESIDENT

VOORZITTERSCHAP VAN **DE HEER JAN BEGHIN**, EERSTE ONDERVOORZITTER

———

La séance plénière est ouverte à 10 h 40.

De plenaire vergadering wordt geopend om 10.40 uur.

M. le Président. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du jeudi 17 octobre 2002.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van donderdag 17 oktober 2002 geopend.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGD

MM. Ouezekhti, Tomas, Grijp, Mme Fraiteur et M. Daïf.

De heren Ouezekhti, Tomas, Grijp, mevrouw Fraiteur en de heer Daïf.

INTERPELLATION DE M. MARC COOLS A MM. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, ET ROBERT DELATHOUWER, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE LA MOBILITE, LA FONCTION PUBLIQUE, LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « LE BILAN DE LA JOURNEE SANS VOITURE DU 22 SEPTEMBRE 2002 »

INTERPELLATION JOINTE DE M. DENIS GRIMBERGHS CONCERNANT « LES IMPORTANTS MANQUEMENTS OBSERVES SUR LE RESEAU DE LA STIB LORS DE LA JOURNEE SANS VOITURES DU 22 SEPTEMBRE 2002 »

INTERPELLATION JOINTE DE M. BERNARD IDE CONCERNANT « EN VILLE SANS MA VOITURE : PREMIERES CONCLUSIONS »

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEAN-PIERRE CORNELISSEN CONCERNANT « L'EVOLUTION DE LA JOURNEE SANS VOITURES DU 22 SEPTEMBRE 2002 »

INTERPELLATION JOINTE DE MME ISABELLE EMMERY CONCERNANT « LES ACTIONS DE PROMOTION MENEES PAR LA STIB AUPRES DES NAVETTEURS »

INTERPELLATION JOINTE DE M. DOMINIEK LOOTENSSTAELS CONCERNANT « LE RECENT DIMANCHE SANS VOITURES »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC COOLS TOT DE HEREN JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, EN ROBERT DELATHOUWER, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, AMBTENARENZAKEN, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE BALANS VAN DE AUTOLOZE DAG VAN 22 SEPTEMBER 2002 »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS BETREFFENDE « DE GROTE PROBLEMEN DIE ZIJN VASTGESTELD OP HET MIVB-NET TIJDENS DE AUTOLOZE DAG VAN 22 SEPTEMBER 2002 »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BERNARD IDE BETREFFENDE « ZONDER AUTOMOBIEL IN DE STAD : EERSTE CONCLUSIES »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEAN-PIERRE CORNELISSEN BETREFFENDE « DE EVALUATIE VAN DE AUTOLOZE DAG VAN 22 SEPTEMBER 2002 »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY BETREFFENDE « DE ACTIES DIE DE MIVB VOERT OM HET OPENBAAR VERVOER BIJ DE PENDELAARS TE PROMOTEN »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL BETREFFENDE « DE VOORBIJE AUTOLOZE ZONDAG »

Bespreking

M. le Président. — La parole est à M. Cools pour développer son interpellation.

M. Marc Cools. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, la journée « en ville, sans ma voiture ! » en interdisant cette année toute circulation dans Bruxelles a été indéniablement un événement. Un événement voulu par le gouvernement bruxellois et par, toutes couleurs politiques confondues, les bourgmestres des dix-neuf communes bruxelloises.

Cet événement a rencontré un succès populaire.

Nombre de Bruxellois ont profité de cette journée pour se promener qui à pied, vélo ou en rollers. Les transports en commun étaient bondés. L'information sur cette journée à été bien faite. J'ai notamment trouvé très didactique la brochure publiée à l'occasion.

Il nous faut maintenant tirer le bilan et les enseignements de cette journée.

Un premier enseignement est la limite de l'exercice. Je ne crois pas qu'on puisse reproduire une telle initiative plus d'une fois par an et certainement pas un jour autre qu'un dimanche.

Je ne nous vois pas décréter « Bruxelles sans voiture » le 22 septembre 2003, à savoir un lundi. Il n'est pas possible de mener une expérience de ce type-là en semaine, même si ce jour là, un certain nombre d'initiatives ponctuelles ou de sensibilisation devront être menées par le gouvernement bruxellois en association avec les différentes communes. Peut-être, peut-on, par contre, envisager de rééditer cette opération, un dimanche par an par exemple au début de la semaine de la mobilité, ce qui correspondra l'année prochaine à la date du 21 septembre.

Cela dit, il faudra, en tirant les leçons de cette opération, améliorer un certain nombre de choses. La première leçon que l'on peut tirer, c'est que les transports en commun restent insuffisants. Personnellement, j'ai mis lors de mes déplacements en tram le 22 septembre le double du temps que je mets habituellement pour effectuer les mêmes trajets en voiture. Les trams étaient bondés. C'était en partie une contrepublicité de la STIB. Au lieu de profiter de cette journée sans voiture pour promouvoir les transports en commun, on s'est contenté d'appliquer, le dimanche, l'horaire du samedi. Selon moi, on aurait dû appliquer l'horaire de semaine pour rendre les transports en commun tout à fait attractifs.

Cependant, un certain nombre d'opérations de promotion ont été faites pour les navetteurs. Ainsi, 15.000 tickets ont été distribués gratuitement. Voilà qui est très sympathique, mais que je sache ce sont encore les Bruxellois qui financent essentiellement la STIB; et ils n'ont pas bénéficié d'opérations du même type !

L'accès à Bruxelles était très difficile. Certains parkings de dissuasion étaient accessibles à tous. Si ce type d'opération doit être répété, il faudra réfléchir à l'accès d'un plus grand nombre de parkings de dissuasionpour ceux qui veulent pénétrer dans Bruxelles.

Malgré les dérogations accordées, l'activité de plusieurs secteurs économiques, notamment l'horeca, a souffert.

Cela était, le mérite d'une telle journée est de sensibiliser chacun à l'existence d'autres modes de transport que la voiture.

Mais, ne nous berçons pas d'illusions, tant que le RER ne sera pas concrétisé, les navetteurs continueront à entrer aussi nombreux chaque jour ouvrable en voiture dans Bruxelles. Je constate, comme responsable municipal, que ce dossier est traité dans l'opacité et le manque total de transparence.

Or, la région est impliquée dans ce dossier, pour lequel il existe une série de *task force*. Les communes sont très peu informées sur l'avancement de ce dossier, même lorsque les lignes concernées passent sur leur territoire et que des travaux devront y être effectués. Aussi, je profite de cette interpellation pour vous interroger sur l'évolution de ce dossier. Une meilleure transparence est souhaitable.

J'émets également des craintes sur l'avenir du réseau de la STIB. Je constate que la STIB commande des études, notamment au bureau Agora, et que si l'on suivait certaines des conclusions de ces études, l'offre en transports en commun diminuerait à Bruxelles. On a parfois l'impression que pour compenser financièrement la gratuité aux seniors, la STIB s'apprête à diminuer ses coûts d'exploitation en réduisant son offre de transport.

La journée du 22 septembre démontre que c'est l'inverse qu'il faut faire.

Notre région doit disposer des moyens financiers nécessaires pour développer son offre de transports en commun et par exemple pour créer un métro vers Uccle et Schaerbeek même si c'est un objectif qui ne pourra se concrétiser qu'à long terme. En ce qui concerne la journée du 22 septembre, la STIB a visiblement fait un effort, certes insuffisant.

Quant à la SNCB, je constate qu'elle a fait encore moins que la STIB. Les trains ne roulaient pas du tout sur un certain nombre de lignes. J'habite à Uccle où la ligne 26 est souvent citée comme une ligne expérimentale pour le RER. Cette ligne ne fonctionne pas le samedi et le dimanche en période normale, on aurait peut-être pu profiter de la journée du 22 septembre pour que les trains circulent. Parcourir Saint-Job-Schuman en 7 ou 8 minutes aurait assuré la promotion de ce genre de ligne. A cet égard, la région doit prendre contact avec la ministre fédérale et la SNCB afin d'examiner, en cas de réédition de l'opération, la manière dont ce type d'offre peut être développé.

La journée sans voitures a également montré certains comportements dans le chef des usagers : piétons, cyclistes et autres qui ne respectent pas le code de la route. Un projet d'arrêté royal, approuvé par le gouvernement fédéral est aujourd'hui à l'examen au Conseil d'Etat. Il vise à réviser l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière. C'est ce que l'on pourrait baptiser du nom de code de la rue. Je suppose que le ministre a été associé à ces travaux dont la philosophie me semble excellente : édicter le principe de l'usage partagé de la voie publique

et garantir une pleine sécurité à chaque usager, quels que soient son âge, sa capacité physique ou le mode de déplacement utilisé. C'est l'usager le plus vulnérable qui doit effectivement être prioritaire. Quant aux autres, ils ont une obligation de prudence envers ce dernier.

Un certain nombre d'idées ont été émises, notamment les zones de rencontres. Nous connaissons déjà les zones 30 qui ne valent que pour les quartiers résidentiels. L'idée des zones de rencontres permet d'établir des zones de limitation de vitesse à 30km/heure, par exemple, dans certains centres commerciaux, où l'on pourrait permettre un partage de l'espace public. La réflexion engagée en la matière me semble adéquate. Cependant, elle doit être couplée à une action éducative vis-à-vis des autres usagers que ceux de la voiture. C'est avec raison que l'on insiste pour que la voiture respecte mieux les usagers vulnérables. Ceci étant, au vu du comportement de certains usagers le 22 septembre, je m'inquiète. Le lendemain encore, des cyclistes brûlaient des feux rouges. Régulièrement, on peut constater les slaloms exécutés par les cyclomoteurs qui tentent de doubler par la droite. Certes, tant mieux s'il y a davantage de déplacements autres qu'en voiture mais ces usagers doivent aussi respecter un certain nombre de règles de conduite.

J'aimerais enfin, Monsieur le Ministre, vous interroger sur les conclusions que vous tirez de cette journée. Des statistiques sont-elles disponibles sur le nombre de personnes qui ont pris en plus les transports en commun le 22 septembre ?

Je terminerai en vous encourageant, votre collègue M. Delathouwer et vous-même qui avez coordonnés les initiatives du 22 septembre. Si j'ai émis quelques critiques sur la manière dont s'est déroulée la journée du 22 septembre c'est pour que si elle est réédictée l'année prochaine qu'on essaye de l'organiser encore mieux que cette année. Il faudrait mieux profiter de l'occasion pour améliorer la promotion des transports autres que la voiture.

Je ne suis pas de ceux qui critiquent cette initiative. Elle était positive. Il importe de l'améliorer tout en se rendant compte qu'elle ne constitue pas la panacée. Mais pourquoi pas, une fois par an, un dimanche mener une opération de sensibilisation de grande envergure ? (*Applaudissements sur les bancs du MR.*)

M. le Président. — La parole est à M. Grimberghs pour développer son interpellation jointe.

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le Président, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, la journée sans voitures du 22 septembre aura été l'occasion pour les autorités régionales de tenir un discours de sensibilisation sur la nécessaire utilisation par les automobilistes de moyens de locomotion alternatifs. On a entendu le secrétaire d'Etat à la Mobilité se féliciter d'avoir vu autant de vélos dans les rues de Bruxelles. Les vélos, c'est bien. Les transports en commun, c'est tout aussi bien. Or, nous devons bien constater que cette journée du 22 septembre aura été pour la STIB — et les pouvoirs publics régionaux bruxellois dans leur ensemble — la journée des occasions perdues. En effet, si la journée du 22 septembre a permis une évolution positive des mentalités sur la nécessité d'envisager une utilisation moins abusive de la voiture, il aurait fallu à nos yeux, corollaire indisociable, promouvoir dans le même temps et de manière radicale, l'utilisation des transports en commun.

Bien sûr, certains esprits chagrins — je me félicite que M. Cools ne les ait pas suivis — ont eu des propos moins flatteurs au sujet de cette journée. Il est de bon ton de rappeler le gros mot de M. Hasquin. Je ne le ferai pas car cela ferait rire tout le monde. D'ailleurs, quand il s'agit de M. Hasquin, tout le monde a l'air de dire que ce n'est pas grave puisqu'il nous a quittés. Je voudrais néanmoins, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs du MR, citer le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre, M. Vandenhaute, qui a fait une mise au point dans le bulletin communal de sa commune. La journée sans voitures, ce n'est pas lui … Elle lui a été imposée et il le regrette amèrement. Jamais plus il ne se laissera prendre à ce jeu-là. Il le dit d'ailleurs très clairement : « c'est la raison pour laquelle j'ai dû prendre un arrêté de police réglant les détails pratiques de cette fameuse journée sans voitures ainsi que les modalités d'obtention d'une dérogation ». Il ajoute : « J'ai appris que certaines communes, pourtant favorables à cette fermeture, comme la ville de Bruxelles, accordaient des dérogations de façon pléthorique. J'ai donc veillé à ce qu'à Woluwe-Saint-Pierre l'on en délivre tant que faire se peut, un maximum ».

C'est extraordinaire ! M. Vandenhaute est content d'avoir donné un maximum de dérogations, sans doute à des amis …

Par la même occasion, Monsieur Chabert, il n'a pas eu que des propos aimables pour le gouvernement bruxellois puisqu'il a aussi dit : « Chabert et Delathouwer ont cru bon devoir suivre en qualifiant l'initiative bruxelloise de cette année, et je les cite « d'exemple probablement le plus audacieux en Europe … » ! ».

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Il n'a pas dit que nous étions des cons.

M. Denis Grimberghs. — Non. Il n'a pas dit non plus que c'était une grosse connerie mais il a quand même l'air de regretter s'être laissé imposer la mesure et d'annoncer — ce qui n'est pas de bon augure — que plus jamais la Conférence des bourgmestres ne se laissera imposer ce genre de chose.

M. Marc Cools. — Nous verrons bien. Vous caricaturez quelque peu les propos de M. Hasquin et de M. Vandenhaute. Je regrette le terme employé par M. Hasquin mais on n'a pas toujours relaté l'entièreté de son discours … Quoi qu'il en soit, ce qu'ils ont critiqué c'est la manière dont cette journée était organisée. M. Hasquin notamment, qui est un navetteur, a déploré le fait que l'on ne permettait pas aux personnes extérieures à la ville d'entrer facilement dans Bruxelles.

J'ai moi aussi fait cette remarque. Il faut améliorer les choses à l'avenir. Les propos et les expressions étaient peut-être un peu trop forts à cet égard mais, en ce qui me concerne, je suis convaincu que si tous les partenaires font un effort nous arriverons à rééditer des opérations de ce type en les organisant encore mieux.

M. Denis Grimberghs. — Je l'espère aussi Monsieur Cools. Vous aurez certainement compris que je n'allais pas que féliciter le gouvernement bruxellois. Ce n'est pas mon rôle ni généralement mon habitude. Le groupe CDH s'est inquiété bien à temps de ce problème et pas le dernier jour comme M. Delathouwer que j'ai entendu le vendredi sur Bruxelles-Capitale. Il nous donnait d'ailleurs raison en

regrettant que la STIB, entreprise publique autonome, n'ait pas organisé la gratuité des transports publics ce jour-là.

Dès le mois de mai, nous avons invité le gouvernement à prendre une mesure, à payer la STIB, pour qu'elle puisse offrir le service gratuitement aux Bruxellois. L'exemple que vous citez pour la ligne 26 est révélateur du problème posé par l'offre de service. Nombre de Bruxellois se sont rendu compte que l'offre de transports publics était ce jour-là insatisfaisante. On a pris le service du samedi au lieu du service du dimanche. Il paraît que c'était déjà un effort considérable … Les délais d'attente étaient excessivement longs et ce pour deux raisons qui se sont cumulées. En premier lieu, il y avait davantage d'usagers dans les transports en commun. En deuxième lieu, il y avait un tarif spécial dont tout un chacun voulait bénéficier même s'il avait une carte de tram à sa disposition. On a donc vendu des titres de transport en grand nombre dans les voitures. Résultat des courses, même quand le tram était là, il fallait encore patienter trois minutes avant qu'il reparte. La vente dans les voitures a donc considérablement retardé le service, ce qui était pratiquement inéluctable, compte tenu du type de produit mis en vente.

Plus étonnement encore Monsieur Cools — et M. Vervoort l'a d'ailleurs souligné la semaine dernière — nous avons appris que le lendemain de cette opération, la STIB surfant sur la journée sans voitures, avait lancé une campagne publicitaire pour séduire les navetteurs en distribuant des petits *kits* — un ami m'en a remis un exemplaire que je vous montre — contenant une carte de transport gratuite. Donc, on a distribué aux navetteurs des cartes de transport, avec un carte de réseau, etc., ce que l'on n'a pas donné aux Bruxellois ! Je crois que je vais vous laisser mon kit, Monsieur le Ministre, de façon à ce que vous puissiez demander à la STIB de le reproduire pour la prochaine journée sans voitures. C'est cela qu'il faut donner aux Bruxellois et pas aux navetteurs. Il serait quant même logique que le gouvernement bruxellois soit en mesure de demander à la société de transports publics qu'il finance avec l'argent des contribuables bruxellois qu'elle songe d'abord aux Bruxellois la prochaine fois qu'elle fera des cadeaux. C'est ce que nous vous demandons, Monsieur le Ministre; c'est le bon sens même. Je n'en rajouterai pas en vous disant que c'était l'occasion de réaliser un test grandeur nature sur le libre accès aux transports publics, thèse soutenue par mon parti car je ne voudrais pas affaiblir ma position et, dès alors, je m'abstiendrai de trop lier cette question au libre accès. Il n'empêche que c'était l'occasion rêvée de voir si la gratuité provoque une utilisation accrue des transports en commun. A la lumière de ce qui s'est passé et compte tenu des arguments développés par les uns et les autres, je voudrais donc que le ministre nous dise quelles recommandations il compte donner à la STIB en vue des prochaines opérations de ce genre. Les journées sans voitures sont extrêmement rares. En outre, les protestations qui se sont élevées me font craindre pour leur avenir. J'espère en tout cas qu'il y aura encore des journées de promotion des transports en commun. Et, par ailleurs, j'ose aussi espérer que l'on ne décidera pas de mettre un terme aux semaines de la mobilité au niveau européen parce que quelques responsables politiques belges ont des états d'âme.

Donc, nous savons qu'il y aura d'autres 22 septembre. Ils seront sans doute organisés de manière moins radicale, encore que je ne sois pas de ceux qui pensent qu'il ne faut pas rééditer ce genre d'opération, et je souhaiterais Monsieur le Ministre que vous nous indiquiez les recommandations que vous comptez faire à la STIB pour qu'à l'avenir elle monte dans le train de l'opération au lieu de rester à quai. (*Applaudissements des membres du CDH et de M. Cornelissen.*)

M. le Président. — La parole est à M. Bernard Ide pour développer son interpellation jointe.

M. Bernard Ide. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, la journée « en ville sans ma voiture » du 22 septembre s'est soldée, me semble t-il, par un bilan extrêmement positif en Région bruxelloise. Malgré le temps maussade, nombre d'habitants, non seulement de notre région mais aussi de l'ensemble de notre pays, ont pu bénéficier ou observer ou encore réfléchir à la question de la mobilité dans la Capitale de l'Europe. Il faut se féliciter de la décision des responsables des 19 communes, ainsi que des ministres ayant en charge la mobilité en RBC, d'avoir entièrement joué le jeu. En outre, il n'y a pas que la mobilité : il y a aussi la qualité de vie, celle de l'air. J'en veux pour preuve l'article du Soir du lendemain titré « Un air presque pur à Bruxelles ».

Il m'est également revenu que dans des quartiers dits sensibles, une baisse importante de la petite délinquance a été constatée.

Il est toutefois nécessaire, si l'on souhaite que l'expérience soit renouvelée avec encore davantage de succès, de réfléchir dès à présent aux difficultés rencontrées par certains habitants *intra* et *extra muros* de notre région :

La non gratuité de la STIB : de nombreux commentaires témoignent de l'étonnement général de la population. Pour une circonstance où il fallait faire la promotion des transports en commun, la STIB n'a pas jugé bon de tout faire pour que ses services soient utilisés par l'ensemble des habitants. Il en est résulté une série de commentaires contre-productifs par rapport à l'objectif souhaité. J'aimerais entendre les ministres ayant en charge la mobilité à ce sujet, je souhaite également savoir quelle est l'économie que la STIB a ainsi pu réaliser ce dimanche 22 septembre en ne procédant pas à la gratuité.

Toujours en ce qui concerne la STIB, il est extrêmement malheureux que celle-ci n'ait pas cru bon de prévoir une augmentation de la fréquence de ses véhicules — on a en fait pris l'horaire du samedi — sachant que la demande était présente; le problème s'est surtout présenté l'après-midi. On se bousculait, on devait se battre pour atteindre le chauffeur, ce qui n'est pas efficient.

Les dérogations : il n'est pas normal que près de 12.000 dérogations aient été octroyées par les autorités locales. Ce nombre illustre soit le fait que certaines autorités locales ont été trop laxistes, soit que la STIB — M. Grimberghs vient de nous parler de M. Vandenhaute à Woluwe-Saint-Pierre — aurait dû davantage encore promouvoir la qualité de ses services. Je souhaiterais savoir si le secrétaire d'Etat à la Mobilité dispose de la ventilation des dérogations commune par commune.

Autre point : l'information suffisamment communiquée à temps aux commerçants ou aux responsables des activités culturelles et sportives. Ces secteurs d'activités économiques se sont plaints de n'avoir pu s'organiser faute d'avoir été prévenus à temps. Afin de rencontrer ces objections, ne serait-il pas indispensable, de décider dès à présent, quelle sera l'opération de sensibilisation l'année prochaine ? Je pose donc ici la question : qu'en est-il de l'année prochaine ? Alors que M. Delathouwer dit souvent que comme se-

crétaire d'Etat à la Mobilité il doit jouer un rôle de coordination, et sachant que la Conférence des bourgmestres qui s'est réunie encore récemment semblait pencher non plus vers un lundi mais un dimanche sans voitures, il est plus que temps que vous les contactiez pour que soit prise, très haut en amont, une décision, et pas au mois de juillet comme cette année. Surtout maintenant, Monsieur Delathouwer, que vous vous êtes exprimé pour continuer l'expérience même un lundi.

Le dimanche 22 septembre vous avez dit être prêt à renouveler l'expérience.

M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Je répondrai tout à l'heure.

M. Bernard Ide. — J'en arrive à l'information des habitants. On a pu constater que certains Bruxellois utilisaient l'espace public parfois au mépris de leur propre sécurité. N' aurait-il pas été opportun de distribuer un toutes boîtes de sensibilisation à cette occasion plutôt qu'une information dispersée ?

Quant aux points d'entrée sur Bruxelles, je souhaiterais savoir si à chacun d'entre eux étaient prévus les moyens adéquats pour que les usagers de la route qui n'étaient pas au courant de l'interdiction de circuler, puissent néanmoins parvenir à leur destination.

Je désire aborder maintenant le coût de l'opération pour les forces de l'ordre. La presse a répercuté le regret de certains responsables de nos forces de l'ordre quant au montant financier de l'organisation de la journée du 22 septembre. Je souhaiterais savoir si des chiffres précis existent à ce sujet. Relevons ici le comportement déplorable, et je pèse mes mots, du commissaire De Nève qui, sortant de son devoir de réserve, a pris parti contre l'expérience que nous avons vécue le 22 septembre et a utilisé des arguments inadmissibles ou à tout le moins loufoques pour ce faie. Il a notamment regretté d'avoir dû se lever très tôt ce jour-là; ce qui est très professionnel !

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Se lever tôt est un regret universel.

M. Bernard Ide. — Il était là pour travailler ! Une autre de ses déclarations : « Les cyclistes ne remontent pas dans mon estime », ce qui semble indiquer qu'ils sont toujours bien bas dans son estime; ces propos me semblent sortir totalement de son devoir de réserve.

J'en arrive aux taxis. Alors que certains commerçants ont pu déplorer un certain manque à gagner, il en est d'autres pour lesquels la journée du 22 septembre était ou aurait pu être une véritable aubaine, et je veux parler des taxis. Je souhaiterais savoir si le secrétaire d'Etat en charge des taxis a entrepris une démarche vis-à-vis de leurs associations afin de les sensibiliser au fait qu'ils avaient là une occasion idéale de se promouvoir en tant que partenaires et en toute complémentarité des autres transports en commun. On aurait pu imaginer une opération de réduction spectaculaire du prix de la course; on aurait pu également profiter de l'occasion pour procéder à des expériences de taxis collectifs notamment entre les points d'entrée dans la région et le centre de la ville, ou encore des lignes spéciales uniquement réservées à la circulation des bus et des taxis, ce qui aurait amélioré la sécurité routière. Un toutes boîtes aurait pu également, très opportunément, informer les habitants des endroits de stationnement des taxis à Bruxelles. En outre une information préalable prévenant les chauffeurs de taxi de certains risques de sécurité routière inhérents à une journée telle que celle-là devrait être envisagée à l'avenir.

En conclusion, et tout en me félicitant à nouveau du succès de cette journée, je pense que les quelques points sur lesquels je me suis penché dans cette interpellation permettront d'encore en améliorer l'organisation à l'avenir.

Je terminerai par une remarque.

Je regrette que M. Draps ne soit pas là alors que je l'ai interpellé sur les taxis, mais je m'adresse au MR, dont un membre, M. Hasquin, a été en son temps notre ministre de la Mobilité. M. Hasquin, visiblement, n'est ni un ami de l'environnement, ni celui de la qualité de la vie. Quand il ose, et je le cite « parler d'intégrisme » alors que 19 bourgmestres, dont 10 MR, ont décidé d'organiser cette journée sans voitures. Moi je dis que, à tout le moins, le MR manque de cohérence dans sa stratégie; quand il dit, et je le cite à nouveau, que « on ne me fera pas dire qu'une grande connerie, c'est un grand événement ». Moi je vous demande, Monsieur Cools, de lui signaler que le connard n'est pas nécessairement celui auquel il songe … (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

M. le Président. — La parole est à M. Cornelissen pour développer son interpellation jointe.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, « Des journées comme ça, on en redemande », titrait le journal La Capitale du 23 septembre.

« Des milliers de vélos à l'assaut de la capitale », renchérissait La Dernière Heure. « *Fietsen gaat sneller dan auto rijden* », observait la journaliste du Standaard. « *De grootste autovrije zone van Europa* », notait De Morgen.

Parmi les témoignages que j'ai personnellement receuillis auprès des habitants de Bruxelles, une très large majorité se félicitait de l'initiative et souhaitait sa répétition.

Bien sûr, l'unanimité sur un tel sujet, cela ne peut exister ! Il y a ces inconditionnels de la voiture qui ne peuvent imaginer qu'on puisse, ne fût-ce qu'envisager la mobilité autrement et qui s'estiment agressés, au niveau de leur liberté individuelle, sans se rendre le moins du monde compte qu'eux-mêmes restreignent 365 jours sur 365 celle des usagers faibles de la route. Personne ne s'étonnera non plus d'apprendre que la FEBIAC est opposée à un tel événement.

Ajoutons-y les râleurs attitrés du courrier des lecteurs du VLAN qui trouvent là une nouvelle occasion de déverser leur acrimonie sur les décideurs politiques bruxellois.

Et puis, il y a ces préjugés tenaces émanant de certains milieux commerçants selon lesquels restreindre la place de la voiture en ville conduit inévitablement à une chute drastique du chiffre d'affaires.

Avant même la journée sans voitures, les restaurateurs du Marché aux Poissons ont voulu cette fois occuper ce rôle en annonçant la fermeture de leurs commerces le dimanche 22 septembre. Leur porte-parole s'est exclamé : « Pensez-vous qu'une personne âgée ira en tram au restaurant ? ». Bien évidemment, il n'avait pas vu votre publicité, Monsieur Chabert, ce spot désormais célèbre lancé pour annoncer la gratuité pour les plus de 65 ans : « Dis Chouke, et si on allait manger un stoemp sur la Grand-Place ? ». Peut-être auriez-vous dû préférer « un plateau de Crustacés au Marché aux Poissons » ?

Ah ! C'est sûr. Leur chiffre d'affaires s'en est fortement ressenti, mais par leur faute ! La foule nombreuse qui se pressait dans le centre-ville, et également à cet endroit, aurait certainement visité leurs établissements.

Une attitude caractéristique … Il y a une vingtaine d'années, quand la Grand-Place n'était qu'un vaste parking, que croyez-vous que fut la réaction du secteur horeca local lorsqu'il fut proposé de libérer ce lieu prestigieux de ces véhicules inesthétiques ? La même bien sûr … Et on pourrait faire la même démonstration pour la rue Neuve au début des années 60.

Dans un journal paru quelques jours avant le 22 septembre, il y avait aussi la réaction de ce boulanger qui fulminait en affirmant que celui qui va d'habitude acheter son cramique et ses pistolets le dimanche matin en voiture, préférera cette fois les acheter la veille dans une grande surface. Et moi qui croyais que la boulangerie était un commerce de proximité … Je suppose qu'il a dû être rassuré depuis lors.

Certains avaient prédit que Bruxelles serait une ville morte. Les faits ont prouvé tout le contraire. Place à l'imagination, tant pour les transports alternatifs que pour cette myriade d'activités organisées un peu partout dans Bruxelles. La petite reine méritait bien son nom ce jour-là. Les marchands de vélos furent pris d'assaut les jours précédents pour réparer des engins restés trop longtemps dans les caves et greniers. Il y avait aussi les rollers. Il faut dire qu'ils avaient de l'entraînement après les promenades hebdomadaires organisées durant l'été. Et puis, les cavaliers boulevard Anspach, cela tranche avec l'ordinaire …

Place aussi à la convivialité, avec notamment tous ces barbecues de rue.

Place enfin à un air plus pur, comme l'ont démontré les mesures effectuées ce 22 septembre.

Au-delà d'images parcellaires, de témoignages individuels, il y a lieu de dresser un bilan d'un tel événement en en mesurant à la fois les éléments positifs et négatifs.

Je crois savoir que vous avez fait procéder à une enquête téléphonique auprès de 1 000 Bruxellois. Pourriez-vous la détailler, en précisant les questions posées et les réponses obtenues ?

Je suppose que vos administrations et vos services ont également fait le bilan de cette journée hors du commun. J'aimerais connaître l'analyse qu'ils en font et, pour être précis, j'aimerais qu'il soit répondu aux questions suivantes :

1. Quels sont les principaux problèmes qui se sont posés dans la mise en œuvre de tout ce dispositif ? Des solutions ont-elles pu être apportées à chacun d'eux ?

2. On a cité le chiffre de 10 000 dérogations pour l'ensemble des 19 communes, ce qui représente à peine 5,3 % du parc automobile bruxellois, puisqu'il y a 188 000 véhicules immatriculés à Bruxelles.

M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Six cent mille.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — A Bruxelles ? (Le secrétaire d'Etat acquiesce) Cela me paraît beaucoup. Donc mon pourcentage est complètement faux. Dispose-t-on de statistiques relatives aux motifs pour lesquels ces dispenses ont été délivrées ? Des enquêtes ont-elles pu être menées à ce sujet ?

3. Dispose-t-on également de statistiques concernant le nombre de verbalisations prononcées à l'égard de contrevenants à l'interdiction de circuler ?

4. Certains insistent sur les coûts élevés d'une telle journée, notamment en matière de police. Qu'en est-il ? A-t-on des chiffres ?

5. Des observations quant à certaines possibilités de réaménagement de voiries ont-elles été effectuées à l'occasion de cette journée ?

6. Des services très différents ont été amenés à collaborer. Etes-vous satisfait de cette coopération ? Je songe en particulier aux communes sur lesquelles reposait une grande partie du poids de l'organisation de l'événement.

Cette dernière question m'amène à une réflexion qui a trait à un acteur clé d'une telle journée.

A cet égard, je rejoins les orateurs précédents.

Dans son édition du 24 septembre 2002, Le Soir titrait son billet d'humeur par « Le coup de pub raté ». Le journaliste écrivait : « Comment apprécier le fait de prendre le bus quand il faut jouer des coudes pour se faire une place ? Et rester debout sans pouvoir bouger pendant de longues minutes ? Comment donner l'envie de prendre le tramway à des gens qui y goûtent pour la première fois quand les trois derniers qui viennent de passer refusent obstinément de les laisser monter ? »

A mon point de vue, la STIB a commis une double erreur.

Contrairement à De Lijn, par exemple, qui pratiquait la gratuité sur tout son réseau et donc aussi à Bruxelles, la STIB avait opté pour la formule d'un ticket vendu au prix de 2 €.

Disposez-vous déjà d'indications quant au succès de l'opération concernant le nombre de souscriptions à un abonnement mensuel, condition requise pour pouvoir récupérer les 2 euros en question ? A ce jour, combien d'abonnements mensuels de ce type ont-ils été vendus ?

En termes d'image, je trouve dommage que sur le territoire bruxellois on doive payer sur le réseau STIB alors qu'on peut voyager gratuitement sur De Lijn, un réseau parfois concurrent à Bruxelles. Bien sûr, vous me répondrez que deux jours plus tard, dans le cadre de la semaine de la mobilité, on a distribué 15.000 tickets avec des kits mobilité aux navetteurs en six points d'entrée du territoire bruxellois. Je trouve choquant qu'on fasse ce cadeau à des navetteurs qui ne financent en rien la Région bruxelloise et qu'on fasse payer les Bruxellois qui, eux, par leur impôt, financent la STIB. C'est une erreur stratégique et psychologique.

Par ailleurs, il semblerait que certaines stations de métro aient été en rupture de stock de tickets, ce qui a été source de difficulté pour les usagers. Le problème de la vente expliqué par M. Grimberghs s'est également posé dans les bus et les trams, des files se formant, le conducteur étant longuement soumis aux opérations de vente, ce qui a entraîné une perte de temps et des retards parfois faramineux que l'on ne pouvait, cette fois, imputer aux automobilistes.

Deuxième erreur : la STIB a opté pour l'horaire du samedi, en affirmant que le régime des jours ouvrables aurait été trop coûteux et trop compliqué.

Ce choix est une faute. Comment peut-on ainsi manquer de bon sens ?

Un jour où on interdit aux gens d'utiliser leur voiture, où on veut qu'ils optent pour l'alternative du transport en commun, on choisit une fréquence qui a pour résultat des véhicules où les usagers sont encaqués comme des harengs et des arrêts où des personnes ne peuvent plus monter dans des bus ou des trams qui affichent complet !

C'est tout le contraire d'une propagande pour le transport en commun ! On donne de celui-ci une image repoussante plutôt qu'attrayante. Bien sûr qu'injecter davantage de véhicules augmente les coûts de personnel et de fonctionnement. Mais il y a une mission de service public. Et les responsables de la STIB ne se sont pas donné les moyens de la remplir correctement à l'occasion de cette journée phare.

Pour terminer, après ce flash-back sur un passé tout proche, je voudrais envisager un futur qui l'est également, du moins du point de vue de la préparation du prochain événement.

L'an prochain, le 22 septembre 2003, date fétiche pour l'organisation de la journée européenne sans voitures, sera un lundi. Un jour où une majorité de nos concitoyens se rendent à leur lieu de travail. Un jour où ils ne sont pas dans les mêmes dispositions d'esprit que lors d'un dimanche consacré aux loisirs.

Il est plutôt illusoire de croire à un lundi sans voitures sur les 162 km² du territoire bruxellois. Il serait toutefois inacceptable qu'après avoir fait le maximum en 2002, on ne fasse rien, ou alors, quelque chose de très limité ou de purement symbolique, en 2003. Le décalage entre les deux années ne pourrait qu'apparaître comme un gigantesque pas en arrière.

Je voudrais vous soumettre plusieurs propositions à cet égard, Monsieur le Secrétaire d'Etat. Premièrement, je vous suggère de refaire un dimanche sans voiture soit à l'ouverture, soit à la clôture de la semaine de la mobilité, c'est-à-dire le 21 ou le 28 septembre 2003. Je crois que vous devriez étudier la question avec la Conférence des bourgmestres. Deuxièmement, afin de respecter l'esprit du 22 septembre, il faudrait profiter de cette journée pour tester des aménagements locaux favorisant la mobilité alternative. Il s'agirait, par exemple, d'empêcher les itinéraires clandestins en modifiant les sens de circulation de certaines artères utilisées à mauvais escient. Vous connaissez la problématique de la rue du Château. Il y en a beaucoup de ce genre à Bruxelles ! On pourrait également réduire à certains endroits le nombre de bandes de circulation et en réserver certaines aux transports en commun. On peut encore réfléchir à d'autres possibilités. Troisièmement, il faudrait également songer à travailler avec la proche périphérie, un peu dans un esprit de communauté urbaine. En effet, il y a un problème sur le territoire des dix-neuf communes, mais bien entendu, il y a également l'amont. Ce genre d'opération doit être préparée, étudiée avec les différentes communes. Une fois un thème arrêté, il conviendrait de déterminer, avec les communes les endroits où ils s'appliqueraient et de réfléchir à tous les aspects pratiques, à l'information de la population, etc. Le gouvernement a-t-il déjà envisagé les perspectives de l'action à mener l'an prochain ? Je serai heureux d'entendre toutes vos réponses à mes diverses questions. (*Applaudissements sur les bancs du MR.*)

(Mme Magda De Galan, Présidente, prend place au fauteuil présidentiel.)

(Mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, treedt als voorzitter op.)

Mme la Présidente. — Chers Collègues, Mme Emmery et M. Lootens-Staels étant absents, je passe la parole à Mme Martine Payfa.

Mme Martine Payfa. — Madame la Présidente, Messieurs les Ministres, Chers Collègues, c'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai entendu les réflexions de mes collègues concernant la journée sans voitures du 22 septembre.

Permettez-moi d'intervenir également dans ce débat, ayant pratiqué cette expérience depuis trois années dans une commune bruxelloise et ce, de manière stricte puisque, à chaque fois, le territoire entier de la commune était interdit aux voitures. J'aimerais donc vous livrer quelques commentaires qui visent à continuer cette sensibilisation de la population à l'utilisation d'autres moyens de transport et donc à l'inciter à d'autres comportements relatifs à la mobilité au sein de notre région. Cette journée sans voitures du 22 septembre 2002 a été bien acceptée par la population, mieux que les années précédentes, pas seulement parce qu'elle était organisée un dimanche mais aussi parce que, déjà, les mentalités évoluent. Un effort supplémentaire de la STIB s'avère absolument nécessaire à l'avenir, non pas nécessairement par la gratuité — sur ce point mon avis est plus nuancé que celui de certains collègues — mais surtout par une augmentation des fréquences et des capacités des transports publics. A titre personnel, je suis contre la gratuité, car je suis persuadée que la population de Bruxelles est prête à payer, à condition que le service soit efficace. Cependant, il n'est pas normal que des discriminations existent et que la gratuité soit offerte ailleurs, mais rien ne nous oblige à suivre les mauvais exemples. Le principe de la gratuité a pour conséquence que les gens considèrent que tout leur est dû et ce serait une erreur de s'engager dans cette voie-là.

Dans le cadre de cette expérience d'une journée sans voitures à l'avenir, nos efforts doivent porter davantage sur deux catégories de la population désireuses, elles aussi, de participer davantage, mais qui ont été négligées cette année. Je pense aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite. La STIB pourrait faire un effort en mettant à leur dispositions les bus munis d'un élévateur de manière à répondre à leur souhait de vivre, elles aussi, cette journée sans voitures dans leur ville.

Je déplore bien entendu le manque de visibilité des communes dans ce projet alors que ce sont principalement elles qui ont porté en grande partie l'organisation pratique de cette journée par des investissements, par la mise à disposition de personnel, par la distribution de dérogations. Ce sont d'ailleurs les bourgmestres qui ont eu à assumer le rôle le plus ingrat en devant, bien évidemment, être vigilants concernant la distribution des autorisations de circuler. C'est donc avec tout le soutien des dix-neuf communes que cette journée sans voitures a pu voir le jour, a pu se concrétiser. Je dois avouer que la récupération médiatique par la ministre des Transports et l'insuffisante visibilité donnée aux communes par la région ont quelque peu énervé, à juste titre, les dix-neuf bourgmestres. Néanmoins, la Conférence des bourgmestres a exprimé sa volonté de réitérer cette expérience, dans un communiqué de presse que je vous livre ici : « La Conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale — dont M. Vandenhaute fait partie —, réunie en séance ce 25 septembre 2002, a constaté avec satisfaction qu'une grande majorité de la population bruxelloise a contribué au succès de l'opération « En ville sans ma voiture » du 22 septembre dernier. La Conférence s'en réjouit et tient plus particulièrement à remercier toutes celles tous ceux qui ont assuré la réussite de cette journée. La Conférence regrette cependant que la région, nonobstant sa participation active à la médiatisation de cette Journée, n'ait pas voulu, via le réseau régional de transports en commun, assurer la gratuité des déplacements effectués par la STIB, « — ma position personnelle est plus nuancée sur ce point — » pas plus qu'elle n'ait jugé utile d'accroître les fréquences des trams, métros et bus en circulation ce dimanche 22 septembre.

La Conférence estime, en tout état de cause, eu égard à l'accueil généralement favorable des habitants, que cette opération d'une « journée sans ma voiture » pourrait être renouvelée en septembre 2003 pour autant qu'elle ait lieu un dimanche ». La Conférence des bourgmestres est donc désireuse de maintenir un dimanche sans voitures au mois de septembre 2003 tout en mettant à profit la journée européenne du 22 septembre pour l'expérimentation d'initiatives plus ciblées liées à la mobilité.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Quand a eu lieu cette conférence ? Je n'ai pas trouvé trace du communiqué dans les journaux.

Mme Martine Payfa. — La Conférence des bourgmestres s'est réunie le 25 septembre. Je vous transmettrai une copie du communiqué. Pour terminer, je souligne que cette journée a un atout majeur, celui de permettre aux gens de prendre le temps d'arrêter le temps, ce qui fait du bien à tout le monde. (*Applaudissements sur les bancs MR et Ecolo.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Johan Demol.

De heer Johan Demol. — Mevrouw de Voorzitter, zondag 22 september heeft ons een voorsmaakje gegeven van wat het zal zijn als de groene Talibans het hier voor het zeggen krijgen.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Ik dacht dat we Chinezen waren omdat we fietsen en wandelen.

De heer Johan Demol. — Chinezen, communisten, Talibans dat is allemaal ongeveer hetzelfde. Ze dringen hun wil op. Nooit heb ik zoveel Brusselaars Brussel zien verlaten dan het weekend van 21-22 september. De heer Chabert zegt dat hij in het weekend graag onder een boom zit. Wel dat weekend zijn er veel Brusselaars onder een boom gaan zitten. De horeca-sector hield zijn deuren dan ook gesloten. Dus een minderontvangst aan belastingen, terwijl Brussel veel heeft moeten uitgeven voor overuren van allerhande diensten. In het hele beslissingsproces rond die autoloze zondag zijn de economische actoren nooit geraadpleegd. De heer Neefs, voorzitter van de Brusselse horeca, heeft verklaard dat zijn sector nooit werd geconsulteerd. De gezagvoerders die het vooral van mediamanipulatie moeten hebben om politiek te overleven, mogen weten dat hun communicatiebeleid heeft gefaald. Elkeen die in Brussel zijn oor te luisteren legt in de enkele nog overblijvende handelsstraten, markten of welbekende horeca-trekpleisters heeft kunnen horen wat de kleinhandel denkt van het initiatief van de regering.

Het brutale overhaaste opdringen van een autovrije zondag greep plaats in een decorum dat herinneringen oproept aan een communistisch verleden. Ook de Russische koelaks moesten het veld ruimen. In 2002 moeten de snode automobilisten worden vervangen. Om zulke revolutie aan het volk op te dringen, zelfs al begint die 's morgens en eindigt ze 's avonds, was het beter geweest met de nodige omzichtigheid te werk te gaan.

Er werden tienduizend vergunningen uitgereikt aan de verschillende categorieën weggebruikers die er aanspraak op konden maken. Maar nog zoveel anderen bleven in de kou staan. Niet alleen medici, paramedici of thuisverplegers hebben een pasje nodig. Sommige mensen gaan elke dag met de auto een zieke ouder bezoeken en bijstaan. Voor die mensen die ook hulpverleners zijn, was er die zondag een probleem.

De doelstelling, die dag het leefmilieu minder vervuilen, werd allerminst gehaald, en dan spreek ik nog niet over de koolstofuitstoot.

Op de belangrijkste verkeersas van de Louizalaan weerklonk tussen 14 en 16 uur nagenoeg zonder onderbreking het geloei van een reeks sirenes van de hulpdiensten, erger dan op dagen met auto's.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische hulp. — Pleit u nu tegen de sirenes van de hulpdiensten ?

De heer Johan Demol. — Ik wil alleen duidelijk maken dat het geluid van de sirenes nog meer hindert als er geen auto's zijn. De ordonnanties zijn afgestemd op het algemeen geluid. Als dat ontbreekt, hoor je sommige geluiden sterker.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Vous avez de drôles de notions scientifiques.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische hulp. — Uw conclusie is hoe meer verkeer, hoe minder de mensen last hebben van de sirenes van politie- en brandweerwagens. Een kronkelredenering als u het mij vraagt.

De heer Johan Demol. — Toch niet. Als het algemeen geluid plots veel zwakker is, dan hoort de mens veel beter de opvallende geluiden.

De heer Rufin Grijp. — Soms kan ik u nog volgen, Mijnheer Demol, maar nu heb ik het moeilijk. Vergist u zich niet van debat. Interpelleert u misschien over de brandweer ? Misschien moet de voorzitter andere ministers roepen om u te antwoorden.

De heer Johan Demol. — Ik heb wel wat ervaring met politiewerk. Zo weet ik dat als de politiewagens 's nachts moeten uitrijden, hun sirenes maar uitzonderlijk mogen worden gebruikt. Als er geen voertuigen op de weg zijn, moeten de sirenes dan wel loeien om voorrang te vragen ?

Hoe komt het dat tot op heden geen melding kon of mocht worden gemaakt van het budget van de politie-uren voor dat weinig originele initiatief ? Hoeveel heeft dat nooit geziene politievertoon gekost, in euro's of in werkuren ?

Hoe komt het dat de agitproppers van de autovrije zondag niet eens de elementaire hoffelijkheid hadden om zich te verontschuldigen tegenover degenen die enkel over de zondag beschikken om zich met de auto te verplaatsen ? Veertien dagen zonder autoverplaatsing is voor sommige mensen heel lang wachten.

Hoe komt het dat niemand van de reclamejongens of zelfs van de « democratische » beslissers eraan gedacht heeft om aan de onderhorigen van ons fiscaal regime een *pro rata*-terugbetaling aan te kondigen van de heffingen en taksen allerhande die worden betaald om met een ontploffingsmotor te mogen rijden, om een standplaats op een markt te krijgen enz. ?

Een beklemmend gevoel maakte zich van mij meester wanneer ik het gratis oproepnummer vormde om informatie over die intussen beruchte zondag te krijgen. De dame aan de telefoon deed niet anders dan elke vraag onderbreken met haar eigen vragen naar de identiteit van de vraagsteller waarbij de leeftijd en de bron die de vraagsteller het roemruchte oproepnummer had aangereikt centraal stonden. Werd die persoon betaald om op vragen te antwoorden of om de computer van de gedachtepolitie te voeden ?

Heel de groteske improvisatie hield ook in dat personen die het hoofdstedelijk gewest met de auto wensten te bereiken, het bevel kregen hun vervuilend voertuig op bepaalde parkeerterreinen aan de rand van het gewest te parkeren, maar zonder dat iemand zich er rekenschap van gaf dat het voor een aantal van die weggebruikers ontzaglijke veiligheidsrisico's inhield. Er kan geen twijfel over bestaan dat eenieder het recht heeft te vervoeren wie en wat hij wil overeenkomstig de vigerende wetgeving. Op niet bewaakte parkeerterreinen krijgen Europese burgers plots het bevel hun voertuig met al zijn inhoud te parkeren, en dat in een Europese Unie waar het vrij verkeer van goederen, diensten en personen een onaantastbaar recht is.

Eens te meer greep de overheid op een ondoordachte en autoritaire wijze in in het dagelijks leven van de burgers. Dag in, dag uit wordt de moegetergde burger bestookt met allerhande inbreuken op zijn veiligheid en zijn vrijheid. Dag in, dag uit moet hij wijken voor allerhande evenementen die hem met veel barnumreclame of door media-intoxicatie worden opgedrongen, maar die in feite enkel door kleine minderheden worden gewenst. De autovrije zondag was een nieuwe bijdrage tot de dood van handel en nijverheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Over de totale desorganisatie bij de MIVB zal ik kort gaan. De wachttijden zijn nooit zo lang geweest als op 22 september.

Mme la Présidente. — Avant de passer la parole à M. Béghin, je vous informe que nous entendrons ensuite Mme Emmery, Mme Byttebier et M. Vanraes. Je vous rappelle que pour des raisons impératives, le Bureau doit se réunir à 12 h 30 précises. Etant donné que les interventions seront assez brèves, le ministre Chabert aura le temps de répondre. S'il souhaite intervenir, M. Delathouwer aura l'occasion de le faire après les questions d'actualité.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische hulp. — Mevrouw de Voorzitter, u gaat me toch niet verplichten vanmiddag te antwoorden. Ik werd gisteren niet eens verwittigd dat het debat naar vandaag werd verschoven.

Mevrouw de Voorzitter. — Als alle sprekers bondig zijn, krijgt u nog de kans om vanochtend te antwoorden, Mijnheer Delathouwer.

De heer Jan Béghin heeft het woord.

De heer Jan Béghin. — Mevrouw de Voorzitter, zoals nog vele anderen denk ik dat de autoloze zondag geen alleenzaligmakende maatregel is, maar gewoon een « evenement » dat velen ertoe kan aanzetten eens na te denken over ons overdreven autogebruik. Een autoloze zondag kan ook een aangename stadsdag zijn om Brussel op een rustige manier te ontdekken, te voet of met de fiets.

Een autoloze zondag heeft vele implicaties, bijvoorbeeld voor de horeca-sector, voor de politie- en veiligheidsdiensten. Het initiatief heeft ook een kostprijs en het zal zeker moeten worden geëvalueerd. Ik neem aan dat de minister en de staatssecretaris daartoe het initiatief zullen nemen en dat ze zich niet zullen laten afleiden door populistische politici van de *Mouvement Réformateur* en het Vlaams Blok, die misbruik maken van de situatie.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Une seule voix n'est pas le MR.

De heer Jan Béghin. — Je faisais allusion au texte que M. Grimberghs a lu concernant M.Vandenhaute.

Conclusies moeten worden getrokken in overleg met de horeca-sector. Een autoloze zondag zou een hoogdag kunnen zijn voor de sector op voorwaarde dat de zaak met de sector wordt voorbereid.

Als iedereen goed wordt geïnformeerd, zou er ook wel eens te weinig plaats kunnen zijn in de Brusselse restaurants.

Ik wil drie opmerkingen formuleren. Als er nog eens een autoloze dag wordt georganiseerd — ik neem aan dat een weekdag niet geschikt is — dan zou er meer promotie moeten worden gemaakt voor het openbaar vervoer. Ik durf niet zeggen dat het gratis moet zijn. Een lage prijs, bijvoorbeeld 1 à 2 euro, voor een hele dag moet kunnen.

Het aanbod van trams en bussen moet zeker hoger liggen dan nu het geval was. De belangrijkste doelstelling is dat mensen leren gebruik maken van het openbaar vervoer en er de mogelijkheden van leren ontdekken. Velen beseffen nog niet hoe snel de metro wel rijdt.

Voor de gelegenheid zouden speciale trajecten met overstappen kunnen worden uitgestippeld waarbij aandacht voor openbaar vervoer en informatie over de stad worden gecombineerd.

Een punt dat ik vooral wil benadrukken en dat weinig aandacht kreeg, is de verkeersveiligheid op zo een dag. Toen ik met de fiets rondreed, moest ik vaststellen dat de weinige auto's die wel mochten rondrijden, meestal te snel reden. Dat was vooral het geval voor taxichauffeurs. Enerzijds, chauffeurs die te snel reden en anderzijds, voetgangers en fietsers die zorgelozer de openbare weg gebruikten : die combinatie leidde nogal eens tot gevaarlijke situaties. Met eigen ogen heb ik gezien dat fietsers die door het rode licht reden op het nippertje niet in aanrijding kwamen met een taxi die razendsnel reed.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische hulp. — Razendsnel rijden mag ook een auto niet.

De heer Jan Béghin. — Natuurlijk niet. Ik wil maar zeggen dat ook op een autoloze zondag de verkeersregels moeten worden gerespecteerd.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Isabelle Emmery.

Mme Isabelle Emmery. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je vous remercie de me permettre d'intervenir alors que je devais le faire sous la forme d'une interpellation.

Durant la semaine de la mobilité, la presse s'est fait l'écho d'une action de promotion menée par la STIB auprès des navetteurs qui rejoignent la capitale en voiture. Il s'agissait d'une distribution gratuite de kits « mobilité » qui comprenaient, entre autres, un libre parcours valable un jour sur le réseau de la STIB.

Cela n'a pas manqué de surprendre de nombreux Bruxellois qui, quelques jours plus tôt, lors de la journée sans voitures, avaient déploré le faible engagement de la STIB dans l'organisation de cette manifestation.

J'ai moi-même pu constater cette situation. Partie en famille de mon domicile vers le quartier de Cureghem pour participer à un barbecue, je me suis retrouvée, à l'aller comme au retour, dans un tram 56 archibondé. Les choses étaient encore accentuées par la présence de nombreuses familles, avec enfants et poussettes, ainsi que de personnes chargées de commissions et de caddys revenant des marchés dominicaux. J'ai même vu des gens qui ne sont pas parvenus à entrer, tout simplement. Je ne pense pas avoir été la seule à assister à ce lamentable spectacle et les témoignages que j'ai pu lire dans la presse du 23 septembre m'ont confortée dans l'idée de vous interpeller.

En effet, lors de cette journée, dont l'objectif prioritaire était de montrer qu'il est possible de vivre un jour sans voiture et d'utiliser par conséquent d'autres moyens de transport et, en particulier, les transports en commun, les Bruxellois n'ont pas pu compter sur la STIB pour assurer une véritable alternative à leurs déplacements, alors qu'on a comptabilisé deux fois plus d'oblitérations qu'un dimanche normal.

La STIB s'est retranchée derrière une série d'excuses dont les principales sont les suivantes :

— dès lors que la journée était également ludique et que la chaussée était réservée d'abord à des activités diverses sans rapport avec sa fonction première, la progression des véhicules a été entravée et désorganisée;

— le transport public était rendu d'autant plus difficile que la vitesse était limitée partout à 30 km/h, ce qui a empêché le respect des horaires;

— en outre, toujours selon la STIB, les clients nouveaux n'avaient pas encore les réflexes des usagers quotidiens, ce qui a également contribué à retarder le service.

Je pense cependant que si la fréquence des trams et des bus n'avait pas été limitée à celle d'un samedi, donc à peine supérieure aux horaires dominicaux, la promotion du transport public aurait été mieux assurée et les entraves à la circulation que je viens d'énumérer auraient été neutralisées.

Plus grave encore est le manque d'effort consenti en ce qui concerne les tarifs. A part l'édition d'un billet d'un jour à 2 euros au lieu de 3,60 euros, les tarifs sont restés tout à fait ordinaires. Aucune ouverture, donc, pour offrir la gratuité des transports en commun durant la journée sans voitures.

Dès lors, je voudrais poser une série de questions sur la politique de promotion menée par la STIB :

— quel est le budget dont dispose la STIB pour mener ces actions ?

— bénéficie-t-elle d'un soutien régional spécifique pour mener ces actions ?

— celles-ci sont-elles décidées par la STIB seule ?

Pour en revenir à la distribution des kits « mobilité », le choix de concentrer les moyens sur les navetteurs a-t-il été concerté avec le gouvernement ?

Si le report de la navette automobile vers les transports en commun engendre certainement des conséquences positives pour la mobilité à

Bruxelles, encore faudrait-il, dans une perspective de plus grande cohérence, qu'il existe une véritable alternative jusqu'aux frontières de la région : en l'occurrence, le RER, qui se fait toujours attendre.

Sur le plan financier, en revanche, le seul accroissement du transport des non Bruxellois ne peut qu'aggraver la situation de la STIB, puisque chacun sait que le prix du billet ne compense que partiellement le coût du transport. Dès lors, pensez-vous qu'il soit raisonnable d'utiliser les moyens de promotion prioritairement à destination des navetteurs comme vous l'avez fait, la semaine de la mobilité. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan Mevrouw Adelheid Byttebier.

Mevrouw Adelheid Byttebier. — Mevrouw de Voorzitter, de Europese zondag zonder automobiel waar we hier een jaar geleden op hebben aangedrongen, is een feit geworden, een succes zelfs.

Het feit dat alle fracties aan het debat deelnemen bewijst dat zo een dag ons allen na aan het hart ligt. Dat Brussel participeert aan die Europese dag, is goed voor ons Europees imago. Als daarenboven het Vlaams Blok en extreem-rechts op zo een dag Brussel ontvluchten dan is dat mooi meegenomen.

Vele sprekers hebben gezegd dat het openbaar vervoer de volgende keer beter moet worden georganiseerd. Dat klopt en ook het politiereglement moet voor zo een dag worden aangepast. De snelheid wordt best beperkt tot 30 km per uur, want op zo een dag gedragen de voetgangers die weinig op straat komen zich wat euforisch.

Ik moet toegeven dat er ook kansen zijn gemist. De *commerçanten* waren niet zo tevreden. Misschien is het allemaal een kwestie van adequate en tijdige voorlichting. Op de Vismarkt waren de restaurants gesloten, wat sommigen ertoe aanzette een bordje omhoog te steken met daarop « *Zut, nous avons faim* ». We hopen dat die *commerçanten* hun houding tegen de volgende keer zullen veranderen en inzien dat ze met zo een dag ook hun voordeel kunnen doen.

Wat mij vooral heeft getroffen, is dat de kinderen heel blij waren dat ze zonder te veel bemoederen de straat op konden. Een leefbare stad is in de eerste plaats een stad op kindermaat.

22 september is de Europese dag zonder auto. De dag van 22 september — volgend jaar een maandag — moet worden voorbehouden voor sensibiliseringsacties. Als er ook voor of na 22 september een autoloze zondag wordt georganiseerd, zal ik zeker present zijn bij de feestelijkheden.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Jean-Luc Vanraes heeft het woord.

De heer Jean-Luc Vanraes. — Mevrouw de Voorzitter, ik heb genoten van die autoloze zondag. Met mijn vrouw en mijn zoon ben ik in Brussel gaan fietsen. En we vonden dat tof. Maar verre van mij om die persoonlijke visie te gaan veralgemenen. Ik wil niet egoïstisch doen.

Als VLD'er die graag naar de bevolking luistert, heb ik een kleine opiniepeiling georganiseerd. Ik heb 500 mensen aangeschreven en kreeg 71 antwoorden. Gezien de korte periode die ik daarvoor had uitgetrokken, vind ik dat geen slecht resultaat. Wat mij vooral opviel is dat het onderwerp « autoloze zondag » de mensen niet onverschillig laat.

Ziehier de acht vragen die ik heb gesteld en het antwoord dat ik kreeg.

1. Woont u in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ? 68 ja, 3 neen.

2. Vindt u de autoloze zondag van 22 september een goed initiatief ? 39 ja, 28 neen, 4 geen mening.

3. Hebt u deelgenomen aan een of meer evenementen die dag ? 12 ja, 59 neen.

4. Vindt u dat voldoende over het initiatief werd gecommuniceerd ? 36 ja, 33 neen, 2 geen mening.

5. Vindt u dat er te veel/te weinig pasjes werden verdeeld ? 18 zeggen dat er teveel zijn rondgedeeld, 11 zeggen dat er te weinig zijn rondgedeeld, 42 hebben geen mening.

6. Vindt u het aanbod openbaar vervoer toereikend ? 24 ja, 28 neen, 19 geen mening.

7. Vindt u dat het initiatief voor herhaling vatbaar is ? 43 ja, 26 neen, 2 geen mening.
8. Vindt u dat een volgende keer het hele gewest autoloos moet zijn of moeten enkel bepaalde wijken autoloos zijn ? 34 liever het hele gewest, 32 liever bepaalde wijken, 5 geen mening.

Over de pasjes hebben we de meest passionele reacties gehad. Vooral mensen die met de auto moesten gaan werken en geen pasje hadden gekregen, waren boos. Zo een probleem moet volgens mij volgende keer gemakkelijk kunnen worden opgelost.

Uit die beperkte enquête zien we dat de reacties uiteenlopend zijn. We moeten niet super enthousiast doen. Dat zou overdreven zijn. Het is juist dat er weinig openbaar vervoer was. Het was soms echt drummem om op bus of metro te geraken. Een volgende keer moet het aanbod groter zijn. De prijs kan ook best laag worden gehouden. Voor mijn part moet het niet gratis zijn, al is dat tegenwoordig in de mode. Bedoeling van zo een dag is vooral de mensen de voordelen van het openbaar vervoer te laten ontdekken en een overschakeling in de hand te werken.

Met beperkte middelen heb ik aan participatie gedaan. Ik neem aan dat de regering over een paar maanden met een veel gestoffeerder rapport zal uitpakken. De algemene reacties waren : zo een initiatief mag nog, maar liefs op een zondag en vermijd overbezetting van het openbaar vervoer en problemen met de passen.

Mevrouw de Voorzitter. — Minister Jos Chabert heeft het woord.

De heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Mevrouw de Voorzitter, we kunnen dit zeker geen moeilijk debat noemen. Het verheugt me dat deze

Assemblee nagenoeg eensgezind is over de autoloze zondag. Die vaststelling is een hart onder de riem. Dat alle fracties het woord hebben gevoerd, toont aan dat de autoloze zondag iedereen aanbelangt. Ik dank al degenen die hebben bijgedragen tot het succes ervan, in het bijzonder de burgemeesters, de federale en lokale politie, en alle verenigingen en comités die zich met hart en ziel hebben ingezet voor het welslagen van die dag. Zonder hen was het initiatief onmogelijk geweest. Die autoloze zondag was het beste voorbeeld dat ik ooit al heb gezien van een *bottom-up* democratie. Het zijn namelijk de burgemeesters die ons, ministers, hebben voorgesteld om het initiatief uit te breiden tot de negentien gemeenten.

Je suis extrêmement reconnaissant à tous ceux-là. Je suis d'autant plus heureux de constater qu'aujourd'hui la Conférence des bourgmestres persiste et signe. Cela est très important pour nous. En effet, les bourgmestres travaillent beaucoup dans leur commune et faute de les avoir de notre côté, il n'est pas possible de réaliser cette journée sans voitures. Je leur suis donc très reconnaissant. Il est possible que l'année prochaine, on rende encore plus visible cette présence des bourgmestres et que l'on collabore encore plus intimement avec les autorités communales.

Vous aurez compris que j'ai une appréciation personnelle de cette journée. En tant que ministre responsable, mon appréciation est également tout à fait positive. Toutefois, je crois qu'il est encore possible d'améliorer les choses. Quoi qu'il en soit, ce qui a été fait constitue déjà un pas très important. La population bruxelloise a d'ailleurs globalement apprécié cette initiative. Nous vous en dirons encore un mot tout à l'heure.

Avec mon collègue, M. Delathouwer, je m'efforcerai de répondre de façon globale à la plupart des questions qui ont été posées. Certaines d'entre elles sont très techniques. Peut-être pourrait-on y revenir, par voie orale ou écrite. Mme Emmery, MM. Cools, Cornelissen et Grimberghs, ainsi que MM. Béghin, Vanraes m'ont posé diverses questions à ce sujet.

Je ne vous cache pas que lorsque la décision a été prise d'organiser cette journée sans voitures, l'enthousiasme n'a pas toujours été délirant. Même au sein du gouvernement de notre région, nous avons dû plaider la cause de cette journée. Finalement, le gouvernement s'est rangé unanimement derrière cette proposition que M. Delathouwer et moi-même avions déposée. Le scepticisme était partagé par d'aucuns dans la région. D'aucuns pensaient que cette opération ne serait pas une réussite. Ils estimaient qu'il était trop compliqué et inconcevable de libérer la région de tout trafic automobile. Je leur ai répondu qu'en tant que ministre national des Transports, j'avais organisé une telle opération sur l'ensemble du territoire en 1974-1975. A l'époque, c'était concevable. Pourquoi cela ne pourrait-il plus l'être aujourd'hui ? En 1974-1975, la population belge avait été très heureuse de cette expérience. On s'est un peu moqué de nous lorsqu'on a rappelé cet événement mais j'ai pu constater qu'aujourd'hui, à Bruxelles, de Watermael à Ganshoren, en passant par Koekelberg, les gens étaient heureux de pouvoir se promener dans les rues de Bruxelles. Il est tout de même important que la politique puisse être associée à ce genre d'événement. Pour une fois, nous avons été sur la même longueur d'ondes que la population. Cela fait plaisir.

Dans les semaines précédant le « dimanche sans voitures », on s'est demandé si l'information arriverait à temps. Il est vrai que si l'information n'arrivait pas à temps, cela pouvait poser de gros problèmes. Mais on a réalisé l'opération, les médias y ont participé et tout s'est bien passé. Il est possible que l'on ait démarré la publicité un peu trop tard, mais c'était au mois d'août. C'est l'expérience qui nous permettra d'améliorer les choses. Nous verrons si les médias ne doivent pas intervenir plus tôt à l'avenir. Contrairement à l'enquête menée par M. Vanraes, on a constaté que 80 % de la population, soit la grande majorité, avait été avisée à temps. Mais il faudrait atteindre les 100 %.

La très large attention que les médias ont apportée au dimanche sans voitures, et la signalisation qui avait été apposée sur les grandes voiries de pénétration ont eu en grande partie l'effet escompté.

Je dois admettre que mon collègue, M. Delathouwer, et moi-même avons suivi de très près les préparatifs de cet événement. Nous nous demandions comment les Bruxellois et les visiteurs allaient réagir, si des accidents ne risquaient pas de survenir. Comment Bruxelles aillait-elle se comporter ? Après avoir visité plusieurs communes et quartiers de notre région, je peux dire que nulle part des problèmes particuliers n'ont été signalés. De Schaerbeek à Evere, en passant par St-Josse, Molenbeek, Anderlecht ou le centre-ville, j'ai constaté que les gens reprenaient possession de la ville. Ils ont recouru de façon intensive aux différentes facilités qui leur étaient offertes.

In sommige gemeenten werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om alternatieve verkeersplannen uit te proberen. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de Waversesteenweg in Oudergem waar binnenkort tot een evaluatie zal worden overgegaan in samenwerking met het gemeentebestuur.

De politie was aanwezig, en trad op een correcte wijze op ten opzichte van de mensen die de richtlijnen niet opvolgden. Zij deed dit op een preventieve wijze. Hierbij wil ik opmerken dat de verbodsbepalingen in het algemeen zeer goed zijn opgevolgd. Ongevallen werden niet of amper gemeld, trouwens, de politiepatrouille die op zondagmorgen in Brussel normaal gezien instaat voor de vaststellingen van de ongevallen, kreeg geen enkele oproep !

Uit contacten met de federale en de lokale politiediensten heb ik kunnen vernemen dat de signalisatie op de Ring en op de andere wegen, uitstekend was. Alleen ter hoogte van de NAVO in Evere was er een klein probleem.

De enige wanklank als dat woord al mag worden gebruikt, is het feit dat heel wat fietsers en skaters, nagelaten hebben het verkeersreglement na te leven. Ter illustratie : de politie heeft een paar fietsers moeten onderscheppen die gebruik maakten van de Belliardtunnel en bijna de E40 waren opgeraakt. Dat soort gevaarlijke situaties moet volgende keer worden vermeden.

Mme Martine Payfa. — Monsieur le Ministre, autant les taxis roulaient trop vite — je pense qu'il faudrait les sensibiliser à ce genre d'opération —, autant je rends hommage aux chauffeurs de bus qui ont respecté les 30 kilomètres/heure et ont fait preuve d'une grande convivialité. Ils adhéraient à la philosophie de cette journée. Je tenais à le préciser.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux Publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Je vous

remercie de cet hommage rendu aux chauffeurs d'autobus. Je suis de votre avis. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles des retards étaient enregistrés. Normalement, les bus roulent plus vite. Ils ont fait preuve d'une grande discipline. Je les en félicite et les remercie.

Hoeveel manschappen hiervoor werden opgeroepen weet ik niet, vermits dat tot de exclusieve bevoegdheid van de politiezones behoort en het gewest geen politiebevoegdheid heeft.

Mevrouw de Voorzitter. — Bevestigt u uitdrukkelijk dat het gewest daarvoor niet bevoegd is ?

De heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Inderdaad. Ik kan alleen maar de wet toepassen.

La présence dissuasive de la police a, en outre, conduit à la diminution du nombre de délits dans certaines communes de façon spectaculaire par rapport à un dimanche ordinaire. Nous ne nous y attendions pas. C'est l'un des aspects positifs de cette journée.

Je sais que certains commerçants s'opposaient à cette initiative mais je me demande s'ils n'auraient pas dû se montrer plus créatifs afin de profiter des possibilités offertes par cet événement.

J'ai assisté dans quelques quartiers de Bruxelles à de grandes fêtes, à l'organisation desquelles nombre de commerçants ont participé. D'autres quartiers, tel le « Vismet » ont rencontré des problèmes. Il y a eu là une réaction que je ne comprends toujours pas. L'année prochaine, moyennant une meilleure communication, les commerçants se rendront compte qu'ils font partie de cette grande communauté et qu'ils ont tout intérêt à s'intégrer à cette fête, notamment pour en tirer des profits de type économique. Je crois, Monsieur Demol, que vouloir monter les commerçants contre le reste de la population à Bruxelles ne sert à rien, parce qu'ils vivent de cette population qui, elle, a besoin d'eux. Ils doivent donc collaborer, ce qu'ils ont par ailleurs fait dans de nombreuses communes. Si certains se sont opposés à la fête, il s'agit d'une minorité et je vous promets que l'année prochaine les contacts seront pris plus tôt afin que la créativité des commerçants, des représentants de quartier soit, au niveau des différentes communes, rentable à 100 %.

Est-ce que je veux dire par-là que tout était parfait et que l'on ne saurait mieux faire ?

Certainement pas. C'est ainsi que je suis persuadé que des améliorations sont possibles en matière de communication et d'interactivité entre les différents secteurs concernés. J'estime aussi qu'il faut créer davantage de possibilités pour des initiatives locales, auxquelles il faut associer plus activement le secteur socio-économique, les communes en tant que telles et les quartiers. Organisons des fêtes de quartier partout ! Cette journée pourra ainsi devenir de plus en plus importante et de plus en plus supportée par la population, qui le fait déjà en grande majorité.

Je pense cependant que les choses ne peuvent que s'avérer plus facile dans le futur puisqu'il est nettement plus difficile d'organiser un événement pour la première fois que d'organiser une manifestation annuelle.

Cela constituait une primeur. Mais tout compte fait, tous les participants et les coresponsables méritent non pas une satisfaction, mais une distinction.

Ce qui me paraît remarquable c'est que plus des trois quarts de la population a accueilli favorablement cette journée d'action. Je suis également persuadé que ce « Dimanche Sans Voiture » peut être sujet à répétition, peut-être pas le 22 septembre mais le dimanche de la Semaine de la Mobilité et avec un périmètre plus restreint … Je me demande toutefois si la fin de l'action n'interviendrait pas mieux à 18h afin de faciliter quelque peu le retour vers la ville au soir.

Je suis persuadé, comme dit Giscard à la Convention qu'« un large consensus se dessine ». Cette journée aura donc lieu un dimanche. Il en sera discuté au sein du gouvernement. De toute façon, M. Delathouwer et moi sommes déjà d'accord : une journée, oui; un dimanche, oui ! Nous examinerons également si la fin de l'action ne devrait pas intervenir plus tôt, car un problème de circulation a été rencontré autour de 19 heures à l'occasion des retours de week-ends vers la ville. Nous reverrons peut-être le périmètre.

Donc, *grosso modo*, cette initiative sera poursuivie et cette fête ne sera nullement supprimée, que du contraire.

J'en viens aux transports en commun. En la matière, je reconnais que c'était l'une des imperfections de la journée. Il importera de se concerter avec la STIB, qui a fait ce qu'elle pouvait, mais les améliorations sont nettement possibles.

Il est clair que les sociétés régionales de transport public ont largement contribué au succès de cette journée.

J'ai par conséquent regretté que la SNCB n'ait pas estimé utile de proposer ce jour-là des fréquences accrues sur les lignes desservant Bruxelles, et sur la ligne 26 en particulier.

M. Marc Cools. — La SNCB n'en a pas proposé du tout !

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — La SNCB aurait dû augmenter les fréquences. Je ne puis que le regretter, mais la politique ferroviaire n'est pas, à ce jour, une matière régionale et il me serait difficile d'assumer la responsabilité pour des décisions ou l'absence de décisions ou de directives prises en la matière au niveau fédéral.

Mais je vous promets que pour l'année prochaine, j'aurai des contacts en temps utile avec la SNCB afin que cela ne se reproduise plus.

En ce qui concerne spécifiquement la STIB, je peux vous informer que l'on a opté dès le départ pour une amélioration de l'offre de transport public à prix réduit et non pas pour une offre limitée gratuite.

La STIB a estimé qu'un autre système devait être appliqué mais qu'elle n'a pas reçu de subsides complémentaires spécifiques pour ce 22 septembre.

(M. Jan Béghin, Premier Vice-Président, remplace Mme Magda De Galan, Présidente, au fauteuil présidentiel.)

(De heer Jan Béghin, Eerste Ondervoorzitter, vervangt Mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, in de voorzitterszetel.)

M. Bernard Ide. — Monsieur le Ministre, quel était l'enjeu financier pour que la STIB puisse assurer un transport gratuit ?

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — J'y arrive mais cette estimation est très difficile à chiffrer !

Le dimanche en question, on a proposé une capacité sur la base de l'horaire d'un samedi. Aujourd'hui, tenant compte de l'expérience vécue, je me demande si on ne doit pas tenir un horaire sur la base d'un jour ordinaire (pas un samedi ni un dimanche), ce qui coûte de l'argent, bien entendu. Mais, la STIB ayant constaté que le succès de cette journée était tellement grand, elle a fait appel à toutes les réserves disponibles, aussi bien en ce qui concerne le matériel roulant qu'en matière de personnel.

C'est ainsi que des rames de métro plus longues ont été utilisées sur les lignes 1A et 1B et que l'on a eu recours à des rames du type 7900 pour les lignes 18 et 56 qui sont en mesure de transporter un nombre plus important de voyageurs. En outre, le bus expérimental à l'hydrogène roulait gratuitement au centre-ville.

La STIB a cependant rencontré des problèmes pour faire rouler ses véhicules sur la base du bon horaire, à la suite de la limitation de vitesse à 30 km/h, aux nombreuses déviations pour des manifestations et événements locaux, ainsi qu'au comportement de nombreux cyclistes et piétons qui ne respectaient pas toujours à la lettre le code de la route, si bien que les conducteurs devaient se montrer extrêmement prudents et réduire leur vitesse, ce qu'ils ont fait.

On peut dès lors estimer que cette journée est devenue la victime de son succès et que la vitesse commerciale des transports en commun a dès lors diminué.

Il n'est donc pas étonnant que bon nombre de personnes aient eu l'impression que les temps d'attente étaient longs tandis que les capacités proposées avaient été revues à la hausse.

Elles devront probablement être revues davantage encore à la hausse, de même que les temps d'attente et les fréquences.

Exprimé en chiffres, cela signifie que les véhicules de la STIB ont parcouru 9 500 km en plus le dimanche 22 septembre et que les prestations du personnel de conduite étaient de quelques 1.100 heures supérieures à un dimanche ordinaire.

La vente des tickets d'un jour au prix de 2 EUR s'est avérée excellente, dans la mesure où le stock s'est retrouvé épuisé dans certains points de vente. Au total, 30 104 tickets spéciaux ont été vendus.

C'est donc un grand succès.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Que devait faire le candidat usager des transports en commun quand le stock était épuisé ?

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Il a probablement pris le tram sans ticket. Que peut-il-faire d'autre ? Mes collaborateurs me disent que, dans ce cas, les gens montent dans le tram et que, en cas de contrôle, ils paient cash.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Vous aviez mis le service de contrôle en congé ce jour-là …

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — De toutes façons, cela veut aussi dire que cette expérience a été un grand succès. On a été un peu submergé mais cela arrive. Il vaut mieux être victime de son succès que d'une catastrophe. Dans ce cas-ci, c'est un succès, et on apprend pour l'année prochaine.

Il convient de remarquer que quelques centaines de personnes ont profité de la possibilité de déduire le prix de ce ticket pour une journée du prix d'achat d'un abonnement de la STIB.

On pouvait en effet déduire les deux euros d'un abonnement.

Il n'est pas possible de communiquer le nombre exact de personnes qui ont emprunté les transports en commun ce jour-là. Les données des oblitérateurs font apparaître que le recours aux transports en commun a été sensiblement plus élevé qu'un dimanche ordinaire, et une estimation raisonnable indique qu'un triplement du nombre de voyageurs est tout à fait crédible.

En ce qui concerne les conditions de transport, c'était moins bien. C'est intéressant à savoir pour les futures études de la STIB. Il faudra voir les besoins en matière de capacité.

Au niveau des recettes, la STIB m'a fait savoir qu'elle a réalisé ce jour-là une recette globale de 130.351,40 EUR contre 53.638,80 EUR pour le dimanche 15 septembre.

La recette a donc aussi pratiquement triplé.

La STIB a également soutenu cette initiative par d'autres moyens, à savoir :

— des communiqués de presse

— 250.000 dépliants dans les trams, autobus et stations de métro

— des pages d'information dans la brochure de la « Semaine de la Mobilité » et dans le journal « Métro »

— l'ouverture d'un central téléphonique d'information le dimanche 22 septembre

— la réalisation d'un ticket spécial pour une journée.

La comparaison qui est faite avec l'action promotionnelle spécifique à l'égard des navetteurs n'est pas tout à fait correcte puisqu'il

n'est aucunement question de deux poids et deux mesures ou d'une volonté quelconque d'avantager les navetteurs.

L'action unique, à laquelle il est fait référence, s'inscrit dans le cadre des objectifs stratégiques définis dans le contrat de gestion où il est question de l'augmentation de la part du marché des déplacements domicile-travail.

Ce n'est pas une opération « Bruxellois contre les navetteurs », c'est dans un autre cadre stratégique.

Le kit de promotion contenait 2 tickets à 1 voyage à utiliser pendant la Semaine de la Mobilité. Il ne s'agissait donc pas d'un libre-parcours pour un jour.

Cette action s'inscrivait d'ailleurs dans le concept de la semaine de la Mobilité dont le Dimanche Sans Voiture n'était qu'un volet, et fait dès lors partie de l'ensemble des actions menées par la STIB sur toute une année.

Entre parenthèses, 30 % de ces tickets à un voyage ont effectivement été utilisés pendant la semaine en question, ce qui est un succès incontestable.

Ook wil ik opmerken dat het speciale tarief van 2€ tot doel had de vaste klanten van de MIVB niet te discrimineren.

Samengevat zou ik dan ook willen stellen dat de MIVB zeker en vast haar steentje heeft bijgedragen tot het welslagen van de autoloze zondag, en dat ik samen met haar verantwoordelijken zal nagaan op welke wijze het initiatief ter gelegenheid van de volgende autoloze zondag kan worden voortgezet, aangepast en uitgebouwd zowel wat de frequenties als wat de capaciteit betreft. Ik hoop echt dat de autoloze zondag zonder grote weerstand een traditie wordt in ons Hoofdstedelijk Gewest.

De Voorzitter. — Staatssecretaris Robert Delathouwer heeft het woord.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische hulp. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal, zoals gewoonlijk, kort antwoorden, zoals ook Jos Chabert dat zopas heeft gedaan. Voor alle zekerheid zal ik me aan de voorbereide tekst houden, want anders loopt het debat uit. Hoe dan ook, in het algemeen is alles al gezegd.

U ziet hier een tevreden jongen. Ik herinner mij dat ik drie jaar geleden bij de eerste interpellatie in oktober 1999 met smalende opmerkingen naar huis werd gestuurd. Toen verweet men de regering dat ze met Brussel niets in het kader van het Europees project had gedaan. Dat kon ook niet anders, want de regering was pas in juli 1999 aangetreden. Ik heb toen verklaard dat ik in deze legislatuur zou proberen om alle gemeenten mee te sleuren, omdat het van in het begin duidelijk was dat een autoloze dag een Europees project is dat gericht is naar de gemeenten. Inderdaad, de organisatie van een autoloze of autoluwe dag is onmogelijk, zonder de gemeenten mee te hebben. Toen in het jaar daarop drie gemeenten, Schaerbeek, Evere en Watermaal-Bosvoorde de goede richting aangaven, toen lachte men alleen.

We kunnen bijgevolg dubbel tevreden zijn. Ook de politici die een paar maanden geleden nog twijfelden, onder andere burgemeesters, zijn overtuigd geraakt van het nut van het initiatief. Men heeft daarstraks een tekst voorgelezen van een burgemeester met een aantal opmerkingen op het initiatief. Daarbij vergeet men wel te vermelden dat de man in kwestie in zijn gemeente al een paar jaar een gelijkaardig initiatief op de Tervurenlaan heeft ontwikkeld. Ik heb het zestal burgemeesters dat helemaal niet happig was op de autoloze zondag, onmiddellijk na 22 september ontmoet en ze zegden mij dat het toch wel tof was geweest, omdat ze hadden vastgesteld dat de bevolking er veel plezier aan had beleefd. En dat is toch waarom we aan politiek doen. Kortom, we hebben niet alleen een initiatief op het getouw gezet waarvan we menen dat het politiek nodig is, maar bovendien geven we met het Europees project het voorbeeld. Ten bewijze daarvan, de Europese Gemeenschap heeft de Brusselse regering gevraagd om de evaluatie op Europees niveau te maken met ongeveer 30 coördinatoren. Die komen allemaal naar Brussel omdat ze opkijken naar onze verwezenlijkingen. We mogen onze autoloze zondag dus positief beoordelen.

Ik herinner eraan dat op de enquête van vorig jaar 80 tot 85 % van de bevolking heeft geantwoord. Morgen zullen we in detail de resultaten kunnen bestuderen van de enquête die dit jaar is gevoerd. We zullen ze onmiddellijk aan het Parlement en de burgemeesters ter beschikking stellen. Uit een steekproef van 1 000 personen verspreid over alle Brusselse gemeenten en ingedeeld volgens verschillende beroepscategorieën en de leeftijden, blijkt dat 76 % het initiatief hebben toegejuicht. Overigens, we zullen ook met de overige 24 % rekening houden. Er is inderdaad nog een weg af te leggen. Tot nu toe konden we zeggen dat in de meeste steden en gemeenten van Europa 90 % van de mensen ja antwoordden op de vraag of het een goed initiatief is en of het mag worden herhaald. Vandaag is dat percentage ietwat gedaald, maar het is ook de eerste keer dat een gewest van deze omvang zich geheel op zondag voor de wagen afsluit. Dat is een unicum. Het is origineel, maar dan in de positieve zin. Waarschijnlijk openen we hiermee de poort voor andere.

Ik heb ook de opmerkingen van Hervé Hasquin gehoord. Laten we daarover eerlijk zijn : ik vond ze ongepast. Overigens heb ik ook genoteerd dat ze niet representatief voor zijn partij waren. Dat is ook duidelijk. Aan alles is er een goede kant. Welnu, ik herinner mij van de uitspraken van Hervé Hasquin die mij in de materie is voorgegaan, het volgende.

Ik neem aan dat ik dergelijke uitspraken uit dit boek niet meer zal horen, anders zal ik daar wel naar verwijzen.

Ik kom nu tot concrete vragen. Quel est le bilan de l'opération ?

We werken daaraan. Een zaak is zeker : politiek gezien is het een succes, aangezien de Conferentie van burgemeesters onmiddellijk na 22 september besloten heeft om het over te doen. Dat is mijns inziens een goede beslissing. In ieder geval moeten we even wachten op de evaluatie.

In tegenstelling tot vorig jaar toen de enquête zich tot 300 personen richtte — alles moest zeer snel gebeuren —, is de enquête vandaag veel meer representatief, want er werden een duizendtal personen ondervraagd. Vanaf morgen hebben we de resultaten.Toch zal ik daar geen voorbarige conclusies uit trekken. Daarvoor moeten we

wachten op de grote evaluatie waarbij alle cijfers bijeengebracht worden.

Het is duidelijk dat het initiatief niet door het gewest alleen wordt gedragen. Dat kan ook niet. We moeten dat doen, samen met de andere actoren, zoals de NMBS en de MIVB, die zich misschien meer ervoor moeten inzetten.

Overigens, Mijnheer Ide, ik heb er nooit aan getwijfeld dat de MIVB verregaande maatregelen moest nemen. Ik heb mij nooit gedesolidariseerd van een beslissing van de regering. Herinner u dat we vrij laat in het jaar met een voorstel naar de Conferentie van burgemeesters zijn gegaan om ofwel een grote perimeter af te sluiten, dan wel om het hele gewest te sluiten. De conferentie heeft een principieel akkoord gegeven, maar vooraleer wij van de gemeenten afzonderlijk hoorden dat ze alle 19 meededen, konden wij niets beginnen. Hun instemming moest ook in elk college en elke gemeenteraad worden geacteerd. Als een gemeente niet meedeed, viel alles in duigen. Pas daarna konden we aan het werk.

Op een bepaald ogenblik hebben we maatregelen genomen. Zo heeft de regering met de MIVB contact genomen. Zelf was ik al langer van mening dat de MIVB meer kan doen. We hebben de besprekingen afgerond met het bekende resultaat. Ik ben niet gemachtigd om op te leggen wat er in de ene of andere gemeente moet gebeuren, noch wat de verenigingen moeten doen in het kader van een volgende autoloze dag. Wel hebben we de mensen aangesteld die de organisatie en de coördinatie van het evenement hebben verzorgd.

We hebben zeer goed samengewerkt met de 19 gemeenten, met de politiezones en met de handelaars. De samenwerking met die laatste groep kan wellicht nog beter. In ieder geval, begin november houden we een algemene evaluatie met alle betrokkenen. Ik heb er overigens geen moeite mee om hier achteraf uitleg te komen geven.

Ik kom even terug op de houding van de handelaars tegenover de autoloze zondag. Het lijkt erop dat zij het meest bevreesd zijn voor nieuwigheid en verandering. Het zijn inderdaad altijd de handelaars die bijvoorbeeld bij de heraanleg van de dorpskernen tot het laatst dwars liggen. Achteraf zijn ze echter zeer blij met het resultaat. Dat is hetzelfde in Brussel. Of er nu een extra tram wordt ingelegd, dan wel of er een wordt afgeschaft, het zijn steeds de handelaars die anderen bij hun protest op sleeptouw nemen. Wellicht is er wat misgelopen met de communicatie. Daarvoor sla ik evenwel geen *mea culpa*. We hebben immers Unizo en de verenigingen die vorig jaar een enquête hebben gedaan bij de handelaars aangeschreven, maar om een of andere reden is die brief dit jaar blijkbaar niet tot bij hen geraakt. We hebben al degenen die klaagden over het initiatief bij ons geroepen en we hebben dus wel, in tegenstelling tot wat sommigen hier beweren, overlegd met de horeca, met Unizo en met de vereniging Uitstalramen van Brussel. Meestal zijn we tot oplossingen gekomen. Ik geef een voorbeeld. Toen bleek dat in een aantal hotels gasten op zondag vertrokken, hebben we dankzij de medewerking van de politie een praktische oplossing gevonden. Ik zeg zelfs meer : de bewoners van de Vismarkt zaten fout. Ze hadden het recht niet om het initiatief op die manier te boycotten. Inwoners van mijn gemeente zijn nu erover verontwaardigd dat plots in hun naam werd besloten dat ze niet meer met de taxi naar de vismarkt konden komen. Er is zelfs een aantal restaurateurs wijsgemaakt dat de metro dicht zou zijn. Dat was nooit het geval. Om ideologische redenen hebben sommige handelaars het initiatief geboycot denkende dat, als er iets verandert in de stad, het automatisch tegen hen gericht is.

Mijns inziens zullen we in de toekomst meer proactief moeten reageren. Aangezien we nu al het akkoord hebben van de Conferentie van burgemeesters over een herhaling van het initiatief, zijn we nu beter gewapend. We zijn nu al begonnen met de organisatie van het evenement van volgend jaar en verbeteren of schaffen af wat niet goed was. Ik geef alvast de handelaars de raad reeds nu te denken aan de volgende autoloze zondag. Zij zouden daar perfect gebruik van kunnen maken om Brussel bij de toeristen te promoten die die dag Brussel te voet zullen kunnen ontdekken. Als ze de boodschap goed begrepen hebben, dan zal volgend jaar — daar ben ik van overtuigd, — de Vismarkt open blijven.

De heer Ide heeft een vraag gesteld over de uitzonderingen. Niet 180.000 auto's, zoals de heer Cornelissen beweerde, maar 580.000 auto's waren ingeschreven. We hadden ongeveer 20.000 uitzonderingen voorzien, omdat we op drie maanden misschien niet iedereen op de hoogte konden brengen van de autoloze zondag. Er zouden 12.000 tot 15.000 uitzonderingspasjes zijn uitgereikt. Daarover zal ik uitsluitsel kunnen geven bij de definitieve evaluatie. Er waren immers ook pasjes aan de politiemensen bezorgd die ze op de dag zelf aan chauffeurs die niet van de autoloze zondag op de hoogte waren, konden geven, op voorwaarde uiteraard dat het gebruik van de auto gewettigd was. Naar verluidt zouden ze weinig pasjes hebben uitgereikt. Ik zal de details later opsturen.

Dat er in de ene gemeente meer pasjes zijn uitgegeven dan in de andere, wil niet zeggen dat de ene gemeente toegeeflijker was dan de andere. Er wordt beweerd dat in Sint-Pieters-Woluwe een maximum aantal uitzonderingen was toegestaan, maar 348 — ik heb het cijfer hier bij mij — lijkt mij toch niet overdreven. In de stad Brussel en de gemeente Sint-Joost-ten-Node is de hotelsector sterk vertegenwoordigd. Er werden bijzondere maatregelen genomen zowel voor het personeel als voor de klant. In Jette en Sint-Gillis vond een belangrijke markt plaats. Daar moet men dus alle marktkramers meetellen die een uitzonderingspasje hebben gekregen. Bovendien heeft Sint-Gillis ook pasjes aan de NMBS uitgedeeld, terwijl Elsene pasjes aan de MIVB heeft uitgereikt en Schaarbeek aan Belgacom en de RTBF en de VRT. Die laatste had een specifiek probleem, omdat het programma de Zevende Dag met publiek wordt georganiseerd. Daar had de VRT niet tijdig aan gedacht. Misschien kunnen ze volgend jaar hun Zevende Dag aan het Centraal Station organiseren.

Ik laat toch even opmerken dat er wel 12.000 pasjes zijn uitgereikt, maar die zijn niet allemaal op hetzelfde moment gebruikt. Noch is het ooit de bedoeling geweest dat chauffeurs dan maar de hele tijd rondreden in de stad. Misschien kunnen we het aantal uitzonderingen van 2 % van het wagenpark volgend jaar nog verbeteren. Toch denk ik niet dat het overdreven was.

Zijn er incidenten geweest ? Wij hadden inderdaad niet gerekend op de niet-naleving van het verkeersreglement. Sommigen beweerden dat het *le chaos organisé* zou worden, maar ik ben aangenaam verrast geweest door de discipline van de Brusselaars. Natuurlijk is het begrijpelijk dat de fietsers daar enige moeite mee hadden, maar het was ook de eerste keer dat alle wegen voor hen open waren. Het kan bijvoorbeeld niet meer, dat wij volgend jaar hen nog tot de tunnels toelaten, omdat er uitzonderingen zijn toegestaan aan automobilisten, en de trams en de bussen nog reden. Het is natuurlijk erg dat

een fietser door het rood licht is gereden. Nog meer zijn wij verontwaardigd over de duizenden automobilisten die niet meer voor het rood licht stoppen en nog wel het hele jaar door. Dat lijkt mij veel erger.

M. Bernard Ide. — Je voudrais faire une suggestion, Monsieur Delathouwer. Pour les cyclistes qui passent les feux au rouge, je pense que, lors d'une journée telle que celle-là, alors que les véhicules ne peuvent rouler qu'à du trente à l'heure, tous les feux devraient être clignotants.

De heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. — Dat is een mogelijke oplossing. We kunnen hoe dan ook niet alles toelaten. Het gaat om een project van Europa dat in Brussel in de praktijk wordt gebracht. Brussel heeft op het vlak van de mobiliteit een achterstand; andere gewesten werken daar al langer aan. Die achterstand moeten we inhalen. Werken aan mobiliteit moet gebeuren op het gemeentelijk niveau, die terzake heel wat bevoegdheden hebben, en op het gewestelijk niveau in samenwerking met heel diverse actoren. Dat heeft evenwel ook te maken met de mentaliteit. Zo'n autoloze zondag kan bijdragen tot een mentaliteitswijziging, omdat men op een gecoördineerde wijze de mensen daarmee duidelijk kan maken dat het ook anders kan. Misschien waren de stadsbewoners wel eens blij de sirenes van de brandweer en de politie te horen. Voor 9 uur en na 19 uur heb ik alvast een groot verschil gemerkt : de meeste inwoners hebben voor het eerst de stilte van de stad gehoord. Dat is een uitzonderlijke luxe. Minder auto's in de stad betekent ook een rustigere stad. Daar moeten we aan werken. Natuurlijk ben ik vragende partij om meer fietsers in de stad te zien rijden, maar het kan niet dat ze tijdens de autoloze zondag het verkeersreglement aan hun laars lappen. Dat kunnen we niet toelaten. We moeten de 364 andere dagen van het jaar via verenigingen in de scholen verkeersopleiding geven. Daar zijn we ook mee bezig.

Laten we ons niet blindstaren op die ene autoloze zondag, zonder dat ik evenwel het belang ervan wil negeren. Ik heb reeds van in het begin op de Conferentie van burgemeesters gezegd toen we de vraag voorlegden of we een grote perimeter zouden afsluiten, dan wel het hele gewest, dat het om een opportuniteit ging, precies omdat 22 september op een zondag viel. Mocht dat niet het geval geweest zijn, dan zouden we wellicht niet hetzelfde project hebben voorgesteld. Dat zou trouwens niet aanvaard geweest zijn. Een MR-burgemeester, die nochtans niet hevig staat te springen om initiatieven op het vlak van de mobiliteit te organiseren, antwoordde onmiddellijk : « *Moi, je suis d'accord, si ça se fait un dimanche. Cela est faisable. Je suis même d'accord pour les autres années si seulement cela se fait un dimanche.* ». Ik heb onmiddellijk begrepen dat, als we de instemming van de conferentie voor die idee kregen, het fantastisch zou zijn. Daaraan heb ik wel meteen toegevoegd dat het Europees project in het kader van de Week van Vervoering steeds op 22 september zou doorgaan. We zullen dus steeds op 22 september aangepaste initiatieven ontplooien. Natuurlijk zou ik graag eens zien dat Brussel ook in de week eens voor de auto wordt gesloten. Ik kan u evenwel niet garanderen dat Brussel economisch geen klap krijgt. Niemand kan volgend jaar het hele gewest afsluiten en tegelijkertijd 250.000 pendelaars op een andere manier dan met de auto Brussel laten binnenkomen. Zolang we dat mirakel niet kunnen bewerkstelligen, moeten we voorzichtig zijn. Ik teken alvast met overtuiging voor nog maar eens een autoloze zondag, zij het dat het op 21 of 28 september is. We moeten wel snel daarin beslissen. Uiteraard zullen we ook op 22 september een speciale inspanning leveren, omdat het ons engagement ten opzichte van de Europese Unie moet blijven.

En is nog heel wat werk op de plank. Binnenkort zullen we bijvoorbeeld met de vakbonden en de ondernemingen rond de tafel gaan zitten om een mobiliteitspact voor Brussel uit te dokteren.

M. le Président. — La parole est à M. Bernard Ide.

M. Bernard Ide. — Monsieur le Président, je remercie les réponses des ministres qui nous satisfont à 98 %. Je regrette toutefois que M. Draps ne nous ait pas fait parvenir sa réponse parce que, dans mon interpellation, j'ai longuement évoqué le secteur des taxis, lequel est un des deux opérateurs majeurs, hormis les habitants, de cette journée sans voiture. Les taxis avaient en effet un rôle très important à jouer. Ils avaient de nombreuses opportunités à saisir, mais ils ne l'ont pas fait. M. Draps était dûment interpellé sur cette question, mais il n'a pas fait parvenir sa réponse. Je l'interpellerai à nouveau en commission.

ORDRE DU JOUR

Dépôt

MOTIE

Indiening

M. le Président. — En conclusion de ces interpellations, un ordre du jour motivé a été déposé signé par MM. Marc Cools, Jean-Pierre Cornelissen, Michel Moock, Jan Béghin, Mme Adelheid Byttebier, MM. Denis Grimberghs, Jean-Luc Vanraes et Michel Van Roye est libellé comme suit :

« Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

— Ayant entendu l'interpellation de M. Marc Cools concernant « le bilan de la journée sans voiture du 22 septembre 2002 », l'interpellation jointe de M. Denis Grimberghs concernant « les importants manquements observés sur le réseau de la STIB lors de la journée sans voitures du 22 septembre 2002 », l'interpellation jointe de M. Bernard Ide concernant « en ville sans ma voiture : premières conclusions », l'interpellation jointe de M. Jean-Pierre Cornelissen concernant « l'évaluation de la journée sans voitures du 22 septembre 2002 », et l'interpellation jointe de Mme Isabelle Emmery concernant « les actions de promotion menées par la STIB auprès des navetteurs » et les réponses du ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, et du secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, la Fonction publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente;

Constate que :

— La journée « En ville, sans ma voiture ! » en interdisant cette année toute circulation dans Bruxelles a été indéniablement un évé-

nement, événement voulu par le gouvernement bruxellois et par les bourgmestres des dix-neuf communes bruxelloises, toutes couleurs politiques confondues;

— Cet événement a été un succès populaire et festif;

— Nombre de Bruxellois ont profité de cette journée pour se promener à pied, en vélo ou en rollers. Les transports en commun étaient bondés;

— Le mérite d'une telle journée a été de sensibiliser chacun à l'existence d'autres modes de transports que la voiture;

— Une telle journée a aussi montré la nécessité d'encore améliorer les transports en commun et d'éduquer tous les usagers de l'espace public au respect du code de la route;

Estime que :

— Etant donné l'impossibilité actuelle de fermer la Région bruxelloise à toute circulation automobile en semaine, le 22 septembre 2003, un ensemble d'actions ponctuelles et de sensibilisations devra être mené par la région en coordination et en association avec les dix-neuf communes dans le cadre de la journée européenne, en vue d'intensifier les transferts modaux et diminuer l'usage de la voiture dans le déplacement vers le travail;

— Le dimanche 21 septembre 2003, une journée sans voiture devra être organisée avec un renforcement de l'offre de transport public par rapport au service proposé le 22 septembre 2002;

à condition également que l'entrée dans Bruxelles soit favorisée notamment en permettant l'accès à un plus grand nombre de parkings de dissuasion. »

Tot besluit van deze interpellatie werd een gemotiveerde motie ingediend door de heren Marc Cools, Jean-Pierre Cornelissen, Michel Moock, Jan Béghin, mevrouw Adelheid Byttebier, de heren Denis Grimberghs, Jean-Luc Vanraes en Michel Van Roye en luidend :

« De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

— Gehoord de interpellatie van de heer Marc Cools betreffende « de balans van de autoloze dag van 22 september 2002 », de toegevoegde interpellatie van de heer Denis Grimberghs betreffende « de grote problemen die zijn vastgesteld op het MIVB-net tijdens de autoloze dag van 22 september 2002 », de toegevoegde interpellatie van de heer Bernard Ide betreffende « zonder auto mobiel in de stad : eerste conclusies », de toegevoegde interpellatie van de heer Jean-Pierre Cornelissen betreffende « de evaluatie van de autoloze dag van 22 september 2002 », en de toegevoegde interpellatie van mevrouw Isabelle Emmery betreffende « de acties die de MIVB voert om het openbaar vervoer bij de pendelaars te promoten » en de antwoorden van de minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, en de staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Stelt vast dat :

— De dag « Zonder auto mobiel in de stad », waarop dit jaar alle verkeer in Brussel verboden was, was onbetwistbaar een evenement, evenement dat gewild was door de Brusselse regering en de burgemeesters van de negentien Brusselse gemeenten, ongeacht de politieke kleur;

— Dit evenement kende heel wat bijval bij de bevolking en was een waar feest;

— Heel wat Brusselaars hebben die dag van de gelegenheid gebruik gemaakt om hun wandelschoenen, fiets of rollerskates boven te halen en het openbaar vervoer zat overvol;

— Een dergelijke dag heeft de verdienste dat iedereen ervan bewust gemaakt wordt dat er andere vervoermodi dan de wagen bestaan;

— Een dergelijke dag heeft ook aangetoond dat het openbaar vervoer nog meer moet worden verbeterd en dat de weggebruikers meer respect voor het verkeersreglement moeten worden bijgebracht;

Meent dat :

— Aangezien het thans onmogelijk is om het Brussels Gewest in de week voor alle verkeer af te sluiten, moet het Gewest op 22 september 2003, in het kader van de Europese dag, een reeks gerichte bewustmakingsacties op het touw zetten, in samenwerking met de negentien gemeenten, om de overschakeling naar andere vervoermodi te stimuleren en het gebruik van de wagen voor de verplaatsing naar het werk af te remmen;

— Op zondag 21 september 2003 zou een autoloze dag moeten worden georganiseerd, op voorwaarde dat het openbaar vervoeraanbod wordt uitgebreid in vergelijking met 22 september 2002;

op voorwaarde ook dat de toegang tot Brussel vergemakkelijkt wordt door een groter aantal park- en rideterreinen. »

Le vote sur cet ordre du jour aura lieu à la prochaine séance.

Over deze motie zal tijdens de volgende vergadering worden gestemd.

La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

M. le Président. — La séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

De plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

Prochaine séance pleniere cet apres-midi à 14 h 30.

Volgende plenaire vergadering deze namiddag om 14. 30 uur.

— *La séance plénière est levée à 13 h.*

De plenaire vergadering wordt om 13 uur gesloten.

0103/1156
I.P.M. COLOR PRINTING
☎02/218.68.00