



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

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

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 24 MARS 2010**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 24 MAART 2010**

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

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

SOMMAIRE		INHOUD	
INTERPELLATIONS	6	INTERPELLATIES	6
- de Mme Brigitte De Pauw	6	- van mevrouw Brigitte De Pauw	6
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar ambt, Gelijke kansen en Administratieve vereenvoudiging,	
concernant "le Plan Iris 2".		betreffende "het Iris 2-plan".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Céline Fremault, M. Aziz Albishari, Mme Annemie Maes, M. Jamal Ikazban, M. Hervé Doyen, M. Serge de Patoul, Mme Danielle Caron, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Brigitte De Pauw.</i>	8	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Céline Fremault, de heer Aziz Albishari, mevrouw Annemie Maes, de heer Jamal Ikazban, de heer Hervé Doyen, de heer Serge de Patoul, mevrouw Danielle Caron, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>	8
- de Mme Danielle Caron	28	- van mevrouw Danielle Caron	28
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'intégration d'une gestion de la biodiversité dans la politique d'entretien et de rénovation des voiries".		betreffende "de aandacht voor de biodiversiteit in het beleid van het onderhoud en de renovatie van de wegen".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Danielle Caron.</i>	30	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Danielle Caron.</i>	30

QUESTIONS ORALES	35	MONDELINGE VRAGEN	35
- de M. Serge de Patoul	35	- van de heer Serge de Patoul	35
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les missions et objectifs des groupes de travail constitués dans le cadre de la concertation entre les Régions flamande et bruxelloise en matière de mobilité".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de opdrachten en doelstellingen van de werkgroepen opgericht in het kader van het overleg inzake mobiliteit tussen het Vlaams en het Brussels Gewest".	
- de M. Philippe Pivin	37	- van de heer Philippe Pivin	37
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le planning des grands travaux bruxellois et du réaménagement de la place Eugène Simonis".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het tijdschema van de grote Brusselse werken en de heraanleg van het Simonisplein".	
- de Mme Marie Nagy	40	- van mevrouw Marie Nagy	40
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".	
- de M. Emmanuel De Bock	46	- van de heer Emmanuel de Bock	46
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

et à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,

concernant "l'évaluation des chèques-taxi en Région bruxelloise".

en aan de heer Bruno De Lille, staats-secretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar ambt, Gelijke kansen en Administratieve vereenvoudiging,

betreffende "de evaluatie van de taxi-cheques in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

*Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, vice-présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, ondervoorzitter.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "le Plan Iris 2".

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *D'après la presse, vous préparez de nouvelles propositions visant à adapter le plan Iris 2.*

Certes, vous rêvez d'une ville idéale, mais vous ne pouvez purement et simplement ignorer un certain nombre d'engagements politiques.

Ainsi, vous plaidez notamment pour une tarification au kilomètre dès 2013, ce qui va à l'encontre des options prônées par la Flandre et la Wallonie.

En tant que secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre des Travaux publics et de la Mobilité, avez-vous coordonné vos idées avec celles de la ministre ? En effet, afin de parvenir à un plan de mobilité digne de ce nom, le secrétaire d'État et la ministre doivent veiller à une concertation suffisante.

La ministre Grouwels, qui préside actuellement la conférence fédérale interministérielle en matière de

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "het Iris 2-plan".

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

Mevrouw Brigitte De Pauw.- In Le Soir van 16 maart las ik een artikel over uw plannen met betrekking tot Iris 2. U zou een aantal nieuwe voorstellen in petto hebben om dit plan aan te passen.

Zelf heb ik die voorstellen in een perscommuniqué bestempeld als "luchtfietsen". Het is mooi dat u dromen koestert over het ideale Brussel, maar u kunt een aantal politieke afspraken niet zomaar naast u neerleggen. Een deel van uw toekomstverhaal kan ik volgen, maar ik vrees dat het om een erg verre toekomst gaat.

Volgens het artikel in Le Soir zou u voor de invoering van een kilometerheffing pleiten vanaf 2013. Dat is vreemd omdat Wallonië en Vlaanderen hierover al een aantal voorstellen hebben gedaan. In Vlaanderen wil men vanaf 2013 rekeningrijden invoeren, terwijl men in Wallonië eerder voorstander is van een wegevignet. Uzelf bent dan weer voorstander van een veralgemeende

mobilité, organisera une conférence le 2 avril, à l'occasion de laquelle les trois Régions se concerteront sur les questions de mobilité.

Je plaide pour un fédéralisme de coopération. Les trois Régions doivent s'accorder sur une politique uniforme en matière de mobilité.

Envisagez-vous l'introduction d'une taxe kilométrique en 2013 ? Menez-vous une concertation avec la Flandre et la Wallonie à ce sujet ?

Avez-vous eu une concertation préalablement à vos déclarations dans la presse ? Avez-vous consulté la ministre bruxelloise des Travaux publics et des Transports ? Est-il politiquement et techniquement envisageable de mener au sein de la Région bruxelloise une politique propre en matière de mobilité et de taxation de la mobilité ?

Vous avez aussi évoqué la démolition des viaducs Herrmann-Debroux et Reyers. Le CD&V n'y est pas opposé, mais il faut d'abord s'interroger sur les alternatives possibles.

Par ailleurs, l'accord de gouvernement évoque une limitation de l'accès à des zones de basses émissions. Vous avancez aussi des mesures plus radicales, comme une interdiction des véhicules les plus polluants ou un péage.

Je suis inquiète pour les habitants des quartiers pauvres, qui n'ont pas les moyens de s'offrir une voiture plus respectueuse de l'environnement. Avez-vous l'intention de punir davantage encore cette catégorie de la population ? Pensez-vous qu'il soit techniquement possible d'introduire un système de péage pour interdire l'accès des voitures polluantes à certains quartiers ?

En matière de mobilité et d'environnement, j'ai parfois l'impression que l'on s'adresse surtout aux Bruxellois les plus instruits, qui ont les moyens intellectuels de comprendre la problématique, et les moyens financiers pour adopter des mesures écologiques. Si nous voulons réellement avancer sur ce plan, nous devrons tenir compte de la réalité et prendre des mesures appropriées.

La vision du CD&V n'est aucunement opposée à la vôtre, mais nous demandons seulement que soient adoptées des mesures progressives. Pour ce qui

vorm van rekeningrijden.

Rekeningrijden en tolheffing zijn ideeën die her en der de kop opsteken. Maar hebt u, als staatssecretaris voor Mobiliteit toegevoegd aan de minister voor Openbare Werken en Mobiliteit, uw ideeën wel met de minister afgestemd? Om tot een degelijk mobiliteitsplan te komen, moeten de staatssecretaris en de minister voldoende overleg plegen.

Minister Grouwels is op dit ogenblik voorzitter van de federale interministeriële conferentie inzake mobiliteit. Op 2 april zal ze een conferentie samenroepen waar kilometerheffing, tolheffing en rekeningrijden aan bod zullen komen. De drie gewesten zullen daarover overleg plegen.

Aangezien ik tot dezelfde partij behoor als de federale premier, zult u begrijpen dat ik voor een samenwerkingsfederalisme pleit. Het is vooral belangrijk dat de drie gewesten het met elkaar eens worden om een oplossing te vinden voor een aantal problemen.

Gelet op het artikel in Le Soir wil ik u nog een aantal vragen stellen. Overweegt u de invoering van een kilometerheffing in 2013? Pleegt u daarover overleg met Vlaanderen en Wallonië? Ik pleit alleszins voor een uniform Belgisch beleid inzake mobiliteit.

Hebt u vooraf overleg gehad over uw verklaringen in de pers? Hebt u overleg gepleegd met de Brusselse minister van Openbare Werken en Vervoer? Het hele mobiliteitsbeleid staat of valt met de infrastructuur, de inrichting van de openbare wegen en het aanbod van openbaar vervoer. Denkt u dat het politiek en technisch haalbaar is om in het Brussels Gewest een eigen beleid inzake mobiliteit en mobiliteitsbelasting te voeren?

U hebt ook iets gezegd over de afbraak van de viaducten van Herrmann-Debroux en Reyers. Welnu, de CD&V vindt het op zich geen slecht idee om die lelijke bouwsels af te breken, maar we moeten ons wel eerst afvragen wat het alternatief is.

In het regeerakkoord is sprake van een beperking van de toegang tot lage emissiezones voor omwonenden of gedurende bepaalde uren. U hebt het over radicalere maatregelen, zoals een verbod voor de meest vervuilende wagens of een

concerne la tarification kilométrique, nous estimons que les trois Régions doivent prendre une décision concertée.

tolheffing.

Ik ben nogal bezorgd over kansarme wijkbewoners die de middelen niet hebben om een milieuvriendelijke auto te kopen. U verwijst naar een tolssysteem en het weren van vervuilende auto's uit bepaalde wijken. Denkt u dat dat technisch haalbaar is? Een groot deel van de Brusselse bevolking heeft het niet breed. Is het echt de bedoeling om hen nog meer te straffen? Sommige mensen gebruiken hun auto niet voor hun woon-werkverkeer, maar wel vaak in het weekend om familie te bezoeken en dergelijke. Het kan toch niet de bedoeling zijn om hen te straffen? Ook voor die doelgroep is een extra inspanning nodig.

Als we de mobiliteit werkelijk willen aanpakken, hebben we een breed maatschappelijk draagvlak nodig. Soms ben ik een beetje bang dat we ons vooral richten op de hoger opgeleide Brusselaars als het over de toekomst van de mobiliteit en het milieu gaat. Zij zijn voldoende opgeleid om de hele problematiek te begrijpen en hebben het geld om milieuvriendelijke maatregelen te nemen.

De CD&V is voorstander van een milieuvriendelijk beleid om de toekomst van onze kinderen te vrijwaren, maar we moeten ook rekening houden met de realiteit en aangepaste maatregelen nemen. Er moet rekening worden gehouden met de inwoners van deze stad. Er bestaat immers een grote kloof tussen de mensen die de kennis en de mogelijkheden hebben om iets voor het milieu te doen, en mensen die die niet hebben. Ik pleit voor een gezond evenwicht.

De visie van de CD&V is geenszins tegengesteld aan de uwe. We vragen enkel dat er geleidelijke maatregelen worden genomen. Wat de kilometerheffing en het rekeningrijden betreft, pleiten wij ervoor dat de drie gewesten in overleg beslissen.

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Certains profitent de révélations parues dans la presse, qui ne sont pas nécessairement de votre fait, pour précipiter dans

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Sommigen profiteren van de persberichten om de onderhandelingen van de regering in de media te*

les médias des négociations qui ont leur place au gouvernement. Certains de vos rêves - ceux-ci sont d'ailleurs très beaux - sont devenus réalité dans de nombreuses villes. Il ne s'agit donc pas de rêves utopiques.

Les habitants qui proviennent d'autres villes européennes fustigent bien souvent Bruxelles pour sa mauvaise gestion sur le plan de la mobilité. Ils pointent son manque d'ambition. Il est vrai que Bruxelles n'ose pas prendre des mesures. La presse souligne d'ailleurs un élément qui relève de cet état d'esprit.

Diminuer la pression automobile de 20% est un des objectifs du PRD. Or, nous n'allons pas dans ce sens. Je vous rejoins toutefois dans vos rêves et dans leur ampleur. Le défi auquel nous sommes confrontés se fait de plus en plus pressant. On confine la mobilité à une mauvaise gestion tant que nous ne prenons pas notre courage à deux mains et que nous ne faisons pas preuve de plus de volontarisme.

Comme le souligne Mme De Pauw, l'avenir de nos enfants est préoccupant. Le nombre de victimes parmi ceux-ci de la pollution atmosphérique ne cesse de croître. Les institutions européennes nous rappellent à l'ordre régulièrement sur l'insuffisance de la qualité de l'air. Celle-ci est principalement liée à la circulation et au trafic automobile. Il importe par ailleurs de rappeler que l'occupation moyenne d'une voiture à Bruxelles est seulement de une ou deux personnes. Il convient dès lors d'évaluer les enjeux et de s'inquiéter de certaines situations qui deviennent dramatiques.

La Région bruxelloise est géographiquement coincée entre deux autres Régions. Une situation qui n'est pas dépourvue d'effets puisqu'il n'existe aucune concertation sur l'urbanisme et sur l'étalement de l'habitat. Cette situation pèse sur Bruxelles puisque de nombreux navetteurs, résidant dans des lotissements mal desservis en transports en communs, finissent par se déplacer en voiture.

Certaines politiques de mobilité et d'urbanisme favorisent le développement de grands centres commerciaux à l'extérieur des villes, lesquels ne sont accessibles qu'en voiture. Cette situation ne fait qu'engendrer des problèmes de mobilité néfastes pour les Wallons, les Flamands mais également pour les Bruxellois. Ces derniers sont

voeren. Een aantal van uw mooie dromen werden reeds gerealiseerd in vele steden. Het zijn dus geen utopieën. Inwijkelingen uit andere Europese steden vinden vaak dat de mobiliteit in Brussel slecht beheerd wordt en te weinig ambitie heeft.

De vermindering van het autoverkeer met 20% is een doelstelling van het GewOP, maar in werkelijkheid gaan we de andere richting uit. Daaraan moet dringend iets gedaan worden. We moeten daarvoor voluntaristisch te werk gaan. Ik steun dan ook uw dromen.

Mevrouw De Pauw onderstreept dat onze kinderen steeds meer het slachtoffer van de luchtvervuiling worden. De Europese instellingen tikken ons hierover regelmatig op de vingers. Deze vervuiling wordt vooral veroorzaakt door het autoverkeer. Overigens bevat een wagen in Brussel gemiddeld maar één of twee personen.

Het Brussels Gewest is geografisch ingesloten door de andere gewesten. Helaas bestaat er weinig overleg tussen de gewesten op het vlak van stedenbouw. Veel pendelaars wonen in wijken waar het openbaar vervoer slecht georganiseerd is en moeten dus met de wagen naar Brussel komen.

Het mobiliteitsbeleid en het stedenbouwkundig beleid bevorderen ook te vaak de ontwikkeling van grote winkelcentra, die enkel met de wagen bereikbaar zijn. Dat heeft nefaste gevolgen voor de mobiliteit van de Walen en de Vlamingen, maar ook voor de Brusselaars. Daarbij komt nog het gebrek aan middelen voor de MIVB. Ongeveer 40% van de Brusselaars heeft geen eigen auto. Om een sociale tweedeling te voorkomen, moeten we het openbaar vervoer ondersteunen.

De openbare ruimte is ook eindig. Overall viaducten en tunnels bouwen zou duur zijn en de luchtkwaliteit niet verbeteren. We moeten er dus voor zorgen dat de openbare ruimte gedeeld wordt.

Het recht op mobiliteit voor iedereen moet daarbij voorop staan. Daarnaast creëert een nieuw soort mobiliteit ook duurzame banen en is het goed voor het milieu en de gezondheid. Het verkeersinfarct en de luchtvervuiling tasten de gezondheid aan en leiden tot hoge kosten voor de sociale zekerheid.

Er is alleszins nood aan overleg met de andere gewesten, maar ik vind ook dat we ons niet eeuwig

néanmoins partiellement responsables de la congestion automobile.

Il s'agit d'un problème récurrent, auquel s'ajoute le manque de moyens de financement de la STIB. Je rejoins les préoccupations sociales de Mme De Pauw. Quelque 40% des Bruxellois ne disposent pas d'une voiture. La mesure sociale évidente pour éviter d'accentuer la dualisation de la ville en matière de mobilité consiste à soutenir énergiquement les transports en communs et non le trafic automobile.

L'espace public n'est pas non plus extensible à l'infini. Construire des viaducs et des tunnels partout dans la ville coûterait cher et n'arrangerait rien à la qualité de l'air. Il s'agit dès lors de faire des choix et de partager l'espace public en privilégiant l'intérêt collectif.

Celui-ci touche en termes sociaux le droit à la mobilité de nombreuses personnes. Passons sur le nombre d'emplois durables que ce type de mobilité pourrait créer, les aspects environnementaux - je ne reviens pas sur les effets du réchauffement climatique -, et les aspects de santé - la congestion automobile et la pollution de l'air ont des conséquences particulièrement perceptibles, un coût humain indéniable, et un coût important également pour la sécurité sociale.

Il conviendrait certes de discuter avec les Régions avoisinantes, car une série de politiques ne pourront prendre toute leur ampleur et se révéler véritablement efficaces que moyennant discussion et concertation. En même temps, nous ne pouvons être éternellement tributaires des autres Régions. Bruxelles n'est pas co-gérée par deux autres Régions, qui viendraient en journée à Bruxelles et se retireraient sur leurs terres en soirée.

Bruxelles doit prendre ses responsabilités et assurer le bien-être de ses habitants, ce qui équivaudra également à une augmentation du bien-être des habitants des deux autres Régions qui fréquentent Bruxelles.

Plusieurs options sont envisageables :

- la taxe au kilomètre parcouru, qui est intéressante parce qu'elle permet de favoriser un usage rationnel de la voiture et d'influer sur les comportements, en taxant davantage l'usage que

de les moeten laten spellen door Vlaanderen en Wallonië.

Brussel moet zijn verantwoordelijkheden nemen en het welzijn van de bewoners garanderen. Dat is ook goed voor het welzijn van de Vlamingen en Walen die tijdelijk in Brussel vertoeven.

Er zijn meerdere mogelijkheden. Ten eerste kan er een kilometerheffing worden ingevoerd. Dat systeem heeft het voordeel dat het een gedragswijziging bewerksteltigt, omdat vooral het gebruik van een auto wordt belast en niet zozeer het bezit.

De tweede mogelijkheid is een stadstol. Die heeft ook aanzienlijke voordelen en brengt geld op voor de MIVB, wat niet alleen goed is voor Brusselaars, maar ook voor Vlamingen, Walen en toeristen.

Er zijn veel mogelijkheden die rustig moeten worden bestudeerd. Alleszins moet er rekening worden gehouden met de mogelijke akkoorden binnen onze meerderheid en met de twee andere gewesten.

Het is een goede zaak dat het Iris 2-plan opnieuw onder de loep wordt genomen, want het heeft een aantal tekortkomingen waar we helaas niet op kunnen terugkomen. Er werden wel een aantal voorstellen ter verbetering geformuleerd.

Hoe verloopt het overleg met de andere gewesten? Welke bewegingsruimte hebben we nog voor de planning? Hoe zal het overleg in zijn werk gaan als u voor een stadstol kiest? Is het mogelijk om redelijk snel efficiënte maatregelen te treffen, zoals in Londen?

De invoering van een van deze maatregelen zou niet getuigen van een dromerige naïviteit, maar van een verstandig mobiliteitsbeleid. We mogen ons niet laten afremmen door de andere gewesten, die zich niet altijd op dezelfde manier ontwikkelen.

Hoe verlopen de onderhandelingen? Houden de andere gewesten rekening met de belangen van de Brusselaars en pendelaars die elke dag in deze stad vertoeven?

la possession ;

- le péage urbain, pour lequel Bruxelles pourrait opter sans sortir de son périmètre. Ce système pourrait avoir un intérêt indéniable, ne fût-ce qu'en termes de refinancement de la STIB, dont les services bénéficient non seulement aux Bruxellois, mais aussi aux Flamands, aux Wallons et aux touristes.

Les possibilités sont nombreuses et méritent d'être étudiées sereinement, en envisageant les accords possibles au sein de notre majorité, mais aussi avec les deux autres Régions, tout en gardant notre autonomie.

Vous avez en charge la définition de la politique de mobilité et le plan Iris 2 en particulier, dont on ne peut que se réjouir qu'il soit en phase de révision, puisqu'il comporte une série de défauts sur lesquels nous ne pourrons malheureusement pas revenir. Des pistes d'amélioration sont clairement apparues, suite aux avis émis lors de l'enquête publique.

Dans quel esprit se passe la concertation avec les autres Régions ? Quelles sont nos marges de manœuvre en termes d'agenda ? Quelle concertation serait nécessaire si l'on s'orientait plutôt vers un péage urbain ? Serions-nous tenus par la même concertation, les mêmes négociations ou pourrait-on avancer plus rapidement vers des mesures efficaces, comme celles qui ont été mises en place à Londres ?

L'adoption de telles mesures nous ferait passer non pas pour de doux rêveurs mais pour de bons gestionnaires en matière de mobilité à Bruxelles, enfin capables de prendre des mesures volontaristes sans être freinés par les autres Régions, qui n'ont pas toujours le même mode de développement que le nôtre, ni la même approche du territoire.

Quelles sont nos marges de manœuvre ? Quelle est la température des négociations et des concertations ? Quelle est l'ouverture des deux autres Régions vis-à-vis de l'intérêt des habitants de Bruxelles et de ceux qui utilisent Bruxelles chaque jour ?

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mme Céline Fremault.- Je me suis invitée dans cette commission, qui n'est pas la mienne, après avoir eu l'occasion de réagir, dans les médias, à une information probablement partielle et parcellaire sur laquelle vous nous fournirez, sans doute, plus d'explications. Je trouvais qu'il était correct de venir relayer mes demandes dans une enceinte parlementaire, et pas uniquement sur le plateau de Télé Bruxelles, en présence de tous les chefs de groupe.

Notamment par cet article dans "Le Soir", l'impression nous est donnée que, sous prétexte de pouvoir intégrer un certain nombre de remarques qui viennent de l'enquête publique faisant suite à son adoption en première lecture, l'esprit du texte est bouleversé, les priorités modifiées. Je ne dis pas, contrairement à ce que dit la presse, que les éléments qu'on y retrouve ne sont pas des éléments de la déclaration de politique générale : ils y sont pratiquement tous repris, que ce soient les zones de basses émissions ou la taxe au kilomètre. Mais on a l'impression qu'il y a une hiérarchie bouleversée.

Ne faudrait-il pas reprendre, in fine, les priorités de l'accord de gouvernement pour retravailler l'ensemble des réponses qui seront apportées à ces interpellations ? C'est du moins, j'espère, ce que vous nous direz.

Pour mon groupe, la priorité va aux investissements dans les transports en commun. On sait que le budget de la STIB a été, comme les autres, "raboté". On ne va pas rediscuter du financement de Bruxelles : on connaît le montant - en millions d'euros - du manque à gagner, et ce qu'on voudrait pouvoir récupérer par divers mécanismes. C'est vrai, ce sont des budgets d'investissement qui ont été coupés, et honorablement d'ailleurs, pour ne pas devoir saquer dans des politiques de personnel, ce qui est infiniment respectable.

Nous vous enjoignons de ne pas abandonner la priorité donnée aux transports en commun, avec à l'esprit l'amélioration des fréquences et des vitesses. Cet objectif doit être partagé par la STIB, qui doit aussi créer de nouveaux sites et mettre en place un dispositif de télécommande des feux de signalisation. N'abandonnons pas non plus le projet d'extension du métro, cher aux Bruxellois, entre le nord-ouest et le sud de la ville. Il faut aussi poursuivre les chantiers en cours autour de Churchill et de Vanderkindere et, enfin, continuer à

Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).- Onder meer door het artikel in *Le Soir* krijgen wij de indruk dat een aantal prioriteiten omgegooid zijn, zogezegd om rekening te houden met de opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd. Bijna alle elementen, zoals de lage emissiezones en de kilometerheffing, zijn opgenomen in het regeerakkoord, maar er wordt niet hetzelfde belang aan geschonken.

Volgens mijn fractie moet er absolute voorrang worden gegeven aan de investeringen in het openbaar vervoer. De MIVB heeft net zoals iedereen in haar budget moeten snoeien en het is lovenswaardig dat zij vooral op de investeringsbudgetten en niet op de personeelskosten heeft bespaard.

Wij vragen u niettemin om voorrang te blijven geven aan het openbaar vervoer teneinde de frequentie en de commerciële snelheid ervan te verhogen. De MIVB moet daar mee achter staan, door nieuwe eigen banen te creëren en een verkeerslichtencontrolesysteem in te voeren. Wij mogen evenmin het project van de uitbreiding van de metro naar het noordwesten en het zuiden van Brussel opgeven. Wij moeten de werken aan Churchill-Vanderkindere voortzetten en de gratis toegang tot het openbaar vervoer uitbreiden, met name voor werklozen en studenten.

Wij vragen u ook om u voort in te zetten voor het Gewestelijk Parkeeragentschap en de harmonisering van het parkeerbeleid van de gemeenten.

De cdH is voorstander van een verkeersbelasting die rekening houdt met de uitstoot van de wagens. Het zou nog beter zijn om een kilometerheffing in te voeren, op voorwaarde dat die rekening houdt met een aantal andere elementen, zoals de gezins-samenstelling en het tijdstip waarop de wagen wordt gebruikt. Er kan evenwel geen enkele beslissing worden genomen zonder overleg met de andere gewesten.

De cdH-fractie is tegen een stadstol gekant, omdat dan het risico bestaat dat de handelszaken en ondernemingen Brussel verlaten. Wij willen wel nadenken over een ander financieringssysteem. De stadstol kan een oplossing bieden op mobiliteits-vlak, maar is geen prioritair dossier voor de her-financiering van Brussel. Daarvoor bestaan andere enveloppes, zoals Beliris of de bijzondere dotaties.

étendre la gratuité des transports en commun, notamment pour les demandeurs d'emploi et les étudiants, déjà partiellement pris en charge.

Bien que ce ne soit pas notre demande prioritaire, nous n'avons aucune objection à ce que l'on favorise certains modes de déplacement. Nous demandons par contre que soit relayée votre volonté d'avancer dans le dossier de l'Agence régionale de stationnement et d'harmoniser les politiques communales en la matière. Enfin, pourriez-vous nous éclairer sur les priorités et nous rassurer quant à votre volonté de remettre de l'ordre par rapport à l'accord de gouvernement ?

Pour ce qui est de la congestion automobile, le cdH est favorable à l'intégration, à court terme, du taux d'émissions polluantes dans la taxe de circulation. Nous pouvons même aller plus loin avec la taxation au kilomètre, pour autant qu'elle intègre d'autres éléments, comme la composition familiale et l'heure d'utilisation du véhicule. Cependant, aucune décision ne peut être prise en l'absence de concertation avec les autres Régions.

Ainsi, pour réagir à la thématique associée du péage urbain, je dois vous dire que le groupe cdH y est à ce stade tout à fait opposé. On ne peut prendre le risque de voir nos commerces et entreprises quitter Bruxelles. Toutefois, nous sommes ouverts à une réflexion générale sur un axe de financement par un autre biais. Si le péage peut représenter une issue dans la question de la mobilité, il n'est pas un axe prioritaire en matière de refinancement de Bruxelles, pour lequel il existe d'autres enveloppes à revendiquer, comme Beliris ou des fonds de dotation spécifiques.

Nous souhaitons obtenir des éclaircissements quant aux priorités du plan. S'inscrit-il bien dans la lignée de l'accord de gouvernement ? La mise en oeuvre d'une taxation de circulation intelligente nous convient dans l'esprit, mais elle ne peut être limitée à Bruxelles. Une concertation avec les autres Régions s'impose. Petit bémol : la réduction annoncée des parkings dans les nouvelles constructions privées donne l'impression d'une totale remise en cause.

Je vous rassure cependant, le plan Iris 2, tel que nous le connaissons à travers la presse, nous satisfait à 90%. J'ose espérer que nous en serons pleinement satisfaits lorsque vous viendrez le

*Hoe zit het met de prioriteiten van het Iris 2-plan?
Sluiten zij aan bij die in het regeerakkoord?*

Het Iris 2-plan dat in de pers is voorgesteld, stelt ons voor 90% tevreden. Ik hoop dat wij volledig tevreden zullen zijn op het moment dat u dit plan voorstelt in de commissie.

présenter réellement devant cette commission.

Mme la présidente.- Comme Mme Delforge a utilisé plus ou moins huit minutes du temps de parole de son groupe, il reste environ deux minutes à M. Albishari.

La parole est à M. Albishari.

M. Aziz Albishari.- Je voudrais dire deux choses. Tout d'abord, ce qui est apparu dans la presse comme étant le projet d'une vision de la politique de mobilité pour les prochaines années dans le cadre du plan Iris 2 a laissé, à mon groupe et à moi, une impression très positive. C'était enfin un plan volontariste et moderne - pas du tout d'avant-garde ou utopique, mais simplement l'application de choses qui se font par ailleurs et sont même promues par l'Europe, comme Mme Delforge l'a rappelé.

À ce titre, je voudrais réagir à ce que ma collègue Céline Fremault vient d'affirmer, tout comme son groupe le fait régulièrement, à propos de l'attractivité économique d'une ville qui déciderait de mettre en place un péage urbain. Des exposés ont été faits ici même sur le péage urbain londonien, avec chiffres, schémas et études à l'appui, qui démontrent exactement l'inverse : une ville qui se désengorge petit à petit de la pression automobile devient - paradoxalement, pour certains - une ville très attractive pour les entreprises et les commerces. Il faut évidemment changer de mode de pensée ou d'appréhension de la réalité économique, mais les chiffres sont là, les preuves existent. Rien de miraculeux ici.

Ensuite, je voudrais dire mon agacement lorsque, dès qu'il s'agit de politique bruxelloise, on nous demande, on exige même - et je suis par ailleurs tout à faire d'accord de le faire -, une concertation avec les deux autres Régions, parce qu'on ne peut pas faire ça tout seul. Pourtant, il me semble que les deux autres Régions prennent des décisions qui ont un impact immédiat sur Bruxelles sans jamais nous concerter. J'en veux pour preuve le plan de périurbanisation du Brabant wallon en lotissement généralisé, qui a été fait par le gouvernement précédent et a un impact immédiat sur la mobilité à Bruxelles, puisqu'il n'a pas été tenu compte de tous les gens qui viennent y travailler.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Albishari heeft nog twee minuten spreektijd.

De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Onze fractie is verheugd over de plannen op mobiliteitsvlak. De plannen zijn modern en ambitieus, maar niet utopisch. Veel voorstellen werden immers al in praktijk gebracht in andere steden.*

Mevrouw Fremault stelt dat een stadstol de stad minder aantrekkelijk maakt voor economische investeerders. Veel studies tonen echter het omgekeerde aan: een stad die de verkeersdruk kan verminderen, wordt net aantrekkelijker voor ondernemingen en handelszaken.

Het stoort mij dat de andere gewesten steeds eisen dat het Brussels Gewest over alles overlegt - wat wij overigens graag doen - terwijl zij beslissingen nemen die een impact hebben op Brussel, zonder ons te raadplegen. Denk maar aan de verkavelingsprojecten in Waals-Brabant of het START-plan van het Vlaams Gewest in Zaventem-Diegem.

Mme la présidente.- Pour conclure...

M. Aziz Albishari.- J'en veux pour preuve le plan Start de la Région flamande à Zaventem-Diegem, qui va avoir un impact immédiat tant sur la mobilité que sur la qualité de l'air et bien d'autres choses. Il n'y a pas, en l'occurrence, de concertation prévue. Mais s'il y a ici dans cette salle des gens qui veulent la cogestion de Bruxelles par les deux autres Régions, qu'ils le disent ! Moi, je m'y oppose, mon parti s'y oppose, mon groupe s'y oppose.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Effectivement, nous devons tenir compte des habitants de cette ville. Quelque 40% des Bruxellois n'ont pas de voiture, mais pâtissent des conséquences néfastes du trafic automobile. Il convient dès lors de réduire celui-ci. C'est important aussi en vue d'un bon équilibre entre les différents modes de déplacement.

Mme Fremault, les priorités sont clairement énoncées dans l'accord de gouvernement ; le principe dit STOP est de mise.

Le plan Iris 2, qui date de la précédente législature, n'avait pas fait l'unanimité, tant dans ce parlement qu'auprès de diverses organisations. J'apprécie que ce gouvernement tienne compte, dans la mesure du possible, des remarques des habitants. Ils ont le droit de pouvoir respirer. Ainsi, Bruxelles enregistre chaque année 2.000 décès prématurés dus aux particules fines, émises principalement par le trafic routier.

La crainte de voir les commerçants s'enfuir à cause de mesures liée à la mobilité est injustifiée. Il suffit de prendre l'exemple de la ville de Gand, dont les chiffres de vente des commerçants sont nettement supérieurs depuis la mise en oeuvre d'un ambitieux plan de mobilité il y a quinze ans.

En résumé, n'ayons pas peur de mettre en place une politique de mobilité audacieuse.

Il faut oser se jeter à l'eau !

Mevrouw de voorzitter.- Gelieve af te ronden.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Als er hier voorstanders zijn van een gezamenlijk beheer van Brussel door de twee andere gewesten, moeten ze dat zeggen. Mijn partij en ik zijn daar vierkant tegen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Mevrouw De Pauw heeft gelijk, we moeten rekening houden met de inwoners van de stad. Zo'n 40% van de inwoners van Brussel heeft geen auto, maar zij lijden wel onder de nefaste gevolgen van het autoverkeer. Daarom moet het autoverkeer dringend afnemen. In het regeerakkoord staat dan ook dat deze meerderheid streeft naar 20% minder autoverkeer in de stad. Dat is ook belangrijk voor een gezond evenwicht tussen de verschillende vervoersvormen, dat er nog steeds niet is.

Mevrouw Fremault, de prioriteiten staan duidelijk in het regeerakkoord: eerst voetgangers, dan fietsers, dan het openbaar vervoer en dan het privéverkeer, kortom, het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Privéverkeer).

Het Iris 2-plan dateert uit de vorige regeerperiode. Er stonden tal van zaken in waar niet iedereen het mee eens was. Ook de Groen!-fractie had bezwaren, net als diverse verenigingen. Het is goed dat deze regering zoveel mogelijk rekening houdt met de opmerkingen van de bewoners. Het zijn tenslotte de Brusselaars die hier moeten wonen en werken. Onze kinderen groeien hier op en als we oud zijn, hebben we nog het recht om te kunnen ademen. Brussel kent 2.000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar als gevolg van het fijn stof en dat komt voor een groot deel van het autoverkeer.

De vrees dat de handelaars zouden wegtrekken door maatregelen die met mobiliteit te maken hebben, is onterecht. De stad Gent is een goed voorbeeld. Een jaar of vijftien geleden werd daar een zeer revolutionair mobiliteitsplan ingevoerd dat het praktisch onmogelijk maakte om met de wagen het centrum in te rijden. Een heleboel handelaars

protesteerde op voorhand luidkeels en er werd hard gelobbied tegen het mobiliteitsplan. Het plan kwam er toch en het resultaat was dat na de eerste twee jaar, toen de werken uitgevoerd werden, de handel steeg tot ongekende hoogten. Na tien jaar haalden alle handelaars veel hogere verkoopscijfers dan voordien.

Kortom, we mogen niet bang zijn om, zoals in andere steden, een gedurfde mobiliteitsbeleid te voeren.

Blijf niet aan de kant van het water staan. Spring erin!

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

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Ik ben blij dat heel wat collega's deelnemen aan dit belangrijke debat, maar het is toch een beetje vreemd om de minister hierover te ondervragen terwijl het overleg binnen de regering nog volop aan de gang is. Het zou veel pertinenter zijn vragen te stellen over een concreet regeringsstandpunt. Bovendien staat het onderwerp op de agenda van de eerstkomende plenaire vergadering.*

Zoals in alle andere plannen, mag ook in dit plan de sociale dimensie niet ontbreken, zeker als het gaat om projecten die gevolgen kunnen hebben voor de armste Brusselaars.

Nieuwe maatregelen inzake autobelasting mogen dan ook slechts gelden voor nieuwe auto's, en moeten uitgaan van de Europese normen. Een eventuele invoering van de kilometerheffing moet voldoende worden geëvalueerd vanuit ecologisch en sociaal standpunt, om ongewenste neveneffecten uit te sluiten.

Voor mijn fractie is de sociale dimensie het belangrijkste. De absolute prioriteit moet dan ook gaan naar het openbaar vervoer. De sociale tarivering moet veel ruimer worden uitgewerkt, en moet op alle Brusselaars van toepassing zijn.

Inzake vervuiling is het gewest, gezien zijn inbedding tussen twee andere gewesten, genoodzaakt tot overleg. We hoeven de andere gewesten geen toestemming te vragen om onze projecten uit te voeren, maar dienen wel met hen rekening te houden, als we willen dat onze maatregelen om

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

M. Jamal Ikazban.- Je me réjouis des interventions de mes collègues dans ce débat très intéressant et très important pour l'avenir de Bruxelles et de ses habitants.

Néanmoins, il me semble un peu particulier d'interroger un ministre et un gouvernement sur ses intentions lorsqu'aucune décision n'est encore intervenue et que tout reste à négocier. Il serait beaucoup plus pertinent et intéressant de partir de propositions et de décisions concrètes. Si nous devons interroger tous les ministres chaque fois qu'ils font une déclaration dans la presse ou qu'ils ont une idée, un projet ou un fantasme, nous n'en finirions pas !

En l'occurrence, ces questions sont prématurées étant donné qu'il n'y a pas encore d'accord sur ce point au sein du gouvernement. Un débat est d'ailleurs prévu sur ce sujet en séance plénière, ce vendredi.

Une fois ce préambule exprimé, j'aimerais toutefois apporter quelques remarques à cette discussion intéressante.

Dans ce plan et dans d'autres, la dimension sociale doit toujours être prise en compte, notamment lorsqu'on émet des projets ou des idées qui pourraient avoir une répercussion sur les habitants de notre Région, particulièrement les plus faibles d'entre eux.

Les propositions en vue d'imposer une nouvelle fiscalité automobile ne peuvent s'appliquer que sur

les véhicules neufs, sur la base des normes européennes.

Il convient d'analyser une proposition telle que la taxation au kilomètre au travers de plusieurs prismes, notamment le prisme écologique et le prisme social. Nous devons éviter tous les effets pervers de telles mesures, notamment pour nos habitants.

Mon groupe entend privilégier la dimension sociale. Nous voulons également inciter la Région à continuer à donner la priorité absolue aux transports en commun et au transport public, à diminuer les ruptures de charge, à développer le réseau souterrain, etc.

Nous devons mettre en place une tarification sociale beaucoup plus large et étendue, qui concerne un maximum de Bruxellois.

En matière de pollution, Bruxelles est une Région à part entière, mais elle reste enclavée dans les deux autres Régions, dont nous devons nécessairement tenir compte. C'est pourquoi nous en appelons à des discussions et des concertations avec les autres Régions. Nous n'avons pas à demander l'autorisation des deux autres Régions pour lancer nos projets. Mais si nous voulons mettre en place des mesures efficaces, notamment en matière de pollution, nous devons nous concerter avec nos voisins.

En termes de circulation et de pollution automobile, le ring de Bruxelles est un élément déterminant, qui génère beaucoup de pollution dans et autour de Bruxelles.

Je rejoins totalement mon collègue Albishari dans son refus de la cogestion de Bruxelles.

Il importe par ailleurs de ne pas faire de comparaisons inadaptées : Londres n'est pas Bruxelles, ni inversement. À Bruxelles, les zonings concurrentiels sont distants seulement de trois minutes, ce qui n'est pas le cas à Londres.

Je souhaite que l'on ramène le débat dans la sérénité, et que l'on débatte de sujets concrets. Il est logique que l'on discute d'une proposition ou d'une décision du gouvernement, mais non des intentions des uns et des autres.

vervuiling tegen te gaan efficiënt zijn.

We moeten opletten met vergelijkingen: Brussel is Londen niet. De concurrerende bedrijfsterreinen in de rand zijn niet zo ver verwijderd van het centrum. Ik pleit ervoor om dit debat op een serene manier te voeren. Een debat hoort te gaan over voorstellen of beslissingen van de regering, niet over de intenties van deze of gene.

La dimension humaine et sociale ainsi que la priorité aux transports en commun sont essentielles pour mon groupe.

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

M. Hervé Doyen.- Il est agaçant que nous soyons soumis à cette dynamique infernale que nous impose la presse. Des déclarations qui paraissent dans la presse font aussitôt l'objet de questions parlementaires. Or, personne n'a vu les documents dont il est question ici. Force est de constater que nous parlons dans le vide.

Par ailleurs, je constate que les interventions confèrent systématiquement aux sujets débattus, qu'il s'agisse de mobilité ou de sécurité, une dimension sociale. On oppose les pauvres aux riches de manière antinomique.

À entendre certains, les pauvres sont les premières victimes de l'insécurité. Ceux-ci sont également les premières victimes de la problématique de la mobilité. Il faut cesser de croire que toute mesure qui viserait à rendre davantage une ville mobile, viable ou respirable, sera payée par les moins nantis. Quand cela ne va pas, les nantis vont ailleurs, les pauvres restent.

En matière de mobilité, c'est faire oeuvre sociale que de rendre Bruxelles viable. Il ne s'agit pas de rêver de l'avenir de Bruxelles dans vingt ans, mais bien d'agir dans l'urgence. Comment faire pour éviter que Bruxelles ne périsse avec ses habitants ?

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

M. Serge de Patoul.- En écoutant M. Doyen, je me suis demandé un moment s'il était question de Bruxelles ou de Charleroi, où les riches n'ont pas d'autre choix que de fuir.

M. Hervé Doyen.- Ce que j'ai voulu dire, c'est qu'en matière de sécurité, les premières victimes sont toujours les pauvres et non les riches. Je ne parlais évidemment pas de Charleroi.

M. Serge de Patoul.- Votre propos était clair. Mais il m'a fait penser à la situation de Charleroi.

Je suis surpris par ce débat et par la méthode de

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- Persartikels geven vaak aanleiding tot parlementaire vragen, maar in dit geval heeft geen enkel parlementslid de documenten waarvan sprake al kunnen inkijken. Dit zijn oefeningen in het luchtledige.

Sommigen verwijzen voor elk onderwerp naar de tegenstelling tussen arm en rijk. Het zijn vooral de armen die worden getroffen door de onveiligheid, het mobiliteitsprobleem enzovoort. Het klopt niet dat de armen opdraaien voor de maatregelen die bedoeld zijn om de mobiliteit te bevorderen.

Een betere mobiliteit en meer leefbaarheid is ook zinvol in sociaal opzicht. We moeten dringend maatregelen nemen, niet binnen twintig jaar. Hoe kunnen we vermijden dat Brussel ten onder gaat?

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

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- De heer Doyen leek het wel te hebben over Charleroi, waar de rijken moeten vluchten.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- Ik heb alleen gezegd dat de armen de eerste slachtoffers zijn van onveiligheid.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- Het deed mij denken aan Charleroi.

Ik verbaas mij over de werkwijze van het

travail usitée. Cette surprise porte d'abord sur la méthode de travail du parlement lui-même. En effet, une interpellation portant exactement sur le même sujet est inscrite à l'ordre du jour de notre prochaine séance plénière. Il y a lieu de s'interroger sur l'organisation des travaux parlementaires, au niveau de laquelle nous vivons actuellement une situation de jamais vu !

J'ai aussi été quelque peu amusé par l'expression de M. Ikazban concernant les interpellations sur les fantasmes de membres du gouvernement. S'agit-il véritablement de fantasmes, M. le secrétaire d'État ? Car s'il est vrai que cette interpellation se base sur des déclarations de presse, vous restez cependant maître de vos déclarations. Chacun est libre d'agir comme il l'entend. Les déclarations faites dans le cadre d'une fonction exercée ont inévitablement un impact politique.

(Rumeurs)

Je me pose également des questions par rapport au plan Iris 2. Les intervenants affirment ne pas avoir consulté ce document. Je peux vous garantir pour ma part que je n'en ai pas eu connaissance, mais cela s'explique peut-être par ma position sur les bancs de l'opposition. Par conséquent, nous parlons ici d'un non-document, qui provoque une dispute au sein du gouvernement. Cette situation est particulière en termes de méthode de travail.

Divers groupes politiques annoncent qu'il faut développer la gratuité, développer le métro... tandis qu'ils votent concomitamment un budget en diminution. Cette attitude témoigne de peu de cohérence et de logique. Dans les discours, ils donnent tout à tout le monde, mais dans les actes, ils mènent des politiques inverses, aux dépens des pauvres. Nous demandons davantage de responsabilité politique et de cohérence.

Toujours par rapport à la méthode de travail, pendant la législature précédente, cette commission a assez longuement travaillé sur un futur plan Iris 2. Je peux en parler aisément, puisque nous étions dans l'opposition et que nous n'avons pas approuvé les prises de position de la commission. Il n'empêche qu'un document a été réalisé. Devons-nous aujourd'hui considérer que ce document est mis à la poubelle ?

C'est ce qu'on peut comprendre sur la base de ce

parlement. Een interpellatie over exact hetzelfde onderwerp staat op de agenda van de volgende plenaire vergadering.

De heer Ikazban klaagde dat er interpellaties worden gehouden over "fantasieën" van de regeringsleden. Gaat het wel echt om fantasieën? Als regeringsleden iets zeggen in een interview, heeft dat onvermijdelijk een politieke betekenis.

(Rumoer)

Alle sprekers hebben bevestigd dat ze het vernieuwde Iris 2-plan niet hebben ingekeken. Dat geldt ook voor mij. Deze discussie gaat dus over een onbekend document, dat nog besproken wordt in de regering. Dit getuigt van een vreemde manier van werken.

Verschillende fracties willen gratis openbaar vervoer, meer metrolijnen, enzovoort, maar onderussen keuren ze een kleiner budget goed. Dat is niet erg consequent en gaat ten koste van de armen.

Deze commissie heeft in de vorige legislatuur al veel vergaderd over het Iris 2-plan. De regering lijkt nu een andere richting te willen uitgaan. Zal ze rekening houden met ons werk? Zo niet, dan vraag ik de commissievoorzitter om onmiddellijk weer aan de slag te gaan want wij mogen niet aanvaarden dat het parlement buiten spel zou worden gezet.

Een ander belangrijk punt is het overleg met de andere gewesten en het nakende verkeersinfarct in het Brussels Gewest. Er wordt voortdurend verkondigd dat de hele wereld mee zal helpen om Brussel te beheren, maar in de praktijk ontbreekt zelfs de meest elementaire vorm van overleg, denk maar aan de wilde en schandelijke manier waarop een vervoermaatschappij van een ander gewest hier bussen laat rijden.

Het is onze politieke verantwoordelijkheid en die van de Brusselse regering om die handelswijze, die ons gewest op het randje van het verkeersinfarct brengt, aan te klagen.

qu'on entend. Dans ce cas, je me tourne vers la présidence de la commission pour dire qu'il faut que la commission reprenne tout de suite le travail, puisque manifestement, le gouvernement, ou une partie du gouvernement, semble mettre le travail précédent à la poubelle en vue de recommencer autre chose.

Peut-on nous indiquer clairement et précisément si le travail réalisé par la commission lors de la législature précédente sera pris en considération ou s'il sera mis au placard ? Il est important que le parlement soit au courant. Sinon, il est mis sur la touche et écarté de la question.

Enfin, je voudrais, comme M. Albishari, aborder le problème essentiel de la concertation avec les autres Régions et le risque de cogestion de notre Région. La remarque est très pertinente. Il faut dénoncer cette façon de faire et cette forme de propagande qui consiste à dire que tout le monde va intervenir dans la gestion de Bruxelles, mais qui fait que, quand on veut gérer ce qui en réalité fait partie de la Région bruxelloise - les communes de la périphérie et au delà - on ne peut pas avoir de concertation.

Il faut par exemple dénoncer l'absence de concertation qui fait que quand une compagnie de transports en commun d'une autre Région vient à Bruxelles, elle le fait de manière sauvage et scandaleuse. Politiquement, c'est de notre responsabilité, mais c'est également au gouvernement de la Région bruxelloise de dénoncer cette façon de faire qui fait qu'on pousse notre Région vers une cogestion qui, à la limite, exclura de surcroit les Bruxellois eux-mêmes. Il est essentiel, M. le secrétaire d'État, que vous contribuiez à dénoncer et à aller à l'encontre de ce processus en soutenant la démarche qui a été énoncée.

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

Mme Danielle Caron.- J'abonde dans le sens de M. Doyen. Le plan Iris 2 est fondamental pour notre commission infrastructure. Pourrions-nous dès lors obtenir un calendrier de la part du gouvernement de manière à mieux cibler nos interventions, ceci pour éviter les frustrations ?

Pourrions-nous prévoir des travaux au sein de notre

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Ik ben het met de heer Doyen eens dat het Iris 2-plan voor de commissieleden van het grootste belang is. Zou de regering ons een tijdschema kunnen meedelen, zodat de parlementsleden hun vragen beter kunnen plannen?*

De commissie zou zich over de volgende

commission ? Il conviendrait notamment de se pencher sur l'évolution de l'usage de la voiture, plutôt que sur sa possession, sur la taxation ou non des voitures neuves, sur le payage urbain. De manière générale, nous souhaitons tous une diminution de la pression automobile ainsi qu'une mobilité de qualité et une meilleure intégration des types de mobilité.

Plutôt que d'aborder les problématiques d'infrastructure par quartier ou commune, comme le prolongement d'une ligne de tram, ou de métro, il serait plus pertinent de développer une approche globale étalée sur plusieurs années.

Mme la présidente.- Concernant la méthode, il s'agit pour le Bureau élargi d'aborder la question du plan Iris 2 sur le fond en commission, et d'évaluer la forme et la dimension politique en séance plénière.

La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Cette discussion est assez délicate, car elle concerne un plan qui n'a été vu par aucun parlementaire. Il doit d'ailleurs encore être discuté au gouvernement.*

Il ne s'agit pas de savoir si nous souhaitons ou non une ville respectueuse de l'environnement, mais bien de déterminer comment concilier la qualité de vie et l'économie.

(poursuivant en français)

Aujourd'hui, il est encore un peu trop tôt pour discuter en profondeur du contenu du plan : en effet, il en est encore au stade de la rédaction. À la suite de l'enquête publique concernant le projet de plan, et compte tenu de l'accord gouvernemental, j'ai défini un nouveau projet. En ce moment, de nombreuses concertations ont lieu au gouvernement à ce sujet. Avec mes collègues, nous examinons quelles options pourraient être appropriées, quel timing serait réaliste pour lancer quelles initiatives, comment la vision définie pourrait être intégrée au maximum dans l'élaboration de la politique, etc.

(poursuivant en néerlandais)

Je n'ai encore fait aucune communication à ce sujet. J'ignore comment le plan est parvenu à la

onderwerpen moeten buigen: gebruik van de auto (in plaats van bezit van de auto), belasting op nieuwe auto's en stadstol. Iedereen wil het autoverkeer doen verminderen, de mobiliteit verbeteren en de verschillende vervoerswijzen beter op elkaar afstemmen.

In plaats van infrastructuurproblemen wijk per wijk aan te pakken, bijvoorbeeld in het kader van de verlenging van tram- of metrolijnen, zou er voor de komende jaren een globaal beleid moeten worden uitgestippeld.

Mevrouw de voorzitter.- Volgens het Uitgebreid Bureau dient het Iris 2-plan door de commissie ten gronde te worden besproken, waarna op de plenaire vergadering de formele en politieke aspecten aan bod zullen komen.

De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Deze discussie is nogal moeilijk. Ze gaat immers over een plan dat nog geen enkel parlementslid heeft gezien. Het wordt nog besproken door de regering. We zouden een hele leuke discussie kunnen hebben over de Brusselse mobiliteit. Ik heb heel wat interessante standpunten gehoord.

De vraag is echter niet of we een milieuvriendelijke stad willen of niet, maar of we een stad willen die enerzijds leefbaar is voor de bewoners, maar anderzijds ook economisch leefbaar. Het mobiliteitsplan gaat immers over de vraag hoe je levenskwaliteit met economie verzoent.

(verder in het Frans)

Het is nog te vroeg om te debatteren over de inhoud van het plan, dat nog wordt bijgestuurd op basis van de resultaten van het openbaar onderzoek en het regeerakkoord. De regering onderzoekt nu de mogelijke opties, het tijdschema, hoe de algemene visie kan worden geïntegreerd in de uitwerking van het beleid, enzovoort.

(verder in het Nederlands)

Ik heb hierover dus nog geen enkele mededeling gedaan. Ik ben niet naar Le Soir gestapt om een plan voor te stellen en te klagen over problemen

rédaction du journal "Le Soir", et je ne sais pas davantage pourquoi le journal a décidé de ne retenir que quelques propositions spécifiques, extraites d'une très longue liste, sans aucune nuance et sans situer le cadre dans lequel celles-ci s'inscrivent.

En réalité, la discussion se passe plutôt bien au sein du gouvernement.

(poursuivant en français)

Nous ne créons pas ici un nouveau plan, puisqu'il s'agit d'une mise à jour de la version approuvée par l'ancien gouvernement, à laquelle il fallait bien intégrer les résultats de la concertation publique et l'accord de gouvernement à respecter.

Il ressort de toutes les concertations en cours que chacun est conscient des grands défis qui se posent et de la nécessité d'agir. D'ailleurs, la plupart d'entre vous reconnaissent le besoin d'un plan ambitieux pour Bruxelles. C'est dans ce sens que nous travaillons à travers les concertations.

(poursuivant en néerlandais)

N'oublions pas que l'accord de gouvernement dresse le cadre, c'est-à-dire l'objectif de réduction de 20% du trafic automobile, qui est partagé par ses membres. C'est crucial à mes yeux.

Le plan Iris 2 ne doit pas rester lettre morte, mais doit, au contraire, donner des indications quant à une politique qui doit faire de Bruxelles une ville à nouveau vivable et où la mobilité n'est pas un vain mot. Bien entendu, il faut du temps pour discuter de ce type de plan. C'est la raison pour laquelle je vous demande encore un peu de patience avant de pouvoir en débattre.

Le gouvernement a approuvé une première version du plan. À présent, il doit, en toute quiétude et loin des médias, s'accorder sur le plan qu'il présentera au parlement. Je regrette d'ailleurs les spéculations parues dans la presse.

Je souhaite répondre à certaines questions portant sur la méthodologie. Mme De Pauw, je suis secrétaire d'État en charge de la Mobilité et le plan régional de mobilité relève de mes compétences. Étant donné l'objectif de ce plan, je serais particulièrement inconscient de ne pas impliquer

binnen de regering. Ik weet niet hoe het plan in de krant terechtgekomen is en evenmin waarom Le Soir, als het dan toch het volledige plan zou hebben gezien, er precies die zaken uitgepikt heeft. De krant schreef immers slechts over enkele specifieke voorstellen uit een hele lange lijst, zonder enige nuancing en zonder het kader te schetsen waarin die voorstellen gedaan werden. Op basis van dit artikel kan de lezer dus onmogelijk weten wat er in het Iris 2-plan staat.

In werkelijkheid verloopt de bespreking binnen de regering vrij vlot. Er zijn natuurlijk opmerkingen, maar dat is altijd zo.

Ik kan ook de heer de Patoul geruststellen.

(verder in het Frans)

We maken geen nieuw plan. De vorige regering keurde een plan goed, dat we nu bijsturen aan de hand van de resultaten van het openbaar onderzoek en het regeerakkoord.

Iedereen is zich bewust van de grote uitdagingen en de noodzaak van een ambitieus plan.

(verder in het Nederlands)

Vergeten we ook niet dat het regeerakkoord het kader aangeeft, namelijk de doelstelling van een daling van het autoverkeer met 20%. We mogen ervan uitgaan dat een doelstelling die in het regeerakkoord staat, binnen de regering op een breed draagvlak kan rekenen. En dat draagvlak is voor mij wel degelijk cruciaal.

Het ligt niet in mijn bedoeling een plan uit te werken dat mooi oogt in mijn bibliotheekkast. Het Iris 2-plan mag geen dode letter blijven, maar moet richting geven aan een beleid dat Brussel weer mobiel en leefbaar maakt. Het spreekt voor zich dat de bespreking van zo'n cruciaal plan tijd vergt. Vandaar dat ik u zou willen vragen om nog wat geduld uit te oefenen. Binnenkort krijgt u de kans om een breed debat te wijden aan het Iris 2-plan. Ik ben zeker bereid om een extra commissievergadering aan dit thema te wijden, waar alle details aan bod kunnen komen.

Maar u zult nog even geduld moeten oefenen. De regering heeft een eerste versie van het plan goedgekeurd. Er vond een openbaar onderzoek plaats.

activement mes collègues dans l'élaboration de celui-ci.

(poursuivant en français)

Cette nécessité d'implication vaut particulièrement pour la ministre des Travaux publics et des Transports, étant donné qu'elle devra contribuer en grande partie à la réalisation du plan. Vous comprendrez dès lors que je n'ai pas attendu votre question pour consulter la ministre Grouwels à propos de la rédaction du plan Iris 2. Au contraire, ces dernières semaines, beaucoup de temps et d'énergie ont été investis dans la concertation afin de préparer d'ores et déjà l'exécution du plan final.

(poursuivant en néerlandais)

Le plan adapté a fait l'objet de deux réunions préparatoires avec le cabinet de Mme Grouwels, le 15 et le 22 décembre 2009. Le 19 janvier 2010, j'ai reçu un courrier officiel de Mme Grouwels, qui contenait quelques observations. Celles-ci ont été intégrées dans la mesure du possible au projet de plan, en tenant compte du fait qu'il s'agit d'une mise à jour d'un plan existant, et non de la rédaction d'un tout nouveau plan, ce que j'ai signalé à Mme Grouwels le 1^{er} février.

Les autres points ont pu être abordés lors de la discussion avec le gouvernement dans son ensemble. Dans l'intervalle, des réunions ont eu lieu avec les représentants des divers cabinets, donc celui de Mme Grouwels.

Chaque ministre aimerait bien entendu retrouver ses compétences dans le plan, et c'est précisément là le sens de la concertation entre les différents cabinets.

(poursuivant en français)

Passons à la taxe intelligente au kilomètre parcouru, et à la concertation avec les autres Régions.

(poursuivant en néerlandais)

Il est probable que le plan Iris 2 final intégrera l'une ou l'autre forme d'internalisation des coûts externes du transport. Ce n'est pas une surprise, dans la mesure où l'accord de gouvernement stipule que la Région bruxelloise participera

Nu is het aan de regering om het eens te worden over het plan dat ze aan het parlement wil voorleggen. Geeft u ons dan ook de tijd om dit dossier in alle rust binnen de regering te bespreken, ver van de pers. Het was erg jammer om allerlei veronderstellingen in de pers te zien verschijnen, die trouwens maar gedeeltelijk klopten. Wij waren op dat ogenblik niet in staat om ten gronde te reageren, omdat de regering nog geen akkoord had bereikt.

Wel geef ik graag al wat uitleg bij een aantal methodologische vragen. Allereerst wil ik reageren op de opmerking van mevrouw De Pauw over het noodzakelijke overleg met mevrouw Grouwels. Ik ben staatssecretaris voor Mobiliteit. Het gewestelijk mobiliteitsplan valt dan ook onder mijn bevoegdheden. Gelet op de doelstelling van het plan, namelijk de ontwikkeling van een mobiliteitsvisie voor het toekomstige gewestbeleid, zou ik wel bijzonder onverstandig zijn om mijn collega's niet actief bij de opmaak van dat plan te betrekken.

(verder in het Frans)

Het is van het grootste belang dat de minister van Mobiliteit en Openbare Werken bij de plannen wordt betrokken, want zij is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de uitvoering. Ik heb minister Grouwels dan ook aangesproken over het Iris 2-plan. De afgelopen weken hebben we heel wat overleg gepleegd.

(verder in het Nederlands)

Voor de besprekking van het aangepaste plan met de volledige regering, heb ik twee voorbereidende vergaderingen gevoerd met het kabinet van mevrouw Grouwels, op 15 en 22 december 2009. Op 19 januari 2010 ontving ik een officieel schrijven van mevrouw Grouwels, met nog enkele overgebleven opmerkingen. Die werden in de mate van het mogelijke verwerkt in het ontwerpplan, rekening houdend met het feit dat het om een update ging van het bestaande plan en dat het niet mogelijk was om een volledig nieuw plan te schrijven. Dat heb ik ook meegedeeld aan minister Grouwels op 1 februari.

Dat betekent natuurlijk niet dat er geen discussiepunten meer waren, maar die konden nog altijd aangekaart worden tijdens het overleg met de volledige regering. Wel hebben we geprobeerd om zoveel mogelijk rekening te houden met de opmer-

proactivement à la concertation avec les autres Régions pour instaurer une taxe kilométrique intelligente. En outre, le gouvernement précédent a pris des décisions de principe pour instaurer une taxation kilométrique intelligente et réformer les instruments fiscaux taxant la possession d'une voiture. Le gouvernement doit encore parvenir à un accord à ce propos.

Le premier projet approuvé du plan Iris 2 confirme la nécessité d'une taxation kilométrique intelligente. Il ressort d'une étude préparatoire qu'une forme de péage sera nécessaire pour réduire le trafic de 20%.

Comme je l'ai dit en séance plénière le 29 novembre 2009, le gouvernement poursuit la voie tracée précédemment. Le 21 janvier 2010, il a ainsi décidé de réaliser avec les autres Régions la réforme de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation à l'avantage des véhicules ayant de bonnes prestations énergétiques. Le gouvernement devrait étudier aussi une forme de péage et une taxation fondée sur l'usage plutôt que sur la possession d'un véhicule.

(poursuivant en français)

Parallèlement aux discussions sur le nouveau plan Iris 2, la concertation à ce sujet avec les autres Région s'est intensifiée car, une fois encore - comme expliqué lors de la séance plénière du 27 novembre -, l'introduction simultanée dans les trois Régions semble la solution la plus indiquée. Cela ne signifie cependant pas que nous devons tout miser sur le même cheval ; c'est pourquoi nous avons déjà commencé une étude des possibilités et des effets de l'introduction d'une taxe urbaine liée au nombre de kilomètres parcourus.

(poursuivant en néerlandais)

Cette question a fait l'objet de concertations, tant avec les responsables bruxellois qu'avec les autres Régions. Début décembre, une réunion d'information s'est tenue au niveau bruxellois et à la mi-décembre, une autre réunion devait se tenir avec les représentants des trois Régions. Elle n'a cependant pu avoir lieu, le cabinet de Mme Crevits s'étant fait excuser.

Le 10 mars, la concertation a été relancée, en présence de représentants des trois Régions. Le

kingen. Ondertussen vonden ook verschillende vergaderingen plaats met vertegenwoordigers van de verschillende kabinetten. Vanzelfsprekend namen ook de vertegenwoordigers van mevrouw Grouwels hieraan deel. Er was dus wel degelijk overleg.

Mevrouw Grouwels wil niet onterecht veel aandacht voor het openbaar vervoer in het plan. Anderzijds zal de heer Cerexhe wellicht vragen om veel aandacht voor de economie, mevrouw Huytebroeck zal veel aandacht willen voor het leefmilieu, enzovoort. Elke minister wil zijn bevoegdheden terugzien in het plan. Dat is nu net de bedoeling van het overleg tussen de verschillende kabinetten.

(verder in het Frans)

Laat ons het hebben over de intelligente kilometerheffing en het overleg met de andere gewesten.

(verder in het Nederlands)

Het is erg waarschijnlijk dat een of andere vorm van internalisering van de externe kosten voor vervoer in het uiteindelijke Iris 2-plan zal voorkomen. Dat is geen verrassing, want het regeerakkoord vermeldt dat het Brussels Gewest proactief zal deelnemen aan het overleg met de andere gewesten over de invoering van een 'slimme' kilometerheffing. Bovendien heeft de vorige regering al een aantal principiële beslissingen genomen om twee doelen na te streven: de invoering van een 'slimme' kilometerheffing en de hervorming van de fiscale instrumenten die autobezit belasten. Over concrete maatregelen heeft de regering zich nog niet uitgesproken en ik al evenmin. De regering moet daarover eerst een overeenkomst bereiken.

Het eerste reeds goedgekeurde ontwerp van het Iris 2-plan bevestigt de noodzaak van een 'slimme' kilometerheffing. In het kader hiervan werd trouwens al voorbereidend onderzoek verricht, waaruit blijkt dat de invoering van een of andere vorm van rekeningrijden noodzakelijk zal zijn om de doelstelling van 20% minder autoverkeer te halen.

Zoals ik al zei tijdens de plenaire vergadering van 27 november 2009, bouwt de regering verder op beslissingen die vroeger al genomen zijn. Zo besliste de regering op 21 januari 2010 om de her-

18 mars, les représentants des Régions ont discuté de leurs plans en matière de fiscalité automobile. Une nouvelle réunion est prévue au début du mois d'avril.

(poursuivant en français)

Les décisions finales concernant la taxation en fonction du kilomètre parcouru dépendront des conclusions des futures concertations prévues à l'agenda. Grâce aux efforts fournis ces dernières semaines par les responsables bruxellois dans le but de renforcer le dialogue interrégional, il est impossible de prétendre qu'aucune concertation n'a eu lieu. J'espère que vous me rejoindrez sur ce point.

(poursuivant en néerlandais)

Certains semblent se préoccuper du caractère révolutionnaire du plan Iris 2 adapté, peut-être induits en erreur par le titre de l'article paru dans "Le Soir". Le plan final sera ambitieux, mais sans être synonyme d'extrême ou d'irréaliste. De plus, il ne sera que la mise à jour approfondie de l'ancien plan approuvé, compte tenu des résultats de l'enquête publique et de l'accord de gouvernement.

(M. Jef Van Damme, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Cela ne signifie pas que nous opterons pour le statu quo. Ce serait une erreur historique de ne pas nous préoccuper des problèmes de mobilité qui influencent la qualité de vie et la viabilité économique de notre ville. Le plan présentera de nouveaux choix et des mesures qui ont déjà fait leurs preuves dans d'autres grandes villes. Nous verrons dans les prochaines semaines ce que le gouvernement décidera.

(poursuivant en français)

Qu'un plan aussi important que le plan Iris 2 suscite de la nervosité et de la curiosité ne me dérange pas, mais n'oublions pas que le vrai défi, qui n'est de nature ni politique ni stratégique, consiste à faire de Bruxelles une ville à nouveau vivable et "mobile".

vorming van de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting ten voordele van voertuigen met een goede energieprestatie, door te voeren via een overlegprocedure met de overige gewesten. Tegelijkertijd zou de regering dan een vorm van rekeningrijden en een heffing op basis van het gebruik van een voertuig in plaats van op het bezit ervan, bestuderen.

(verder in het Frans)

Gelijktijdig met de onderhandelingen over het nieuwe Iris 2-plan werd het overleg met de andere gewesten opgevoerd. Een gelijktijdige invoering in de drie gewesten zou immers ideaal zijn. Dit betekent echter niet dat de drie gewesten dezelfde keuzes moeten maken. Ik heb een studie besteld naar de impact van een stadstol die wordt berekend op basis van de afgelegde afstand.

(verder in het Nederlands)

Ook over deze kwestie wordt er dus wel degelijk overleg gepleegd, en dit zowel met de Brusselse verantwoordelijken als met de andere gewesten. Begin december vond op Brussels niveau een informatievergadering plaats, met onder meer vertegenwoordigers van de ministers Grouwels, Huytebroeck, Vanraes en mezelf. Midden december was een informatievergadering gepland met medewerkers van de ministers van de drie gewesten. Die is niet doorgegaan omdat het kabinet van minister Crevits zich liet verontschuldigen.

Op 10 maart vond alsnog een vergadering plaats waar het overleg opnieuw van start ging. Aanwezig waren vertegenwoordigers van minister Henry, minister Crevits en van mijn kabinet. Op 18 maart vond een nieuwe vergadering plaats over de plannen van de gewesten inzake verkeersfiscaliteit. Daar waren vertegenwoordigers van de ministers-presidenten Peeters, Picqué en Demotte aanwezig, evenals van de ministers Crevits, Muyters, Antoine, Schauvliege, Vanraes, Grouwels en van mijn kabinet. Begin april zal er opnieuw overleg plaatsvinden.

(verder in het Frans)

De geplande overlegvergaderingen zullen de uiteindelijke beslissing over de kilometerheffing mee bepalen. De Brusselse beleidsverantwoordelijken hebben de voorbije weken inspanningen

Si tous les partenaires continuent à adopter une attitude constructive lors des discussions qui auront lieu dans les semaines à venir, je suis persuadé qu'au sein de cette commission, nous pourrons prochainement échanger des idées à propos d'un plan de mobilité ambitieux, réaliste, soutenu, respectueux de la justice sociale, écologique et durable, bref un bon plan de mobilité pour l'avenir de Bruxelles.

gedaan om te overleggen met de andere gewesten.

(verder in het Nederlands)

Sommigen lijken zich zorgen te maken over het revolutionaire karakter van het aangepaste Iris 2-plan. De bezorgdheid hierover werd wellicht vooral veroorzaakt door de titel van het artikel in Le Soir. Ik ben niet echt een revolutionair, maar eerder iemand die stap voor stap tewerk gaat en op een pragmatische manier vooruitgang probeert te boeken. Het komt erop aan om iedereen mee te krijgen. Het uiteindelijke plan moet en zal ambitieus zijn, maar dat mag geen synoniem zijn voor extreem of wereldvreemd. Bovendien zal dit uiteindelijke plan slechts een grondige update zijn van het eerder goedgekeurde plan, rekening houdend met de resultaten van het openbaar onderzoek en met het regeerakkoord.

(De heer Jef Van Damme, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Dat betekent niet dat we opteren voor een status quo. Dat zou het slechtste zijn dat we kunnen doen. Brussel zit vast en de mobiliteitsproblemen hebben een invloed op de levenskwaliteit en de economische leefbaarheid. Het is geen wonder dat de economische sector zelf meer en meer voorstellen doet omdat de economische actoren vinden dat er iets moet gebeuren. Het zou dan ook een historische vergissing zijn om niets te doen. Daar is iedereen zich van bewust.

Het plan zal nieuwe keuzes bevatten. Maatregelen die hun positieve effect al bewezen hebben in andere grootsteden, verdienen ook een kans in het Brussels Gewest. Het Iris 2-plan bevat heel wat van dergelijke maatregelen. De komende weken zullen we zien welke de regering daarvan selecteert.

(verder in het Frans)

Ik begrijp dat een plan als dit veel mensen nerveus en nieuwsgierig maakt. De ware uitdaging is echter niet strategisch of politiek, maar bestaat erin Brussel opnieuw leefbaar en mobiel te maken.

Als alle partners tijdens het overleg een construc-

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Même si je sais que le plan n'est pas encore finalisé, je souhaite ouvrir le débat au parlement à la suite de cet article de presse, ce qui permettra à chaque groupe de s'exprimer.*

Il est bon que vous ayez pu entendre les remarques des différents partis et que vous puissiez en tenir compte. L'objectif de réduction du trafic automobile est positif et les partis de la majorité le soutiennent, mais vous devez encore convaincre la population et obtenir son appui. Pour ce faire, le premier plan se devra d'être réaliste et progressif, et non pas révolutionnaire.

Mme Maes, les problèmes de Bruxelles diffèrent de ceux de Gand, dont la superficie est moins élevée.

tieve houding aannemen, is een ambitieus, realistisch, rechtvaardig, milieuvriendelijk en duurzaam mobiliteitsplan haalbaar.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik wens te reageren op de uitspraak van de heer Ikazban die het blijkbaar niet nodig vindt om te reageren op berichten in de media. Het is echter mijn bedoeling om naar aanleiding van dit krantenartikel hier het debat te openen. Ik weet dat het plan nog niet klaar is, maar ik vind dat elke partij wel de kans moet krijgen om haar mening te geven over een aantal voorstellen die in dit artikel aan bod kwamen.

Ik denk dat het goed is dat u ondertussen de opmerkingen van de verschillende partijen hebt gehoord in het kader van de verdere opmaak van het plan en dat u daarmee rekening kan houden. Het is een positieve doelstelling, die ook in het regeerakkoord werd opgenomen, om de druk van het autoverkeer te willen verminderen, en die door alle meerderheidspartijen wordt onderschreven. Het is echter ook belangrijk om de bevolking daarvan te overtuigen en haar steun daarvoor te krijgen. Ik hoor u graag zeggen dat u de bevolking zal raadplegen, maar iedereen weet dat bij een raadpleging de meest intelligente, vinnige en assertieve Brusselaars hun mening verkondigen en dat de anderen zwijgen. Het is bijgevolg belangrijk om een breed draagvlak te vinden en iedereen ervan te overtuigen dat we zorg moeten dragen voor de leefbaarheid van deze stad en daarvoor alle mogelijke middelen moeten inzetten. Er is daarom in de eerste plaats nood aan een stapsgewijs en realistisch plan, en niet aan een revolutie.

Ik wil mevrouw Maes er ook op wijzen dat de problemen in Brussel anders liggen dan die in Gent. Gent is een heel kleine stad waar het stadsbestuur, ondanks de weerstand bij de bevolking, inderdaad een vervoersplan heeft ingevoerd. Het betreft daar echter een kleine oppervlakte in het historisch centrum van Gent met de daaromliggende winkelstraten.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik heb over Gent gesproken als reactie op mevrouw Fremault die het economisch aspect vermeldde. Ik heb Gent aangehaald als bewijs dat haar redenering niet

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *J'ai évoqué Gand en réponse à Mme Fremault qui mentionnait l'aspect économique, afin de démontrer que son raisonnement ne tenait pas la*

route. Je n'ai pas parlé du plan Iris.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- Il est important qu'il y ait suffisamment de concertation, surtout en vue de la conférence interministérielle d'avril 2010 qui réunira les trois Régions.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- En matière de mobilité à Bruxelles, il y a encore matière à débattre, mais il est essentiel que tout le monde sache que nous devons aller de l'avant et ce, de manière constructive. Je ne veux pas faire la révolution, mais bien avancer pas à pas. Je pense donc que la presse a quelque peu grossi les divergences de vues entre Mme Grouwels et moi-même, qui portent davantage sur la forme que sur le fond.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- Je suis persuadée que vous parviendrez à un accord avec votre collègue Mme Grouwels.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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

concernant "l'intégration d'une gestion de la biodiversité dans la politique d'entretien et de rénovation des voiries".

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

Mme Danielle Caron.- Le 5 février dernier, réagissant à un communiqué de Bruxelles-Nature,

klopt. Het ging dus niet over het Irisplan.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik vind het belangrijk dat er momenteel voldoende overleg plaatsvindt en dat vooral met het oog op de interministeriële conferentie van begin april 2010 waar de drie gewesten, onder het voorzitterschap van mevrouw Grouwels, samen rond de tafel zullen zitten.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Ik denk dat er over mobiliteit in Brussel nog veel kan worden gediscussieerd. Het belangrijkste is dat iedereen weet dat we vooruit moeten en dat we dat samen op een constructieve manier moeten doen. Het is niet mijn bedoeling om te pleiten voor een revolutie, maar wel voor een stapsgewijze oplossing. Ik denk dus dat onze standpunten dicht bij elkaar liggen en dat de meningsverschillen tussen mezelf en mevrouw Grouwels in de pers wat werden uitvergroot. De verschillen betreffen vooral de vorm en niet de inhoud. Daar zitten we op één lijn.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik heb er het volste vertrouwen in dat u tot een vergelijk komt met uw collega mevrouw Grouwels.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de aandacht voor de biodiversiteit in het beleid van het onderhoud en de renovatie van de wegen".

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- Naar aanleiding van een persbericht van Brussel Natuur

M. du Bus vous a posé une question d'actualité sur l'opportunité du choix du tilleul argenté dans le renouvellement des alignements d'arbre, avenue de Tervuren. Le mercredi 3 mars, c'est M. de Patoul qui est revenu sur cette question, en insistant sur le lien entre l'arbre et la mortalité observée de certaines de nos espèces d'hyménoptères.

Les milieux naturalistes, les apiculteurs et certains scientifiques, particulièrement attentifs à la gestion de notre environnement, sont inquiets et perplexes, non seulement face au choix exclusif d'une seule espèce, mais aussi et d'autant plus du fait que l'administration ait pu pencher pour une espèce végétale d'origine exotique, à savoir le *Tilia tomentosa moench 1785*, c'est-à-dire le tilleul argenté.

Je ne souhaite pas m'étendre aujourd'hui sur le sujet des tilleuls argentés mais je souhaite élargir le débat et aborder avec vous le thème de la biodiversité.

En effet, vous conviendrez que choisir et mettre en évidence dans une avenue régionale un arbre de l'Est du bassin méditerranéen, à raison de 226 pieds, ne contribue pas à l'exemplarité de la Région en matière de gestion de la biodiversité. Même si, dans l'état des connaissances actuelles, il semble ne pas présenter de menace invasive ou d'autres risques écologiques telle que la menace de certaines espèces d'insectes.

Ce choix apparaît en totale contradiction avec le travail de sensibilisation de nombreuses associations et de Bruxelles Environnement auprès des particuliers pour promouvoir les espèces indigènes dans les plantations, afin d'éviter des phénomènes environnementaux inattendus, qui se révèlent en définitive particulièrement coûteux à gérer pour la collectivité. Contradiction d'autant plus importante et évidente que les travaux ont été engagés au début de l'année 2010, proclamée par l'Assemblée générale des Nations unies Année internationale de la biodiversité.

Pourtant, Bruxelles Environnement est bien conscient de l'importance de la sensibilisation des citoyens. Je tiens ici à citer Mme Gryseels de l'IBGE : "À côté de cette valeur intrinsèque de la biodiversité urbaine, il y a aussi et surtout l'importance pour la sensibilisation et la prise de conscience : n'oublions pas que la majorité des gens

stelde de heer du Bus u op 5 februari jongstleden een dringende vraag over uw keuze om de paardekastanjes op de Tervurenlaan te vervangen door zilverlinden. Op 3 maart is de heer de Patoul op die problematiek teruggekomen en heeft hij erop gewezen dat de aanplanting van die boomsoort tot een grote sterfte bij bepaalde insectensoorten zou leiden.

De milieuverenigingen, imkers en bepaalde wetenschappers zijn verontrust dat er voor een enkele boomsoort wordt gekozen en dan nog voor een uitheemse soort, die afkomstig is uit het oosten van het Middenlandse Zeegebied.

Een dergelijke keuze gaat in tegen het principe van de biodiversiteit, ook al zouden die zilverlinden op basis van de huidige kennis geen bedreiging voor bepaalde insecten vormen.

Die keuze is ook totaal in strijd met de bewustmakingsacties van talloze verenigingen en Leefmilieu Brussel zelf, die de Brusselaars aanmoedigen om inheemse soorten te planten teneinde onverwachte gevolgen voor het milieu te voorkomen, gevolgen die de gemeenschap heel wat kunnen kosten. Die keuze is des te onbegrijpelijker daar de werken zullen starten in 2010, dat door de Verenigde Naties tot het internationaal jaar van de biodiversiteit is uitgeroepen.

Nochtans is Leefmilieu Brussel zich ervan bewust dat de stedelijke biodiversiteit niet alleen een intrinsieke waarde heeft, maar ook van groot belang is voor de sensibilisering van de bevolking. Volgens mevrouw Gryseels van het BIM zorgt het contact met de natuur en de stedelijke biodiversiteit bij de stadsbewoners voor een grotere bewustwording van het belang van de biodiversiteit en de duurzame ontwikkeling op wereldschaal.

Werd er nagedacht over de inschakeling van de Tervurenlaan in het groene netwerk?

Waarom kiest u niet voor een gemengde aanplanting, met zowel bomen als struiken? Voert u een biodiversiteitsbeleid? Is een samenwerking tussen Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel mogelijk? Welke maatregelen treft u om een samenhangend beleid te bevorderen?

U zou een biodiversiteitscommissie kunnen oprichten met experts uit de academische wereld en

habite dans le milieu urbain, et que c'est dans ces milieux que se trouvent les décideurs politiques ! Le contact avec la nature est donc essentiel pour la prise de conscience de l'importance de la biodiversité à l'échelle mondiale. Le contact avec cette nature et la biodiversité urbaine jouent un rôle incontestable dans la prise de conscience pour les citadins de l'importance de la biodiversité à l'échelle mondiale et du développement durable."

En outre, je m'interroge sur le fait de savoir si une réflexion a eu lieu dans la perspective d'aménager l'avenue de Tervuren de manière efficacement intégrée au maillage vert.

Pourquoi ne pas promouvoir les alignements panachés, en faisant alterner, le cas échéant, des espèces arborescentes et arbustives ? Quelle est votre politique de gestion de la biodiversité ? Une coopération est-elle possible entre Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement et quelles mesures sont prises pour assurer l'application d'une politique cohérente au sein de la Région bruxelloise ?

Enfin, est-il envisageable de créer une commission de la biodiversité, réunissant des experts du monde académique et des administrations régionales concernées, chargée d'examiner tous les dossiers d'aménagement du territoire, tant public que privé, et de rendre des avis, contraignants ou pas ?

Une telle commission ne devrait pas être très coûteuse, car elle ne serait pas amenée à intervenir souvent. De plus, les études menées en son sein pourraient servir à l'avenir. Il existe de nombreuses associations dont les membres ne demandent qu'à le faire, même bénévolement. On pourrait donc imaginer la mise en place d'un système souple avec l'adhésion de certains membres de ces associations.

Discussion

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *L'année 2010 est celle de la biodiversité. Notre capitale est riche en bois, espaces verts, parcs et jardins intérieurs, qui participent à une biodiversité typiquement urbaine et contribuent, entre autres, à*

medewerkers van de betrokken gewestelijke administraties om alle dossiers op het gebied van ruimtelijke ordening te onderzoeken. Zo'n commissie kan niet veel kosten, want ze zou niet vaak tussenbeide moeten komen. Ze kan ook studies uitvoeren die nuttig zijn voor de toekomst. Er zijn heel wat verenigingen die hieraan vrijwillig willen meewerken.

Besprekking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- 2010 is het jaar van de biodiversiteit. De hoofdstad herbergt ook veel groen. De natuur in onze stad is echter zeer kwetsbaar.

la qualité de la vie. Mais cette biodiversité urbaine est particulièrement vulnérable.

De nombreuses instances, parmi lesquelles l'Union européenne elle-même, soulignent l'importance de la biodiversité.

Le choix des espèces arboricoles est, par exemple, un critère important pour le maintien de la biodiversité. Divers critères doivent être pris en compte, notamment le développement du système racinaire à proximité des trottoirs ou des pistes cyclables. Il importe également de privilégier les espèces indigènes.

J'ai appris que la taille des arbres bruxellois n'était pas toujours effectuée convenablement, ce qui entraîne parfois des maladies et la mort de certains arbres. Une meilleure méthode de taille permettrait de préserver plus longtemps les espèces indigènes.

Er zijn tal van bossen, groene ruimten, parken en binnentuinen die bijdragen tot een typisch stedelijke biodiversiteit die in bepaalde gevallen zelfs rijker is dan in de rand van de stad. Er komen soms meer soorten voor in Brussel dan in de Rand.

Ik zou het nog uren kunnen hebben over het belang en de kwetsbaarheid van biodiversiteit. Mensen onderschatten dat soms. Neem bijvoorbeeld bijen. We hebben bepaalde bijensoorten nodig voor de voortplanting van bepaalde planten. Als die bijen verdwijnen, gebeurt hetzelfde met de planten.

Op wereldschaal kan een afname van de biodiversiteit leiden tot enorme drama's op het gebied van voedsel, veeteelt enzovoort. In Brussel lijkt de biodiversiteit misschien niet zo belangrijk, maar ze draagt toch bij tot onder meer de levenskwaliteit.

Meerdere instanties, waaronder de EU zelf, benadrukken het belang van biodiversiteit. Het gebeurt wel vaker dat mensen bijvoorbeeld protesteren omdat er bomen worden geruimd. Zo werden in de Tervurenlaan de bomen vervangen door exoten. Er zijn trouwens meerdere voorbeelden van boomsoortexoten te vinden in Brussel, met daarbij lieveheersbeestjes, halsbandparkieten enzovoort.

Soms is het belangrijk om na te denken over welke boomsoorten worden aangeplant. Men moet niet enkel rekening houden met de manier waarop de wortels zich uitbreiden, maar ook met de omgeving. Hoe kiest men de boomsoorten die langs de wegen worden geplant? Houdt men er rekening mee dat de wortels in een bepaalde richting kunnen groeien? Dat is belangrijk voor fietspaden en stoepen. Er moet echter ook de voorkeur worden gegeven aan inheemse boomsoorten.

Ik heb me laten vertellen dat veel bomen in Brussel op een verkeerde manier worden gesnoeid. Daardoor kunnen bomen op termijn ziek worden en sterven. Soms kan een betere snoeimethode ertoe leiden dat de inheemse bomen veel langer blijven leven en niet moeten worden vervangen.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En ce qui concerne le choix du tilleul argenté comme espèce à replanter le long du tronçon compris entre le

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- In haar oorspronkelijk renovatieplan voor de Tervurenlaan had de directie Beheer en

Cinquantenaire et le square Léopold II de l'avenue de Tervueren, il faut savoir que ce n'était pas l'espèce proposée par la direction Gestion et Entretien des voiries (DGE) dans son projet initial de rénovation.

Bruxelles Mobilité cherche en général à améliorer la biodiversité des plantations régionales. Cette amélioration est d'ailleurs reprise textuellement dans sa politique, la "logique verte", qu'elle cherche à appliquer et faire appliquer. Bruxelles Mobilité gère actuellement quelque 26.500 arbres plantés le long des voiries régionales, dont 70% sont représentés par quatre espèces seulement (platane, tilleul, érable et marronnier).

Bruxelles Mobilité vise à augmenter le nombre d'espèces présentes en voirie afin d'éviter les risques de propagation de maladies. L'espèce proposée par Bruxelles Mobilité pour l'avenue de Tervueren était ainsi le *Corylus colurna* ou noisetier de Byzance, espèce se comportant très bien à Paris, ne présentant aucune maladie ni parasite connu, et peu plantée à Bruxelles.

Bruxelles Mobilité est cependant loin de pouvoir décider seule des espèces d'arbres à planter et replanter. Ses propositions sont en effet soumises à la direction de l'Urbanisme de l'administration de l'Aménagement du territoire et du Logement (AATL), qui impose les essences de plantation dans les permis d'urbanisme. Pour le tronçon actuellement en chantier de l'avenue de Tervueren, le permis d'urbanisme délivré le 15 septembre 2008 prévoyait ainsi la replantation de 226 tilleuls argentés (*Tilia tomentosa*). Cette espèce a été choisie après de nombreux échanges d'avis et discussions entre la direction de l'Urbanisme, les communes d'Etterbeek et de Woluwe-Saint-Pierre et la direction Gestion et Entretien de Bruxelles Mobilité.

D'autres exemples démontrent le désir de Bruxelles Mobilité d'augmenter la biodiversité dans ses plantations. Bruxelles Mobilité avait proposé le *métaséquoia* comme espèce à replanter sur l'avenue Churchill à Uccle, mais la direction du service Urbanisme a imposé le platane dans son dernier permis d'urbanisme, délivré en septembre 2008. Pour ce qui concerne le remplacement des arbres de l'avenue Britsiers à Schaerbeek, Bruxelles Mobilité a proposé de replanter des gingkos (*Ginkgo biloba*) à la place des marronniers, et l'Urbanisme a accepté

Onderhoud van de Wegen (DBO) een andere boomsoort voorgesteld dan de zilverlinde.

Mobiel Brussel gaat steeds uit van de groene logica en probeert de biodiversiteit van de aanplantingen te verbeteren. De administratie beheert momenteel ongeveer 26.500 bomen langs de gewestwegen, waarvan 70% vertegenwoordigd wordt door slechts vier boomsoorten (plataan, linde, esdoorn en kastanje). Mobiel Brussel wil meer verschillende soorten aanplanten om de verspreiding van ziekten tegen te gaan. Voor de Tervurenlaan stelde het daarom de Byzantijnse hazelaar voor, die het erg goed doet in Parijs.

Mobiel Brussel kan hier echter niet alleen over beslissen. De directie Stedenbouw van het bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) kan het gebruik van bepaalde boomsoorten verplichten in de stedenbouwkundige vergunning. De stedenbouwkundige vergunning van 15 september 2008 voor de Tervurenlaan legt de aanplanting op van 226 zilverlinden. Deze keuze is het resultaat van overleg tussen de directie Stedenbouw, de gemeenten Etterbeek en Sint-Pieters-Woluwe, en Mobiel Brussel.

Er zijn nog andere voorbeelden. Voor de Winston Churchilllaan in Ukkel stelde Mobiel Brussel watercipressen voor, maar de directie Stedenbouw koos voor platanen. Voor de Britsierslaan in Schaerbeek aanvaardde de directie Stedenbouw wel om de kastanjes te vervangen door gingko's Biloba.

Voor een gedeelte van de Karreveldlaan in Koekelberg en Molenbeek stelt Mobiel Brussel de aanplanting van magnolia's voor in de plaats van Japanse kerselaars. Stedenbouw moet zich hierover nog uitspreken.

De zilverlindes die op 25 januari langs de Tervurenlaan werden aangeplant, zouden een negatieve impact hebben op de bijen- en hommel-populatie. Wetenschappelijk bestaat daarover echter nogal wat controverse. Men moet voorzichtig omgaan met het verspreiden van dergelijke informatie. De late bloei van de zilverlinde is trouwens wel positief.

Mijn administratie is helemaal geen tegenstander van alternerende boomsoorten of een afwisseling tussen bomen en struiken. De directie Stedenbouw

cette proposition.

Pour la rénovation d'une partie des alignements de l'avenue du Karreveld à Koekelberg et Molenbeek, Bruxelles Mobilité a proposé de planter des magnolias (*Magnolia galaxi*) à la place des cerisiers du Japon. Cette demande de permis en cours et l'Urbanisme ne s'est pas encore prononcé.

Les tilleuls argentés plantés avenue de Tervueren depuis le 25 janvier 2010 animent les esprits quant à leur effet supposé négatif sur les abeilles et les bourdons. Cet effet néfaste est actuellement scientifiquement controversé. Aucune conclusion ne faisant l'unanimité, la prudence doit être de mise dans l'interprétation et la diffusion d'informations. Dans une réponse antérieure, j'ai d'ailleurs déclaré que la floraison tardive du tilleul avait des effets bénéfiques.

En réponse à vos questions, mon administration n'est absolument pas opposée aux alignements d'arbres panachés ni aux alternances d'arbres et arbustes. Elle n'est néanmoins pas seule à décider. L'Urbanisme a par contre plutôt tendance à préférer des alignements homogènes. La politique de Bruxelles Mobilité vise à augmenter le nombre d'espèces d'arbres, d'arbustes et de couvre-sol plantés en terrain régional, de diversifier les espèces afin de réduire les risques de propagation de maladies.

Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement travaillent en collaboration lorsque cela s'avère nécessaire sur le terrain, ou pour une problématique commune. Les deux administrations travaillent ainsi ensemble dans le cadre de la « drève de Lorraine », collaboration qui sera accentuée ces prochaines années dans le cadre de l'étude de la rénovation de cette drève. La problématique de la biodiversité dépasse la simple question du choix des arbres à planter le long des voiries régionales et doit être considérée dans une dimension plus large.

Pour favoriser une approche cohérente de cette problématique, je préférerais la création d'un groupe de travail ayant pour mission de conseiller les différentes institutions régionales sur le choix des plantations plutôt que de créer encore une énième commission qui ne ferait que rallonger l'ensemble du processus décisionnel en matière de projets de travaux publics et privés et rendre la tâche plus complexe encore qu'elle ne l'est

verkiest echter vaak homogene bomenrijen.

Mobiel Brussel wil de boom- en plantensoorten zo veel mogelijk diversifiëren, om ziekten te voorkomen. Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel werken samen als de situatie dat vereist of als het om een gemeenschappelijk probleem gaat. De Lorrainedreef is daar een goed voorbeeld van. De samenwerking zal er de komende jaren nog worden opgevoerd voor de heraanleg van de dreef.

Biodiversiteit beperkt zich niet tot de aanplanting van bomen langs gewestwegen. Met het oog op een coherente aanpak verkies ik een werkgroep op te richten die de gewestelijke instellingen adviseert. De oprichting van een zoveelste commissie zou de procedures nog meer verzwaren. Ik zal contact opnemen met mijn collega's die bevoegd zijn voor Leefmilieu en Stedenbouw om samen een coherent biodiversiteitsbeleid uit te bouwen.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, bomen aanplanten langs de weg is inderdaad wat anders dan bomen planten ergens in het veld. We moeten rekening houden met de vervuiling door de auto's, maar ook met de groei van de wortels enzovoort. Dat speelt mee bij de keuze van bomen. Een van onze ambities is om een echt groenplan op te stellen voor de gewestwegen en -pleinen. Dat zullen we dan uiteraard aan het parlement voorleggen. Dit plan zal beschrijven welke boomsoorten minder aangewezen zijn dan andere.

De verkeerde snoeiwijze was onder andere een van de problemen met de bomen langs de Tervurenlaan. Deze bomen waren door fouten in het verleden ernstig gekwetst. Ook hiermee houden we dus terdege rekening.

aujourd'hui. Pour ce faire, je prendrai contact avec mes collègues du gouvernement de l'Environnement et de l'Urbanisme afin de développer une politique cohérente tenant compte de la biodiversité.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, on ne plante pas des arbres de la même manière le long d'une route et dans un champ. Nous devons tenir compte de la pollution automobile, de la croissance des racines, etc. Ces facteurs interviennent dans la sélection des espèces. Nous souhaitons établir un véritable Plan vert pour les places et voiries régionales. Il précisera notamment comment sélectionner l'espèce la plus appropriée.

Les arbres de l'avenue de Tervueren ont été endommagés par le passé par une taille inadéquate. Nous tirons les leçons de ces erreurs.

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

Mme Danielle Caron.- Je voudrais vous féliciter pour la création d'un groupe de travail. C'est ce que je souhaitais, non pas pour vous titiller à nouveau sur le même sujet, mais pour voir ce qu'on pourrait faire à plus long terme. C'est une bonne chose.

Je me demande si on ne peut pas publier ou faire savoir ce qui ressortira de ce groupe de travail. Cela pourrait être utile pour le citoyen, ou même les communes. En effet, dans la mesure où 85% des voiries sont communales, cela pourrait aider les décideurs locaux.

Je n'ai pas eu de réponse à la question - que vous allez peut-être soumettre au groupe de travail - relative à la possibilité de promouvoir le panachage ou d'alterner le type d'espèces entre arbustes et arbres sur les voiries. Je ne vous demande pas une réponse scientifique maintenant.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je croyais que j'avais répondu.

Nous ne sommes pas du tout opposés au panachage. Cela a même été proposé dans certains

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Het is goed dat u een werkgroep hebt opgericht.*

Is het mogelijk om de conclusies van de werkgroep te publiceren of bekend te maken? Dat zou nuttig zijn voor de gemeenten en de Brusselaars.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over gemengde aanplantingen met bomen en struiken.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We zijn niet tegen gemengde aanplantingen. In sommige gevallen stellen we die zelfs voor.*

cas, comme en témoigne la réponse à la question d'une de vos collègues.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "les missions et objectifs des groupes de travail constitués dans le cadre de la concertation entre les Régions flamande et bruxelloise en matière de mobilité".

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

M. Serge de Patoul.- Dans le cadre d'une question d'actualité développée le 5 février dernier, je mettais en avant l'information selon laquelle les ministres flamande et bruxelloise de la Mobilité, Hilde Crevits et vous-même, décidaient de relancer une concertation régulière entre les deux Régions pour améliorer la mobilité dans et autour de Bruxelles.

Il est notamment prévu de remettre au goût du jour un ancien accord de coopération qui était resté dans les tiroirs au cours des dernières années. Ainsi, l'accord de principe du 10 juin 1998 conclu entre MM. Hasquin et Baldewijns serait réactivé. En outre, malgré l'absence d'un tel accord avec la Région wallonne, des contacts seraient également

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de opdrachten en doelstellingen van de werkgroepen opgericht in het kader van het overleg inzake mobiliteit tussen het Vlaams en het Brussels Gewest".

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

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- In een dringende vraag van 5 februari had ik het over het overleg van de Vlaamse en Brusselse ministers van Mobiliteit.

Het is onder meer de bedoeling om een samenwerkingsakkoord dat in 1998 werd afgesloten met het Vlaams Gewest van onder het stof te halen. Er wordt ook contact gelegd met het Waals Gewest.

Een interministerieel comité zou tweemaal per jaar vergaderen en er zouden werkgroepen worden opgericht met technici en experts van de verschillende gewestelijke administraties.

U zei dat elke werkgroep bepaalde opdrachten en

pris avec les ministres wallons compétents.

Dans ce cadre, un comité ministériel se réunirait deux fois par an et des groupes de travail composés de techniciens et d'experts des différentes administrations régionales, ainsi que des opérateurs de transport, se réuniraient tous les deux mois.

Dans votre réponse, vous précisez que chaque groupe de travail s'était vu imposer des missions et des objectifs. Vu que ces missions et objectifs étaient trop longs à développer dans le cadre d'une question d'actualité, vous m'avez incité à poser cette question orale aujourd'hui, puisque vous vous êtes dites disposée à prolonger le débat en commission.

Quels sont les missions et objectifs imposés à chaque groupe de travail ?

Des objectifs concrets et des délais pour les atteindre ont-ils été fixés ? Dans l'affirmative, quel est votre agenda ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Six groupes de travail permanents ont été créés par le comité ministériel du 3 février 2010.

Le groupe de travail ministériel "Collaboration opérateurs de transports publics" a pour mission d'harmoniser encore davantage l'offre de transports publics interrégionale, d'améliorer l'intégration tarifaire et de développer davantage le volet RER pour les parties du métro, tram et bus.

Le groupe de travail "Ring" a pour mission de développer le projet d'infrastructure du ring Nord.

Le groupe de travail "Gestion dynamique de la circulation" a pour mission d'arriver à un meilleur échange d'informations entre les centres de trafic bruxellois et flamand et d'aboutir à une meilleure gestion de la circulation, en ce compris la signalisation.

Le groupe de travail "Voiries" a pour mission d'organiser conjointement la modification des voiries traversant les limites régionales, à l'exception des modifications apportées au ring.

doelstellingen zou krijgen. Kunt u die opdrachten en doelstellingen toelichten? Zijn er concrete doelstellingen en termijnen vastgelegd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er zijn zes permanente werkgroepen opgericht.*

De werkgroep voor de samenwerking van openbare vervoersmaatschappijen probeert onder meer om het aanbod van openbaar vervoer te harmoniseren.

De werkgroep voor de Ring zal een project ontwikkelen voor het noordelijke deel van de Ring.

De werkgroep voor het dynamisch beheer van het verkeer moet ervoor zorgen dat Vlaamse en Brusselse verkeerscentra beter informatie uitwisselen en een beter beheer van het verkeer en de bewegwijzering bewerkstelligen.

De werkgroep voor de wegen werkt samen voor de wegen die de gewestgrenzen overschrijden, met uitzondering van de Ring.

De werkgroep voor fietsers pleegt overleg over intergewestelijke fietsroutes en heeft al zeer concrete vooruitgang geboekt. Onze fietsmanager werkt samen met zijn Vlaamse collega. We

Le groupe de travail "Réseaux cyclistes" continuera à tracer les lignes directrices de la concertation en matière d'itinéraires cyclables interrégionaux et à formuler des propositions concrètes pour surmonter d'éventuels obstacles, et ce pour mars 2010. Ce groupe de travail a déjà réalisé des avancées très concrètes. Ainsi, notre manager vélo travaille en collaboration avec celui de la Région flamande. Nous examinons aussi les chaînons manquants, par exemple au niveau de la piste cyclable du canal, qui vient de Flandre et traverse Bruxelles.

Le groupe de travail "Transport par la voie d'eau" sera chargé d'organiser la concertation interrégionale au sujet du rehaussement des ponts surplombant le canal. Un groupe de travail temporaire "Actualisation de l'accord de principe" sera chargé de formuler pour mai 2010 des propositions en vue d'actualiser l'accord. En dehors des échéances concrètes précitées, l'objectif est de réunir ces groupes de travail tous les deux mois et de communiquer régulièrement leurs avancées aux ministres compétents.

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

M. Serge de Patoul.- Hormis un groupe dont le travail arrive à terme, aucun calendrier n'a été fixé.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous établirons la liste des obstacles rencontrés pour mars 2010 et nous devrons y remédier par la suite. Le groupe de travail dont vous parlez ne sera pas terminé en mars 2010.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "le planning des grands travaux bruxellois et du réaménagement de la place Eugène Simonis".

onderzoeken de ontbrekende schakels, zoals bijvoorbeeld een fietspad langs het kanaal.

De werkgroep voor het transport over het water zal het interregionaal overleg organiseren over de verhoging van de bruggen over het kanaal. Een tijdelijke werkgroep moet tegen mei 2010 voorstellen doen om het princiepsakkoord te actualiseren. In principe komen de werkgroepen om de twee maand bijeen en houden ze de bevoegde ministers regelmatig op de hoogte.

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

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- Er bestaat dus geen tijdschema.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Wij maken een lijst van de obstakels die we tot in maart 2010 ontmoet hebben en waarvoor we een oplossing moeten vinden. Die werkgroep zal niet stoppen in maart 2010.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het tijdschema van de grote Brusselse werken en de heraanleg van het Simonisplein".

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

M. Philippe Pivin.- J'ai pu lire dans la presse votre annonce du programme des travaux régionaux pour l'année 2010. Le quartier Flagey, la place Rogier, la zone du Canal sont quelques grands travaux que vous avez présentés récemment. Ces travaux sont nécessaires, pour améliorer le quotidien de l'environnement urbain de ces quartiers bruxellois mais aussi pour améliorer la mobilité dans notre Région. De nombreuses zones bruxelloises sont en attente d'un réaménagement et d'une rénovation urbaine importante. Il est en effet temps d'agir de façon cohérente sur l'ensemble du territoire régional.

Celui-ci est relativement restreint. Chaque modification urbaine d'ampleur qui intervient à un endroit, a automatiquement un impact sur une autre zone régionale. Il importe donc de fixer des priorités, mais aussi et surtout de définir cet ordre de priorités en veillant à l'organisation globale de l'aménagement urbain de la Région bruxelloise.

Dans ce cadre, la place Eugène Simonis, située à Koekelberg, est un endroit carrefour pour notre Région. Un carrefour routier, un carrefour du réseau de transport en commun bruxellois mais aussi du réseau de transport en commun flamand. Et depuis peu, une étape nouvelle de la SNCB. Cette zone se développe et va très certainement se développer bien davantage encore dans les années à venir. La place Simonis doit être adaptée à cette réalité.

Un projet de réaménagement y est déjà prévu. Un permis a été délivré le 24 juillet 2008 et une prolongation d'une année a d'ores et déjà été demandée. Ce permis est donc valable jusqu'au 24 juillet 2011. Il semblerait que son financement soit prévu dans le budget régional 2010 mais aucune information concernant le commencement et le planning de ces travaux n'a été diffusée. Vous conviendrez qu'un tel chantier doit se réaliser avec une grande préparation et une parfaite coordination avec les différents intervenants.

Un agenda des travaux de la place Simonis a-t-il déjà été fixé par l'administration régionale ? Le cas échéant, quels en sont les détails, plus particulièrement concernant le début et la durée du chantier ? Quels seront les impacts sur la circulation en surface ? Une organisation

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- U stelde onlangs in de pers het tijdschema voor van de gewestelijke infrastructuurwerken in 2010. Deze werken zijn nodig om de levenskwaliteit en de mobiliteit te verbeteren. Veel Brusselse zones staan voor een ingrijpende renovatie.

We moeten coherent optreden op het hele gewestelijke grondgebied, dat vrij beperkt is. Elke wijziging op een bepaalde plaats heeft gevolgen voor andere zones. Daar moeten we rekening mee houden wanneer we prioriteiten bepalen.

Het Simonisplein in Koekelberg is een belangrijk kruispunt voor het wegverkeer, het Brusselse openbaar vervoer, maar ook het Vlaams openbaar vervoer. Sinds kort is ook de NMBS er aanwezig. Deze zone is in volle ontwikkeling en het plein moet daaraan aangepast worden.

Er bestaat een plan van heraanleg en de stedenbouwkundige vergunning daarvoor werd afgegeven op 24 juli 2008 en nadien verlengd, zodat ze geldig is tot 24 juli 2011. De gewestbegroting 2010 omvat de middelen voor dit project, maar er is nog geen tijdschema voor de werken aangekondigd. Nochtans is een goede voorbereiding en voldoende overleg noodzakelijk.

Heeft de gewestadministratie al een tijdschema voor de heraanleg van het Simonisplein? Wanneer beginnen de werken en hoe lang zullen ze duren? Wat zijn de gevolgen voor het oppervlakteverkeer en voor het ondergrondse netwerk van de MIVB? Zijn er alternatieven gepland?

alternative de la mobilité est-elle déjà prévue ? Ces travaux auront-ils un impact sur le fonctionnement du réseau sous-terrain de la STIB (métro et trams) ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Concernant l'agenda, malgré les restrictions budgétaires, des crédits ont été dégagés pour le projet Simonis en 2010 et des crédits complémentaires sont prévus en 2011.

Dans ce contexte, il convient de distinguer trois phases.

La première concerne le réaménagement de la voirie centrale et des nouveaux arrêts de bus, ainsi que le renouvellement de l'étanchéité des ouvrages du métro et du chemin de fer. Cette zone s'étend de la rue de l'Armistice à la rue Léon Fourez.

Ces travaux nécessitent la démolition de la fontaine existante. Un marché public est préparé en ce moment par Bruxelles-Mobilité. Le planning prévoit l'approbation du cahier spécial des charges vers le mois de juillet ou le mois d'août de cette année, l'ouverture des soumissions vers le mois de septembre ou le mois d'octobre et l'engagement des crédits, estimés à 2 000.000 d'euros, en 2010. Ce chantier démarrera ainsi au début de l'année 2011. L'étanchéité du pont du chemin de fer est à charge d'Infrabel. L'enlèvement de la fontaine sera réalisé sur le marché stock de la rénovation des fontaines.

Pour la phase 2, un deuxième marché sera lancé en 2011 pour le boulevard Léopold II, du côté de la place Simonis (Basilique). Il reprendra la nouvelle voirie du rond point et les travaux d'étanchéité des ouvrages du métro. Parallèlement, un marché sera lancé pour une nouvelle fontaine dans la zone concernée.

Enfin, lors de la phase 3, les esplanades devant la station seront réaménagées en 2012, comme prévu dans le cadre de la demande de permis pour cette zone.

Les dates précises du début des travaux ainsi que leur durée vous seront communiquées ultérieurement en fonction de l'avancement de la passation des différents marchés.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ondanks de budgettaire beperkingen werden in 2010 de nodige kredieten vrijgemaakt om het Simonisproject te starten. In 2011 worden bijkomende kredieten gepland.

Het project werd opgedeeld in drie fasen.

Tijdens de eerste fase zal de centrale weg tussen de Wapenstilstandsstraat en de Leon Fourezstraat worden hingericht, zullen er nieuwe bushalten worden geplaatst en zal de waterdichting worden vernieuwd. Voor die werken moet de fontein wel afgebroken worden.

Het bestek zal klaar zijn tegen juli-augustus, zodat de inschrijvingen in september-oktober kunnen worden geopend en de werken begin 2011 kunnen starten. De kostprijs wordt op 2 miljoen euro geraamd. De waterdichtingswerken op de spoorwegbrug zijn ten laste van Infrabel. De afbraak van de fontein komt ten laste van het budget kunstwerkenfonteinen.

In de tweede fase (in 2011) zal een aanbesteding worden uitgeschreven voor de Leopold II-laan, de heraanleg van het Simonisplein en de waterdichtingswerken van de metrotunnel. Gelijktijdig zal een aanbesteding voor de nieuwe fontein worden uitgeschreven.

Tijdens de derde fase (in 2012) zullen de voorpleinen ter hoogte van het metrostation worden hingericht. De precieze begin- en einddata van die werken zullen afhangen van de voortgang van de verschillende overheidsopdrachten.

Tijdens de werken zal de doorgang van de bussen en het personenvervoer worden behouden. De bushalten zullen tijdens de eerste fase naar het Simonisplein worden verplaatst. De plannen van de verkeersfasen zullen in overleg met de betrokken instanties worden opgemaakt.

De werken zullen geen enkele impact hebben op de uitbating van de metro en premetro.

J'en viens à votre question sur la circulation durant les travaux. Celle des autobus et des voitures sera maintenue durant les travaux. Les arrêts d'autobus seront temporairement déplacés vers la place Simonis durant la phase 1. Des plans de phases de circulation seront établis en accord avec les différentes instances concernées.

Aucun impact n'est prévu sur le réseau sous-terrain, tant pour l'exploitation du métro que pour celle du prémétro.

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

M. Philippe Pivin.- Je voudrais obtenir une précision. La phase 2 concerne le marché relatif à la nouvelle fontaine. Quelle période vos services ont-ils retenue pour l'installation de celle-ci ? Est-ce planifié pour 2011 ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il m'est impossible de vous donner une réponse immédiate. Le marché sera lancé durant la phase 2, qui correspond en effet à l'année 2011. Mais si la fontaine est appelée à prendre place sur l'une des esplanades, il faudra encore patienter puisque leur réaménagement n'est prévu qu'en 2012. Mais je vais m'informer plus précisément et je vous tiendrai au courant par écrit.

M. Philippe Pivin.- Je vous remercie.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME MARIE NAGY

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

concernant "le réaménagement de l'avenue
du Port".

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

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Tijdens de tweede fase zal de aanbesteding voor de nieuwe fontein worden uitgeschreven, maar voor wanneer is de plaatsing gepland? Zal dat nog in 2011 zijn?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De aanbestedingsprocedure wordt in 2011 gestart, maar als de fontein op een van de esplanades komt, zult u geduld moeten hebben tot in 2012, wanneer die esplanades worden heraangelegd. Ik zal u schriftelijk op de hoogte houden.*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Bedankt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE NAGY

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".

De voorzitter.- Mevrouw Nagy heeft het woord.

Mme Marie Nagy.- Mme la ministre, le 14 janvier dernier, le gouvernement régional prenait la décision d'abandonner le projet du BILC (Brussels International Logistic Center) sur l'avenue du Port et exprimait sa volonté d'envisager une plate-forme multimodale sur le site de Schaerbeek-Formation.

En effet, l'évolution urbanistique du quartier de Tour et Taxis s'oriente de plus en plus vers un quartier urbain, dominé par le logement.

Cependant, vous avez annoncé récemment à la presse que, parmi les projets soumis pour l'année 2010 au financement de Beliris, figure le réaménagement de l'avenue du Port.

Cette annonce surprend quand on sait que le projet prévu par Bruxelles-Mobilité a été conçu pour le BILC et qu'il n'est plus prévu que ce dernier s'implante à cet endroit. M. Aziz Albishari vous a d'ailleurs déjà interrogée à ce sujet lors d'une précédente séance

En effet, le gabarit de la chaussée prévue entre le square des Armateurs et le square Jules Detrooz compte 11,25 m pour tenir compte des rayons de giration des semi-remorques. La chaussée présente également un revêtement en béton lavé plus adapté aux poids lourds et des zones de stationnement pour poids lourds d'une largeur de 2,75 m.

Quelle est l'utilité de réaliser tel quel le projet prévu, alors qu'une de ses fonctions principales, qui en déterminait les caractéristiques, le Brussels International Logistic Center (BILC), n'a plus lieu d'être ?

Je l'affirme : les travaux avenue du Port sont indispensables, étant donné le manque d'entretien de cette voirie et les difficultés pour les cyclistes et piétons d'y circuler. Le réaménagement prioritaire en faveur de ces deux catégories d'usagers me semble primordial.

Cependant, je m'étonne que l'on ne tienne pas compte du changement fondamental entraîné par l'abandon du BILC et qu'on ne revoie pas la nécessité de prévoir des surlargeurs pour les poids lourds attendus. La présence de ces "surlargeurs" fait que par exemple, localement, certains trottoirs font à peine 1,5 mètre, ce qui est fort inconfortable pour une large avenue. C'est aussi incompréhensible vu l'attention que nous voulons

Mevrouw Marie Nagy (in het Frans).- *Op 14 januari besliste de regering het BILC-project (Brussels International Logistic Center) op de Havenlaan te laten vallen. Dat was een goede zaak, omdat de wijk rond Thurn & Taxis steeds meer evolueert in de richting van een stadswijk waar huisvesting domineert. Als alternatief overwoog de regering een multimodaal platform op het terrein van Schaerbeek-Vorming.*

Onlangs meldde u echter aan de pers dat de heraanleg van de Havenlaan een van de projecten is die in 2010 door Beliris zal worden gefinancierd. Dat is erg vreemd, aangezien dit project van Mobiliteit Brussel er kwam met het oog op de komst van het BILC.

De laan zou worden verbreed om het draaien van vrachtwagens mogelijk te maken, ze zou worden verwaardigd uit zwaarder beton en er zou in parkeerruimte voor vrachtwagens worden voorzien.

Het heeft niet veel zin om vast te houden aan de originele plannen aangezien die in belangrijke mate werden opgesteld in functie van het BILC, een project dat inmiddels is geschrapt. Begrijp mij niet verkeerd: de Havenlaan ligt er zo erbarmelijk bij dat er dringend iets moet gebeuren, maar de heraanleg hoort in de eerste plaats te worden afgestemd op voetgangers en fietsers.

De aanleg van veiligheidsstroken is niet langer nodig aangezien men geen druk vrachtverkeer verwacht. Door die veiligheidsstroken zouden de voetpaden op sommige plaatsen amper 1,5 m breed zijn, wat heel weinig is voor zo'n brede laan. Voetgangers en fietsers zouden hierdoor minder ruimte krijgen.

Voor de verbreding van de laan zouden er 300 platannen moeten sneuvelen, wat een onmiskenbare impact zou hebben op de biodiversiteit. De nieuwe aanplantingen die in het initiële project zijn opgenomen, kregen een ongunstig advies van de overlegcommissie van Leefmilieu Brussel en het BROH. Bovendien zou 260 m van de laan niet door bomen worden omzoomd.

We moeten voorzichtig zijn met het omhakken van bomen; het duurt al gauw veertig jaar voor er weer een boom van dezelfde omvang staat. Bovendien is het planten van bomen een dure operatie.

porter aux usagers faibles tels que les piétons et les cyclistes.

Quelque 300 platanes vont également être abattus, alors que cela aura des conséquences importantes sur la biodiversité. Les plantations prévues sont contestables et ont d'ailleurs amené un avis défavorable à la Commission de concertation de l'IBGE et de l'AATL. De plus, après ce massacre, les plantations ne seront pas continues : 260 mètres courants de l'avenue ne seront pas plantés.

Je voudrais citer l'ingénieur Roger Paul, professeur à Gembloux et à Liège, qui dit : "Avant d'abattre un arbre, il faut réfléchir. Car avant de retrouver le même, il faudra attendre 40 ans." Et dans ce cas-ci, 40 ans au minimum, puisque certains arbres sont plus âgés. Il poursuit : "La plantation d'un arbre coûte cher."

L'avenue du Port sera financée par Beliris. Mais la Région a-t-elle vraiment les moyens de faire ce que votre prédécesseur a prévu ? Je sais qu'il ne vous a pas laissé que des cadeaux ; il vous a aussi laissé des cadavres - d'arbres, dans ce cas. Faut-il abattre des arbres dont on sait que seuls quelques exemplaires posent problème ? Cette intervention est encore plus difficilement compréhensible durant l'Année internationale de la biodiversité, un élément-phare de notre politique régionale en 2010.

D'autres questions ont été soulevées par ce projet, dont notamment le choix d'implanter des radars. Avec les profils choisis, le risque de dépassement de la vitesse autorisée, et donc d'accident, est aggravé. Je ne citerai pas, avec Tour & Taxis, la destruction d'un des derniers vestiges de la mémoire du passé industriel de Bruxelles : vous savez que dans l'avis négatif de la commission de concertation figurait celui de la direction des Monuments et Sites, justement pour cette raison-là.

M. le président.- Mme Nagy, vous êtes arrivée au terme de votre temps de parole.

Mme Marie Nagy.- Je termine. Le projet que vous annoncez pour la fin 2010 sera-t-il le même que celui prévu par votre prédécesseur et conçu avant la décision du gouvernement d'installer le Centre intermodal sur le site de Schaerbeek-Formation ? Si oui, comment justifiez-vous les surcoûts qui seront générés par le fait que l'avenue est calibrée pour un volume de trafic de poids lourds qui ne sera

Ook al wordt dit project door Beliris gefinancierd, toch vraag ik me af of het gewest over voldoende middelen beschikt om de hele operatie tot een goed einde te brengen. Moet men echt alle bomen kappen als slechts een paar exemplaren problemen vertonen? Bovendien komt het kappen van zo veel bomen uiterst ongelegen: 2010 is het internationaal jaar van de biodiversiteit, een initiatief dat de regering volop steunt.

Het initiële project doet ook de vraag rijzen of er geen radars moeten worden aangebracht. Als het initiële project werkelijkheid wordt, is het risico op snelheidsovertredingen immers reëel.

De voorzitter.- Gelieve af te ronden.

Mevrouw Marie Nagy (in het Frans).- *Is het project dat u voor eind 2010 aankondigt hetzelfde als dat van uw voorganger? Zo ja, hoe rechtvaardigt u de bijkomende kosten met het oog op aanpassingen voor vrachtverkeer dat er nooit zal komen?*

Hebt u uw administratie gewezen op de aanslag op

heureusement jamais atteint ?

Avez-vous pris contact avec votre administration pour la sensibiliser au problème de la destruction de la biodiversité engendrée par l'abattage de presque 300 platanes, dont une très large majorité en bonne santé ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le réaménagement de l'avenue du Port n'a jamais été dicté par la présence du BILC, mais bien par le Plan régional d'affectation du sol (PRAS), qui définit la zone entre le pont des Armateurs et le début de la rue Claessens comme portuaire. Cette nuance est très importante et, bien que le BILC n'y soit pas implanté, la zone n'en reste pas moins une zone d'affectation industrielle portuaire et, à ce titre, la gestion de la mobilité d'un charroi lourd reste importante. Rien ne peut actuellement nous confirmer l'affectation future du terrain du BILC.

Cependant, mon administration, consciente que la voirie en béton, qui offre une plus grande pérennité, peut également poser un problème d'adaptation future en cas de modification du PRAS, a volontairement conservé un gabarit identique à celui de la partie située entre la rue Picard et le pont des Armateurs afin d'offrir la possibilité de tracer au sol une bande bus latérale, à l'instar de ce qui est prévu entre Picard et Armateurs.

Je signale que la présence d'un port dans la ville est un élément indispensable à la vie économique de notre Région.

En ce qui concerne les déambulations piétonnes, mon administration les a bien identifiées. Elles sont très faibles dans la zone portuaire de l'avenue du Port. Si les trottoirs de cette zone, côté ville, ont été réduits de 3m à 1m50 dans le projet, ce n'est pas pour les camions mais bien pour y placer une piste cyclable unidirectionnelle, une piste bidirectionnelle ayant été implantée côté canal.

Cette demande des cyclistes a été acceptée étant donné le peu de circulation piétonne dans cette zone. Les concepteurs savent bien que le Réseau vert européen (REVER) passe par cette voirie. Un soin particulier a été apporté à la réalisation des infrastructures cyclo-piétonnes. C'est la présence de

de biodiversiteit?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De heraanleg van de Havenlaan heeft op zich niets te maken met het BILC, maar is gebaseerd op het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP), waarin het gebied tussen het Redersplein en het kruispunt van de Claessensstraat met de Koninginnelaan als havengebied is ingekleurd. Hoewel het BILC een andere locatie krijgt, verandert er niets aan de havenfunctie van dit stadsdeel. Het blijft belangrijk om rekening te houden met het vrachtverkeer.

Mijn administratie is zich ervan bewust dat het betonnen wegdek moeilijk kan worden aangepast als het GBP wordt gewijzigd. Ze heeft ervoor gezorgd dat er indien nodig een busstrook kan worden aangelegd, zoals op het stuk tussen de Picardstraat en het Redersplein.

De haven is van groot belang voor de Brusselse economie.

De voetpaden van de Havenlaan die zich aan de overkant van het water bevinden, zijn niet smaller gemaakt voor de vrachtwagens maar om een fietspad te kunnen aanleggen. Aan de westeroever is er al een fietspad in twee richtingen. Er is immers weinig voetgangersverkeer in de omgeving. De administratie is zich ervan bewust dat de Havenlaan deel uitmaakt van het Europees Groen Netwerk. Daarom is er bijzondere aandacht besteed aan fiets- en voetpaden.

Ik ben ervan overtuigd dat de wijziging van de locatie voor het BILC geen fundamentele gevolgen heeft voor de Havenlaan.

Een betonnen wegdek drukt de onderhoudskosten aanzienlijk maar vereist de aanleg van een voldoende brede onderlaag.

De bomen worden gekapt omdat er tal van

ce REVER qui a guidé les choix d'aménagement.

Je reste convaincue que l'abandon du BILC ne constitue pas un changement fondamental, et que l'avenue du Port dans son nouveau design saura s'adapter aux modifications futures de ce quartier.

La mise en place d'une voirie en béton continu armé permet de limiter les coûts d'entretien de façon drastique mais nécessite de prévoir dès le départ une assise suffisamment large pour s'adapter à tous les besoins.

Si l'abattage des arbres est nécessaire, c'est dans un but de saine gestion d'un alignement qui souffre de nombreux problèmes. La proximité des arbres avec les camions en stationnement, due à leur inclinaison, fait qu'ils sont souvent abîmés par les remorques. Leur état n'est pas sanitairement favorable. Les racines soulèvent l'ensemble du revêtement des trottoirs (parfois de plusieurs dizaines de centimètres), les alignements ont été rompus dans le passé par l'abattage de plusieurs arbres malades.

J'engage les parlementaires à aller voir comment ont repoussé les petits arbres plantés entre de grands spécimens, en opposition à la "logique verte" prônée par la Région bruxelloise depuis une dizaine d'années. Cette logique était d'ailleurs guidée par l'expérience.

Des alignements doivent être replantés. La vie d'un arbre en ville n'est pas similaire à celle d'un arbre à la campagne. Elle est limitée par le stress. Il faut surtout garder à l'esprit que lorsqu'on recompose un alignement, il faut le rétablir dans son intégralité afin que les arbres offrent une uniformité de taille et de croissance. Je vous invite à consulter le Journal des ingénieurs n°96 de septembre 2005, où l'on retrouve la citation de l'ingénieur Paul Roger dans l'article sur le stress anthropique des arbres urbains. La conclusion de cet article à propos de la taille est la suivante : "Si d'importantes modifications de la voirie sont nécessaires, il vaut mieux prendre ses responsabilités : abattre les arbres plutôt que les râver et investir dans une nouvelle plantation qui aura de l'avenir."

Vous dites que tout le monde n'était pas d'accord avec le type d'arbres proposé. En fait, le fonctionnaire délégué de l'Aménagement du territoire n'a pas retenu les remarques formulées par

problemen mee zijn. Omdat ze dicht bij de parkeerplaatsen staan en overhellen, worden ze vaak beschadigd door vrachtwagens. Daarbij duwen hun wortels het trottoir naar boven.

Een boom in de stad leeft minder lang dan een boom op het platteland. Het is dus noodzakelijk de bomen af en toe te vervangen. Daarbij is het beter om de volledige bomenrij te vervangen, zodat alle bomen dezelfde grootte hebben.

Volgens een studie verschenen in het Ingenieursblad nr. 96 van september 2005 is het beter om bij belangrijke wegenwerken alle bomen te kappen en te investeren in een nieuwe bomenrij die aangepast is aan de omstandigheden.

U beweert dat niet iedereen het met de voorgestelde boomsoorten eens was, dat de directie Ruimtelijke Ordening geen rekening heeft gehouden met de opmerking van Leefmilieu Brussel en een vergunning zonder voorwaarden heeft afgegeven. Er zullen drie soorten bomen worden aangeplant: Byzantijnse notelaars, rode Amerikaanse essen en esdoorns.

Er is één zone tegenover Thurn & Taxis waar geen bomen zullen komen, omdat daar de ondergrondse waterafvoer van de site gelegen is en er toegangen zullen komen.

De huidige staat van de Havenlaan maakt het niet mogelijk om snel te rijden. Dat zal veranderen zodra de Havenlaan is heraangelegd met een wegdek in beton. Wij zullen dan de nodige snelheidscontroles uitvoeren om de veiligheid te waarborgen.

Bruxelles Environnement et a délivré le permis sans conditions. Trois types d'arbres sont prévus : le noisetier de Byzance, le frêne rouge d'Amérique et l'érable.

Une zone en face de Tour et Taxis ne sera pas plantée, principalement pour des raisons d'adaptabilité des entrées futures de la zone, mais également pour l'encombrement en sous-sol, vu la présence d'un égout et d'un caniveau d'évacuation des eaux de la zone de Tour et Taxis.

En ce qui concerne la sécurité, l'avenue du Port actuellement défoncée ne permet pas des vitesses excessives. Cependant, la réalisation d'un revêtement en béton pourrait permettre le dépassement de la vitesse maximale autorisée. Nous y contrôlerons donc la vitesse une fois l'avenue réaménagée.

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

Mme Marie Nagy.- Je regrette que vous n'ayez pu examiner le permis avec attention, car celui-ci fait explicitement référence au projet BILC. Nous ignorons quel sera l'avenir de ce quartier. Vu l'évolution de Tour et Taxis, celle du bassin Beco et les divers aménagements prévus par la Région, ce terrain fera probablement l'objet d'un aménagement différent, qui nécessitera un autre type de profil.

Vous conviendrez qu'il n'est pas logique de partager cet espace entre cyclistes et piétons en accordant à ces derniers une bande de 1,5 mètre de large, le minimum prévu par le RRU. On ne peut pas couper l'équivalent de la surface d'un parc sans l'annoncer, pour un projet qui ne sera pas réalisé.

Votre réponse ne me satisfait pas. Elle n'est pas conforme à la réalité, ni au projet à l'avenir de la Région, ni à la philosophie favorable au développement de la qualité de la vie, y compris dans des quartiers comme Tour et Taxis.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le gouvernement a confirmé à trois reprises que la zone portuaire ne sera pas menacée à partir du pont des Armateurs. Le terrain initialement prévu pour le BILC demeure une zone portuaire. Il est possible que celui-ci y accueille d'autres projets

De voorzitter.- Mevrouw Nagy heeft het woord.

Mevrouw Marie Nagy (in het Frans).- *Het is jammer dat u de vergunning niet grondig hebt kunnen lezen: het BILC-project wordt er duidelijk in vermeld. In welke richting zal de wijk evolueren? Wellicht moet de bestemming van het terrein worden herbekeken.*

Het is absoluut onlogisch om een voetpad van slechts 1,5 m aan te leggen en om een massa bomen te kappen voor een project dat er niet zal komen.

Uw antwoord strookt niet met de werkelijkheid. Uw plannen dragen niet bij tot de verbetering van de levenskwaliteit in wijken als die van Thurn & Taxis.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik herhaal nogmaals dat het gebied vanaf de Redersbrug als havenzone behouden blijft. De regering heeft zich nog niet uitgesproken over de precieze bestemming van de site. De geplande voetgangerszone stemt overeen met een beslissing*

ultérieurement. Le gouvernement ne s'est pas encore prononcé quant à la future destination de ce terrain. La zone piétonne telle qu'elle est délimitée est le fruit d'une décision prise par le gouvernement relative à la mobilité des cyclistes et des piétons.

Mme Marie Nagy.- La largeur de cette avenue est particulièrement grande. Il s'agit d'un espace partagé entre les cyclistes et les piétons considérablement étroit, ce qui est contraire à la philosophie favorable à la mobilité douce. Ceci est en contradiction flagrante avec les déclarations précédentes de la Région. Par ailleurs, le permis a été introduit explicitement en référence au BILC.

M. Albishari a par ailleurs déjà fait des déclarations en ce sens précédemment.

- *L'incident est clos.*

van de regering.

Mevrouw Marie Nagy (in het Frans).- *Het gaat hier om een brede laan. De luttele ruimte die fietsers en voetgangers volgens de plannen wordt toebedeeld, druist in tegen het principe van de zachte mobiliteit en tegen standpunten die het gewest in het verleden heeft ingenomen. Bovendien verwijst de vergunning expliciet naar het BILC.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

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

concernant "l'évaluation des chèques-taxi en
Région bruxelloise".

M. le président.- La ministre Brigitte Grouwels répondra à la question orale.

La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock.- Dans une question précédente, ma collègue, Mme Molenberg, vous a interrogée sur l'application des chèques-taxi en

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,

EN AAN DE HEER BRUNO DE LILLE,
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUS-
SELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR
AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINI-
STRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de evaluatie van de taxicheques
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Minister Brigitte Grouwels zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Het Brussels Gewest verstrekkt gratis taxicheques ter waarde van vijf euro aan inwoners van het gewest*

Région bruxelloise. Pour rappel, la Région bruxelloise a mis sur pied des chèques-taxi gratuits. Ces chèques, d'une valeur nominale de cinq euros, permettent à leurs bénéficiaires de se déplacer sur le territoire de la Région bruxelloise.

Pour bénéficier de ces chèques-taxi, il faut être domicilié en Région bruxelloise et, soit être handicapé à 66% - et disposer d'une attestation d'incapacité à utiliser les transports publics et de revenus VIPO -, soit avoir plus de 75 ans - et disposer d'une attestation d'incapacité à utiliser les transports publiques et de revenus VIPO.

Ces chèques, distribués dans les services sociaux ou CPAS des communes bruxelloises, peuvent être normalement utilisés dans tous les taxis à Bruxelles.

Les conditions d'obtention de ces chèques semblent varier selon les communes. Ainsi, certaines les octroient gratuitement et d'autres demandent une contribution de 2 à 3 euros par chèque.

Compte tenu de ce qui précède, pouvez-vous me communiquer le nombre de chèques-taxi émis en 2008 et 2009 ?

Vu que le nombre de chèques émis est supérieur au nombre de chèques qui ont fait l'objet d'un mode de paiement, combien de chèques-taxi sont-ils finalement rentrés auprès de la Région ?

La ministre est-elle au courant que certaines communes font payer ces chèques au public cible visé ? N'est-ce pas dévoyer l'esprit du chèque-taxi qui se devait d'être gratuit ?

Y a-t-il encore eu des problèmes relatifs au refus de ces chèques par certaines entreprises de taxis ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le nombre de chèques-taxi à valeur universelle émis en 2008 s'élève à 32.000. En 2009, le même nombre de chèques-taxi a été émis en 2009.

Les chèques-taxi à valeur universelle ne rentrent jamais à la Région. Pour votre information, la Région de Bruxelles-Capitale a confié, en octobre 2009, à la société Accor Services la mission de

die ofwel minstens 75 jaar oud zijn ofwel voor 66% gehandicapt. In beide gevallen moet de begunstigde beschikken over een attest dat hij niet in staat is om gebruik te maken van het openbaar vervoer en dat hij recht heeft op een WIGW-inkomen.

De cheques worden verdeeld door de gemeentelijke sociale diensten of OCMW's en kunnen in alle Brusselse taxi's worden gebruikt. Sommige gemeenten geven de cheques gratis, andere vragen een bijdrage van 2 à 3 euro per cheque.

Hoeveel taxicheques werden in 2008 en 2009 uitgedeeld?

Die cheques worden niet allemaal werkelijk gebruikt. Hoeveel belanden er terug bij het gewest?

Is de minister ervan op de hoogte dat sommige gemeenten het doelpubliek laten betalen? Gaat dat niet tegen het principe van de gratis taxicheque?

Worden er nog steeds cheques geweigerd door bepaalde taxibedrijven?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- In 2008 en 2009 werden telkens 32.000 taxicheques uitgegeven.

Deze cheques keren niet terug naar het gewest. De firma Accor Services produceert sinds oktober 2009 deze cheques en verspreidt ze onder de gemeenten. Ze zijn één jaar geldig na uitgifte. Voor 2009 zal Accor mij een rapport bezorgen over

création et de distribution des chèques-taxi à valeur universelle auprès des communes bruxelloises. Ces chèques-taxi ont une validité d'un an après leur émission. Pour les chèques-taxi émis en 2009, la société Accor fournira à mon administration un rapport relatif aux chèques-taxi effectivement utilisés par leurs bénéficiaires.

Je ne suis pas au courant de la pratique que vous mentionnez selon laquelle des communes feraient payer les chèques à leur public-cible. Mais la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas à s'immiscer dans la gestion interne des communes. Nous ne sommes pas au courant, mais il n'est pas interdit aux communes de faire payer une quote-part pour ces chèques.

Enfin, à ma connaissance et après avoir pris des renseignements auprès de mon administration, il n'y a plus eu de refus de chèques-taxi à valeur universelle de la part des exploitants et des chauffeurs. Il y a eu des cas dans le passé, mais cela ne s'est plus produit.

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

M. Emmanuel De Bock.- Vous faites état du fait que ce soit la société Accor qui s'en occupe, et que donc vous n'aurez que prochainement les résultats pour 2009. Je suppose que vous avez toutefois un chiffre à communiquer pour la période 2008. Les 32.000 chèques émis ont-ils tous été utilisés ? Cela a une incidence budgétaire. Peut-être qu'en se basant sur les chiffres du budget, on peut retrouver le nombre exact de chèques d'une valeur faciale de cinq euros qui ont été utilisés.

Selon le site internet de certaines communes les prix de ces chèques varient selon les communes, et certaines demandent une participation, ou quote-part, au public-cible. Cela me semble curieux.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En ce qui concerne le rapport, l'entreprise chargée de réaliser le suivi des taxis n'a été engagée qu'en 2009. Auparavant, nous ne disposions pas d'informations précises sur le nombre de taxis utilisés ou non. Aucun suivi n'était en effet assuré par la direction concernée de l'administration régionale. Nous allons maintenant bénéficier de ce suivi, grâce à la

hoeveel cheques werkelijk worden gebruikt.

Ik ben er niet van op de hoogte dat sommige gemeenten de rechthebbenden laten betalen. Dit is echter niet verboden. De gemeenten beslissen daar zelf over.

Volgens mijn administratie worden er sinds enige tijd geen taxicheques meer geweigerd.

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

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- Accor moet u de cijfers voor 2009 nog bezorgen. Hebt u cijfers voor 2008? Werden de 32.000 cheques allemaal gebruikt? Dit heeft gevolgen voor de begroting.

Ik blijf het vreemd vinden dat sommige gemeenten een deelname in de kosten vragen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Dankzij de aanstelling van het bedrijf Accor in 2009 hopen wij voortaan over nauwkeurigere informatie over het aantal werkelijk gebruikte taxicheques te beschikken.

Het gewest subsidieert de gemeenten, maar het staat hen vrij om een kleine bijdrage te vragen als

société Accor avec laquelle nous travaillons.

En ce qui concerne les prix différents, la Région subside les communes et celles-ci peuvent décider de faire ou non payer un supplément. Si, après calcul, elles jugent que ce supplément est susceptible de leur permettre d'offrir davantage de chèques à davantage de personnes ou encore d'offrir un meilleur service à leur population, elles ont la faculté de procéder de cette manière.

M. Emmanuel De Bock.- Les chèques ont une valeur faciale de cinq euros. La Région paie-t-elle ces cinq euros, soit 32.000 fois cette somme ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Oui, c'est cela.

M. Emmanuel De Bock.- Subventionnez-vous les communes en sus ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Non.

M. Emmanuel De Bock.- Les communes puisent donc dans cette enveloppe un certain nombre de chèques ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Oui, c'est bien cela.

M. Emmanuel De Bock.- Alors, je pense avoir effectivement une vision réelle de la situation.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Avec le nouveau système, j'espère que nous disposerons d'un rapport comportant davantage de données. Nous en avons en effet besoin.

- L'incident est clos.

zij oordelen dat zij op die manier meer taxicheques kunnen uitreiken of de bevolking een betere dienstverlening kunnen aanbieden.

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *De cheques hebben een nominale waarde van vijf euro. Betaalt het gewest die vijf euro?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Inderdaad.*

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Subsidieert u de gemeenten daar nog bovenop?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Neen.*

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *De gemeenten putten uit deze enveloppe dus een aantal cheques?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Inderdaad.*

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Dat maakt het inderdaad mogelijk om een reëel beeld van de situatie te krijgen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dankzij het nieuwe systeem hoop ik dat wij over meer nauwkeurige gegevens zullen beschikken.*

- Het incident is gesloten.