



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Bulletin van de interpellaties
en mondelinge vragen**

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 23 FEBRUARI 2005**

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

**Bulletin des interpellations et
des questions orales**

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 23 FÉVRIER 2005**

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

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

INHOUD

SOMMAIRE

INTERPELLATIES	6	INTERPELLATIONS	6
- van mevr. Michèle Hasquin-Nahum	6	- de Mme Michèle Hasquin-Nahum	6
tot de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het tariefbeleid van de MIVB in het kader van de beheersovereenkomst".		concernant : "la politique tarifaire de la STIB au regard du contrat de gestion".	
<i>Bespreking – Sprekers : mevrouw Michèle Hasquin-Nahum, de heer Pascal Smet, minister.</i>		<i>Discussion – Orateurs : Mme Michèle Hasquin-Nahum, M. Pascal Smet, ministre.</i>	
- van de heer Jacques Simonet	12	- de M. Jacques Simonet	12
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de wijze waarop de richtplannen voor tram en bus bij de MIVB opgesteld worden".		concernant "le processus d'élaboration des plans directeurs tram et bus à la STIB".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Schepmans	12	Interpellation jointe de Mme Françoise Schepmans,	12
betreffende "het plan van de herstructurering van het busnet".		concernant "le plan de restructuration du réseau bus".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	12	Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	12
betreffende "het door de MIVB voorgestelde ontwerpplan van een busnet".		concernant "le projet de plan de réseau bus présenté par la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers : de heer Jacques Simonet, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Françoise Schepmans, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Mahfoudh Romdhani, de heer Denis Grimberghs.</i>		<i>Discussion – Orateurs : M. Jacques Simonet, M. Pascal Smet, ministre, Mme Françoise Schepmans, Mme Céline Delforge, Mme Brigitte De Pauw, M. Mahfoudh Romdhani, M. Denis Grimberghs.</i>	

<p>- van de heer Bea Diallo 30</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de toegang voor de personen met beperkt mobiliteit tot het MIVB-net".</p>	<p>- De M. Bea Diallo 30</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'accès des personnes à mobilité réduite au réseau de la STIB".</p>
<p>- van de heer Jacques Simonet 30</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de wijze waarop de richtplannen voor tram en bus bij de MIVB opgesteld worden".</p>	<p>- de M. Jacques Simonet 30</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la politique stratégique du ministre et de la STIB".</p>
<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Schepmans, 30</p> <p>betreffende "het plan van de herstructurering van het busnet".</p>	<p>Interpellation jointe de Mme Françoise Schepmans 30</p> <p>concernant "le plan de restructuration du réseau bus".</p>
<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, 30</p> <p>betreffende "het door de MIVB voorgestelde ontwerpplan van een busnet".</p>	<p>Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 30</p> <p>concernant "le projet de plan de réseau bus présenté par la STIB".</p>
<p><i>Bespreking – Sprekers : de heer Jacques Simonet, de heer Rachid Madrane, mevrouw Céline Delforge, de heer Johan Demol, mevrouw Els Ampe, de heer Pascal Smet, ministre</i></p>	
<p>- van mevrouw Els Ampe 40</p> <p>tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p>	<p>- de Mme Els Ampe 40</p> <p>à M. Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la sécurité des tunnels</p>

betreffende "de veiligheid van de Brusselse tunnels".		bruxellois".	
<i>Bespreking – Sprekers : : Mevrouw Els Ampe, De heer Johan Demol, De heer Pascal Smet, minister.</i>		<i>Discussion – Orateurs : Mme Els Ampe, M. Johan Demol, M. Pascal Smet, ministre.</i>	
MONDELINGE VRAGEN	47	QUESTIONS ORALES	47
- van de heer Rachid Madrane	47	- de M. Rachid Madrane	47
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de invoering van een nieuw soort biljet bij de MIVB".		concernant "l'installation d'une nouvelle billettique à la STIB"	
- van de heer Jacques Simonet	53	- de M. Jacques Simonet	53
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het incident op de MIVB-lijn 48".		concernant "un incident survenu sur la ligne 48 de la STIB".	
- van de heer Joseph Parmentier	58	- de M. Joseph Parmentier	58
aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de vrijspraak voor de leden van het collectief zonder biljet".		concernant "l'acquittement des membres du Collectif des sans tickets";	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevr. Céline Delforge	58	Question orale jointe de Mme Céline Delforge,	58
betreffende "het conflict tussen de MIVB en het collectief zonder biljet".		concernant "le conflit opposant la STIB et le Collectif des sans tickets".	
- van de heer Jacques Simonet	63	- de M. Jacques Simonet	63
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des	

<p>Werken,</p> <p>betreffende "de responsabilisering van de gemeenten voor de reïssnelheid en de regelmatigheid van het bovengronds openbaar vervoer van de MIVB",</p> <p>en betreffende "de ascontracten tussen de MIVB, het Brussels Gewest en de gemeenten".</p>	<p>Travaux publics,</p> <p>concernant "la responsabilité des communes à la vitesse commerciale et à la régularité des transports publics de surface des véhicules de la STIB",</p> <p>et concernant "les contrats d'axe liant la STIB, la Région bruxelloise et les communes".</p>
<p>- van de heer Jacques Simonet 68</p> <p>aan de heer Pascal SMET, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het gratis vervoer op de MIVB-lijnen voor de leefloontrekkers en de problematiek van de boetes" en</p>	<p>- de M. Jacques Simonet 68</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la gratuité du transport sur les lignes de la STIB pour les personnes titulaires du revenu d'intégration et la problématique des amendes", et</p>
<p>betreffende "de gevolgen van de uitbreiding van het gratis vervoer voor het gebruik van de lijnen van de MIVB".</p> <p>- van de heer Vincent De Wolf 71</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p>	<p>concernant "les conséquences des mesures d'élargissement de la gratuité sur la fréquentation des lignes de transports en commun de la STIB".</p> <p>- de M. Vincent De Wolf 71</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p>
<p>betreffende "het personeel voor bijstand en thuiszorg is in het bijzonder het slachtoffer van het gebrek aan parkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".</p> <p>- van de heer Didier Gosuin 72</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p>	<p>concernant "le personnel d'aide et de soins à domicile particulièrement victime du manque de parking en Région de Bruxelles-capitale".</p> <p>- de M. Didier Gosuin 72</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p>
<p>en aan de heer Emir Kir, staatssecretaris voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Openbare Netheid en Monumenten en Landschappen,</p>	<p>et à M. Emir Kir, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Propreté publique et des Monuments et Sites,</p>

betreffende "het beheer van de vuilnisbakken rondom de MIVB-haltes".	concernant "la gestion des poubelles à proximité des arrêts de la STIB".
INTERPELLATIE	INTERPELLATION
72	72
- van de heer Jacques Simonet	- de M. Jacques Simonet
72	72
tot mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,	à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et le Port de Bruxelles,
betreffende "de balans en de vooruitzichten voor de binnenvaart in het Brussels Gewest".	concernant "le bilan et les perspectives relatives au trafic par voie d'eau en Région bruxelloise".
<i>Bespreking – Sprekers : De heer Jacques Simonet, Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris</i>	<i>Discussion – Orateurs : M. Jacques Simonet, Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.</i>

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVR. MICHELE
HASQUIN-NAHUM

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

betreffende "het tariefbeleid van de MIVB in
het kader van de beheersovereenkomst".

De voorzitter.- Mevrouw Hasquin-Nahum heeft
het woord.

Mevrouw Michèle Hasquin-Nahum (*in het
Frans*).- *Op 27 januari 2005 hebt u tijdens een
persconferentie de nieuwe tarieven van de MIVB
voorgesteld. Volgens mijn informatie had de raad
van beheer van de MIVB een eerste voorstel in die
richting goedgekeurd op 5 oktober 2004.*

*Pas eind december 2004 heeft de raad van beheer
zich uitgesproken over uw nieuw voorstel voor een
tariefwijziging.*

*De regering heeft pas begin januari 2005 kennis
genomen van uw voorstel en heeft het op 20 januari
2005 goedgekeurd.*

*Komt het door de opgelopen vertraging dat de
nieuwe tarieven pas van kracht worden op 1 maart
2005? Volgens het beheerscontract moeten nieuwe
tarieven tussen 15 januari en 15 februari worden
ingevoerd, omdat de andere maatschappijen van
openbaar vervoer hun tarieven tijdens dezelfde
periode aanpassen.*

*Zal de MIVB geen inkomstenverlies lijden? Zo ja,
hoe wilt u dat compenseren?*

*Is het normaal dat u door geen enkele
vertegenwoordiger van de MIVB werd bijgestaan*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME MICHELE
HASQUIN-NAHUM

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

concernant : "la politique tarifaire de la STIB
au regard du contrat de gestion".

M. le président.- La parole est à Mme Michèle
Hasquin-Nahum.

Mme Michèle Hasquin-Nahum.- Vous avez, M.
le ministre, présenté à la presse les nouveaux tarifs
de la STIB le jeudi 27 janvier 2005. D'après mes
informations, le conseil d'administration de la STIB
avait approuvé une première proposition des
nouveaux tarifs pour l'année 2005 le 5 octobre
2004.

Ces tarifs étaient censés entrer en vigueur le 1er
février 2005, mais ont été communiqués, sauf
erreur de ma part, le 5 octobre 2004. Pourtant, ce
n'est que fin décembre 2004 que le conseil
d'administration de la STIB a été amené à se
prononcer sur une nouvelle proposition tarifaire
élaborée par vous-même.

Toujours d'après mes informations, cette nouvelle
proposition tarifaire n'a pu être transmise au
gouvernement pour approbation que début janvier
2005 et ce, en raison du retard pris dans la gestion
administrative de ce dossier. Le gouvernement n'a
finalement donné son accord que le 20 janvier
2005.

Au regard de ce qui précède, je souhaiterais vous
poser les questions suivantes.

Est-ce en raison du retard apporté dans la gestion

tijdens uw persconferentie?

De Brusselse regering is verantwoordelijk voor de voorkeurtarieven. Over de standaardtarieven mag de MIVB relatief autonoom beslissen: zolang drie voorwaarden worden gerespecteerd, worden ze automatisch goedgekeurd door de regering. Waarom hebt u het beheerscontract met de MIVB niet gerespecteerd?

De MIVB heeft beslist om de prijs van de tienrittenkaarten niet te verhogen. Het zijn vooral de abonnementsprijzen die stijgen.

De regering stelt echter voor de tariefverhoging van de abonnementen te beperken tot de inflatie en vooral de eenrit- en tienrittenkaart te verhogen. Deze zijn de voorbije twee jaar 9% duurder geworden.

Waarom laat de regering de particulieren die tariefverhoging dragen? U spaart de houders van abonnementen, terwijl die abonnementen, overigens op initiatief van uw partij, steeds vaker door de werkgevers worden betaald.

Het is niet met dit soort maatregelen dat u meer Brusselaars ertoe zult aanzetten het openbaar vervoer te gebruiken en het mobiliteitsprobleem in Brussel zult verbeteren.

de ce dossier par vos services que les nouveaux tarifs de la STIB ne pourront entrer en vigueur que le 1er mars 2005 alors que, de manière explicite, le contrat de gestion STIB-Région prévoit que les nouveaux tarifs doivent être d'application entre le 15 janvier et le 15 février de chaque année ? L'objectif est d'avoir une coordination avec les autres sociétés de transports publics - De Lijn, le TEC et la SNCB - qui proposent généralement leurs nouveaux tarifs à la même époque.

D'autre part, le report de l'entrée en vigueur des tarifs du 1er février au 1er mars ne va-t-il pas occasionner une perte de recettes pour la STIB ? Si tel est le cas, avez-vous l'intention de compenser cette perte de revenus ?

Lors de la présentation à la presse des tarifs 2005, il me semble qu'aucun représentant de la STIB ne vous accompagnait. Est-ce normal ?

Si, en matière de tarifs préférentiels, il appartient effectivement au gouvernement d'en assumer la responsabilité, par contre, en matière de tarifs normaux, le contrat de gestion reconnaît expressément à la STIB une autonomie encadrée, l'approbation du gouvernement lui étant acquise automatiquement dès l'instant où les propositions de la STIB satisfont à trois conditions reprises dans le contrat de gestion, ce qui est en l'occurrence le cas. Pouvez-vous m'expliquer les raisons pour lesquelles vous avez omis de respecter les dispositions du contrat de gestion qui lie la STIB à la Région ?

La proposition des nouveaux tarifs 2005, approuvée par le conseil d'administration de la STIB le 5 octobre 2004, avait pris pour option de ne pas augmenter le tarif du ticket ou de la carte de dix voyages et de faire porter l'essentiel de la hausse tarifaire sur les abonnements, dont le prix figure parmi les plus bas en comparaison avec ceux pratiqués dans les autres métropoles européennes.

Or, la proposition approuvée par le gouvernement a pris le contrepied de cette option et a limité à la seule inflation le poids de la hausse pour les abonnements, faisant ainsi porter l'essentiel de l'augmentation sur le ticket ou sur la carte de 10 voyages, laquelle aura connu une hausse de 9% en deux ans.

Dans ce contexte, pouvez-vous m'expliquer

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Na intern overleg met de MIVB heb ik op 17 december 2004 een nota aan de regering voorgelegd. De nieuwe raad van bestuur van de MIVB heeft dit nieuw voorstel goedgekeurd op 21 december 2004.*

De regering wilde de tariefwijziging laten samenvallen met de nieuwe regeling inzake voorkeurtarieven. De discussie over de aanwending van de extra middelen voor 2005 (+ 3 miljoen euro) heeft eind december - begin januari plaatsgehad. Daarom konden de nieuwe vervoerbewijzen niet tegen 1 februari worden gedrukt en heeft de MIVB voorgesteld de nieuwe tarieven pas vanaf 1 maart in te voeren. De Lijn heeft haar nieuwe tarieven overigens nog later bekendgemaakt.

Wat het verlies aan inkomsten voor de MIVB betreft, stelde de MIVB eerst een gemiddelde verhoging met 2,59% voor. Het nieuwe voorstel leidt tot een verhoging met 2,90%. Het uitstel van een maand betekent een verlies van $2,9 : 12 = 0,24\%$.

De regering had een persconferentie belegd om mee te delen dat ze met het tariefvoorstel van de MIVB instemt en dat ze de voorkeurtarieven tot nieuwe categorieën zal uitbreiden. Aangezien het om een regeringsmededeling ging, begrijp ik niet waarom de MIVB vertegenwoordigd had moeten zijn.

Ten vierde wil ik overlopen waarom het

comment vous et le gouvernement, avez pu préférer pénaliser les particuliers bruxellois, utilisateurs du transport public, en leur faisant supporter l'essentiel du coût de la hausse de 2005. Vous ménagéz ainsi les détenteurs d'abonnements, dont on sait que le prix qu'ils doivent acquitter, à l'initiative de votre parti d'ailleurs, est de plus en plus supporté par les employeurs, que ce soient administrations de toutes natures, les entreprises publiques, etc.

Ne me dites pas que c'est avec ce genre de tarifs que vous allez attirer de nombreux voyageurs particuliers bruxellois - je ne parle pas des sociétés - et améliorer ainsi le problème de la mobilité à Bruxelles.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Après des concertations internes avec la STIB sur la politique tarifaire qu'il convenait de mener, j'ai introduit le point au gouvernement par ma note signée le 17 décembre 2004. Le nouveau conseil d'administration de la STIB a enteriné cette nouvelle proposition de hausse des tarifs sur base d'une décision du comité de gestion, le 21/12/2004.

Le gouvernement a souhaité que l'approbation des tarifs commerciaux de la STIB se fasse de pair avec la définition des nouvelles avancées en matière de tarifications préférentielles telles que prévues par notre accord de majorité. La mise au point de cette stratégie eu égard au budget disponible à cet effet (3 millions d'euros supplémentaires) en 2005, a été menée fin décembre et début janvier. Au vu de ces développements, il n'était matériellement plus possible d'imprimer les nouveaux titres pour le 1er février, et la STIB a proposé de les mettre en vigueur au 1er mars. Si je me souviens bien, De Lijn a proposé ses nouveaux tarifs après ceux de la STIB, nous n'étions donc pas les derniers.

Concernant la perte de recette pour la STIB, la proposition initiale de la STIB prévoyait une hausse tarifaire moyenne de 2,59%. La nouvelle proposition du nouveau comité de gestion, approuvé par le gouvernement, conduit à une augmentation de 2,90%. C'est donc plus. La postposition d'un mois de l'entrée en application se traduit en moyenne par une perte de recette de $2,9 : 12 = 0,24\%$. Même en tenant compte de ce report, la nouvelle proposition ne lèse donc pas la STIB par

beheerscontract niet nageleefd is.

Volgens het beheerscontract moet de regering de tariefvoorstellen van de MIVB automatisch goedkeuren, behalve wanneer het evenwicht tussen inkomsten en uitgaven bedreigd wordt, wanneer de prijzen met meer dan 2% stijgen of wanneer de meest sociaal achtergestelde klanten benadeeld worden.

In dat geval moeten de MIVB en het gewest in overleg een aangepast tarief opstellen. Dat hebben wij gedaan omdat volgens ons niet voldaan was aan de derde voorwaarde.

Dit automatisme moet in de toekomst trouwens verdwijnen. In een democratie moet de regering beslissen en zich verantwoorden tegenover het parlement.

De regering vindt dat een gedeelte van de mensen met een abonnement behoort tot de sociaal achtergestelden. Het is dus ontoelaatbaar de prijzen te verhogen met 5 tot 7,7%, wat ruimschoots meer is dan de inflatie. Ook de schoolabonnementen werden duurder, terwijl de regering daar juist streeft naar gratis openbaar vervoer.

Ten vijfde wil ik de keuze van de regering verklaren.

Wij hebben met de MIVB overlegd op basis van de volgende principes: behoud van de verwachte globale inkomsten van de STIB, verhoging van de abonnementsprijs op basis van de inflatie, geen prijsverhoging voor schoolabonnementen en voor WIGW's en een redelijke prijsverhoging voor tickets voor één of meer ritten.

De vijfrittenkaart werd niet duurder en zal waarschijnlijk worden afgeschaft. De tienrittenkaart werd 2% duurder, wat minder is dan de inflatie.

Een kaart voor één rit werd 7% duurder. Deze tarieven waren niet meer veranderd sinds 2001. Bovendien worden deze tickets ook in de voertuigen verkocht. Om dat praktisch haalbaar te maken, moest de prijs van 1,40 euro afgerond worden naar het ronde getal van 1,50 euro.

Deze prijs zal de komende jaren niet meer stijgen.

rapport à la proposition initiale, 2,90-0,24 étant plus élevé que 2,59.

Sur la représentation de la STIB lors de la présentation à la presse des nouveaux tarifs :

Cette présentation à la presse avait pour but de faire part de l'aval du gouvernement sur une proposition tarifaire émanant de la STIB, et aussi de communiquer la décision de principe du gouvernement d'ouvrir les tarifs préférentiels à de nouvelles catégories, tout en modifiant les modalités pour certaines autres. Il s'agissait donc bien d'une communication gouvernementale, et je ne vois donc pas pourquoi la STIB aurait dû être présente lors de cette présentation.

En quatrième lieu, je voudrais aborder les questions relatives aux restant des dispositions du contrat de gestion.

Le contrat de gestion prévoit effectivement que le gouvernement approuve automatiquement la proposition tarifaire de la STIB, sauf dans trois situations, à savoir lors d'une déstabilisation des équilibres entre recettes et dépenses, lors d'une hausse dépassant l'index de 2%, et encore lors d'une modification des équilibres entre les catégories de clients en défaveur de la clientèle socialement fragile

En cas de non-approbation, une concertation entre la STIB et la Région permet d'assurer une tarification appropriée. Et c'est ce que nous avons fait, puisqu'en l'occurrence nous avons estimé que cette troisième condition n'était pas respectée.

Je tiens d'ailleurs à préciser qu'à l'avenir, cet automatisme est appelé à disparaître. C'est, dans une démocratie, au gouvernement de décider, en s'expliquant devant le parlement. Il n'y a pas lieu de laisser cette décision à un organe autonome, car l'on sait bien qu'en cas de problème, ce sont les politiciens qui doivent rendre des comptes. Je suis donc pour la primauté de la politique.

Le gouvernement a considéré que les clients réguliers, titulaires d'abonnements, sont pour une part d'entre eux socialement fragiles, et qu'il n'était donc pas socialement admissible de leur imputer des hausses de 5 à 7,7% bien supérieures à l'inflation de 2,2%. Par ailleurs, les abonnements scolaires étaient également réévalués de l'ordre de

De regering heeft verklaard dat de prijs van dit ticket slechts eenmaal wordt verhoogd tijdens deze regeerperiode. De prijs is al drie jaar dezelfde.

De 1-ritkaart wordt niet alleen door toeristen en occasionele reizigers gekocht, maar ook door kansarmen die geen abonnement kunnen betalen. Daarom wil de regering de tariefverhoging koppelen aan nieuwe voordelen voor kansarmen (leefloners en gelijkgestelden) en werkzoekenden op weg naar een sollicitatiegesprek.

Deze maatregelen, die afwijken van het beheerscontract, hoeven zelfs niet door de regering te worden opgelegd. Het nieuwe beheerscomité van de MIVB heeft ze zelf aan de raad van betsuur voorgesteld.

2%, alors que notre accord de majorité envisage, par tarifs préférentiels, de tendre vers la gratuité pour les personnes âgées de douze à dix-huit ans.

En cinquième lieu, je voudrais donner quelques explications quant au choix effectué par le gouvernement.

Notre concertation avec la STIB s'est appuyée sur les principes suivants, à savoir le maintien des recettes globales attendues par la STIB, les hausses au niveau de l'inflation pour les abonnements, entre 1,19 et 2,86% suivant les titres, le rejet de toute hausse pour les abonnements scolaires et pour les vipos et enfin une hausse raisonnable pour les tickets à l'unité et les cartes de plusieurs voyages.

La carte de cinq voyages n'a pas augmenté. Il est probable qu'à l'avenir elle soit supprimée. La carte de dix voyages a augmenté de 2%, soit un chiffre inférieur à celui de l'inflation. J'insiste bien sur cet aspect des choses, Mme Hasquin, pour que l'on compare cette hausse inférieure à l'inflation avec les hausses pratiquées par la SNCB.

Seule la carte d'un voyage a été sensiblement augmentée de 1,40 centimes à 1,50 centimes, soit une hausse de 7%, parce que, d'une part les tarifs n'avaient plus été revus depuis le passage à l'euro en 2001 et, d'autre part, ces titres étant vendus également à bord des véhicules, il n'est commercialement pas admissible pour la STIB, en raison des pertes de temps à l'occasion de la perception, de pratiquer des tarifs en centimes : ceux-ci doivent être arrondis à la dizaine supérieure pour former des chiffres ronds.

Dès lors, modifier des tarifs s'élevant jusqu'alors à un euro et quarante centimes impliquait de passer à un euro et cinquante centimes au minimum ! Imaginez donc qu'un tarif d'un euro et quarante-deux centimes nécessiterait que le chauffeur doive rendre de la petite monnaie... Voilà qui rendrait la situation parfaitement ingérable !

Je peux toutefois m'engager sur le fait que ce ticket n'est plus appelé à augmenter dans les années qui viennent. On peut affirmer que nous en avons fini, dans cette législature, avec l'augmentation de la carte d'un voyage.

Nous avons clairement dit que nous allions augmenter le prix de ce ticket une seule fois durant

De voorzitter.- Mevrouw Hasquin-Nahum heeft het woord.-

Mevrouw Michèle Hasquin-Nahum *(in het Frans).*- *U hebt pas in december gereageerd op de nieuwe tarieven. Waarom hebt u drie maanden gewacht.*

(De heer Willy Decourty, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op))

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb gewacht op het nieuwe beheerscomité en de raad van bestuur. Ik vond het logisch dat de nieuwe bewindsploeg van de MIVB zich hierover uitsprak.*

Mevrouw Michèle Hasquin-Nahum *(in het Frans).*- *Dat betekent toch een verlies voor de MIVB.*

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

Mevrouw Michèle Hasquin-Nahum *(in het Frans).*- *Maar ze legt eraan toe.*

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

cette législature. Cela faisait trois ans que cela n'avait plus été fait.

Il est vrai que ces titres à l'unité ne sont pas acquis que par les touristes et clients occasionnels, et qu'ils sont également sollicités par des clients socialement fragilisés qui sont rebutés par le coût des abonnements. C'est pour cela que le gouvernement a souhaité lier l'augmentation des tarifs commerciaux à de nouvelles avancées pour les plus fragiles d'entre nous (minimexés et assimilés) et les demandeurs d'emploi, à l'occasion de leurs entretiens d'embauche.

Je vous rappelle, en outre, que ces dispositions, dérogatoires au contrat de gestion, n'ont même pas dû être appliquées par le gouvernement, puisque le nouveau comité de gestion de la STIB a proposé cette nouvelle grille à son conseil d'administration.

M. le président.- La parole est à Mme Hasquin-Nahum.

Mme Michèle Hasquin-Nahum.- La seule chose sur laquelle je me permets d'insister, c'est que vous avez reçu les nouveaux tarifs au début du mois d'octobre 2004, et vous n'avez réagi qu'au mois de décembre. Pourquoi cet intervalle de trois mois ?

(M. Willy Decourty, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel.)

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

M. Pascal Smet, ministre.- On a attendu le nouveau comité de gestion, et le conseil d'administration. On a trouvé plus logique que la nouvelle équipe de la STIB doive se prononcer sur les tarifs, pour plus de cohérence dans la gestion.

Mme Michèle Hasquin-Nahum.- Malgré tout, cela fait une perte pour la STIB.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, cela ne cause pas de perte puisque la STIB y gagne.

Mme Michèle Hasquin-Nahum.- Mais elle perd un petit montant.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, la STIB y gagne.

Nee, de MIVB wint erbij. Ook de bevolking vaart er wel bij. U bent de enige die ontevreden is.

Mevrouw Michèle Hasquin-Nahum (in het Frans).- *De nieuwe tarieven moesten op 1 februari ingaan en nu is dat pas op 1 maart.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is te verwaarlozen. Bovendien is er geen verlies want er zijn ook andere tarieven.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET

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

betreffende "de wijze waarop de richtplannen voor tram en bus bij de MIVB opgesteld worden".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS,

betreffende "het plan van de herstructurering van het busnet".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het door de MIVB voorgestelde ontwerpplan van een busnet".

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Tijdens de regeringsonderhandelingen, afgelopen zomer, heeft de MIVB-directie de heer Picqué een memorandum bezorgd over de periode 2004-2009. Een van de vermelde prioriteiten was de inwerkingtreding van de richtplannen voor tram en bus.*

Momenteel legt de MIVB de laatste hand aan beide

C'est mieux pour la STIB, c'est mieux pour la population. Tout le monde est content, sauf vous !

Mme Michèle Hasquin-Nahum.- Oui, sauf moi. Parce qu'effectivement les nouveaux tarifs auraient dû entrer en vigueur le premier février, et ils ne seront effectifs que le premier mars. Il y a donc une différence d'un mois.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est négligeable. En plus ils n'y perdent pas, parce qu'il y a d'autres tarifs.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. JACQUES SIMONET

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

concernant "le processus d'élaboration des plans directeurs tram et bus à la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS,

concernant "le plan de restructuration du réseau bus".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le projet de plan de réseau bus présenté par la STIB".

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

M. Jacques Simonet.- A l'occasion des consultations opérées par le formateur du gouvernement régional l'été dernier, la direction de la STIB avait adressé un memorandum à M. Picqué pour ce qui concernait la période 2004-2009, fondé sur un certain nombre de réunions qui s'étaient tenues durant le mois de mars 2004 à l'initiative de la STIB.

plannen. Wie werd bij de redactie van deze documenten betrokken? De gemeenten werden onlangs geraadpleegd over het busrichtplan, op basis van een kaart met alle geplande uitbreidingen van de MIVB. Betekent dit dat de gemeenten voordien niet bij de voorbereidingen betrokken waren? Hoelang werkt de MIVB al aan deze belangrijke dossiers?

Heeft de MIVB vragen en opmerkingen van buurtbewoners in aanmerking genomen bij de opmaak van de richtplannen? Niet alle buurtcomités lijden aan het NIMBY-syndroom! Vaak staven ze hun standpunten met grondige argumenten. Ze menen dat de MIVB te weinig rekening houdt met de verwachtingen van de gebruikers.

De bewoners hebben vaak valabele argumenten. In meerdere wijken willen de mensen graag deze dossiers met u en met de directie van de MIVB bespreken.

De bewoners weten vaak niet tot wie ze zich moeten richten. Het is belangrijk dat iedereen weet wie uiteindelijk verantwoordelijk is voor de strategische beslissingen van de MIVB.

Uw voorganger had de gewoonte om goed nieuws over openbaar vervoer als zijn eigen verdienste te beschouwen, maar als er slecht nieuws was, zei hij dat het niet zijn bevoegdheid was maar die van de MIVB.

Parmi les éléments que le comité exécutif de la STIB jugeait les plus importants, on relevait l'approbation et la mise en oeuvre du plan directeur trams, ainsi que l'approbation et la mise en oeuvre du plan directeur bus. Le processus d'élaboration de ces deux plans directeurs justifie cette interpellation, puisque la STIB s'apprête à les finaliser. Nous aurons l'occasion d'en débattre à nouveau lors de leur présentation au parlement.

En ce qui concerne la méthode de travail mise en oeuvre pour la préparation de ces deux documents stratégiques importants pour la mobilité dans notre Région, le ministre peut-il nous indiquer qui a participé à la préparation de ces deux documents, puisque les pouvoirs locaux viennent d'être consultés à propos du plan bus sur base de la carte qui leur a été transmise, qui reprend l'ensemble des extensions de réseau que souhaite réaliser la STIB ?

Cela signifie-t-il que les communes n'ont pas été, ou ont été peu associées, en amont de la réalisation de ce travail de planification ? Depuis quand des dossiers d'une telle importance sont-ils en gestation au sein de la société de transports publics ? A l'heure où certains projets de la STIB font l'objet de contestations de la part de riverains, sur quelle base a-t-elle pu évaluer les demandes ou les remarques faites par les citoyens dans le cadre de l'élaboration de ces plans directeurs ?

Un certain nombre de comités d'habitants, contrairement à ce qu'on leur reproche parfois, ne sont pas tous atteints d'un espèce de syndrome Nimby. Lorsque ces comités s'opposent à des projets de la STIB, c'est souvent sur base d'une argumentation fondée sur le fait que, à l'estime de ces habitants qui sont aussi les clients de la STIB, les options envisagées par la société de transport public ne reposent pas toujours sur une analyse complète des demandes de terrain, et ne sont donc pas toujours en adéquation avec ce que les usagers attendent de la société.

Nous l'entendons très souvent, comme votre prédécesseur l'entendait, de la bouche des riverains. Ces personnes ont souvent des arguments non dénués de pertinence et ne sont pas uniquement animées par la volonté de s'opposer aux projets de la STIB et de nourrir un contentieux inutile. Dans plusieurs quartiers, la volonté des habitants de dialoguer avec la STIB et de débattre de ces dossiers et projets avec vous-même et la direction

de la STIB est réelle.

Je profite de cette volonté de dialogue affichée dans certains quartiers de notre Région pour faire une courte digression. Trop souvent, certains Bruxellois sont complètement perdus - j'aurai l'occasion d'y revenir, le Bureau élargi ayant décidé de renvoyer cette interpellation en commission de l'Infrastructure lors d'une prochaine séance - quand ils doivent appréhender la structure décisionnelle de la STIB. En termes de responsabilité politique pour le ministre de tutelle que vous êtes, il est important de clarifier qui du ministre ou de la STIB est in fine le décideur des choix stratégiques de la STIB.

Je vous pose cette question car votre prédécesseur avait l'habitude d'assumer les bonnes nouvelles en matière de mobilité et de transport public, tandis qu'il considérait, dès lors que des plaintes étaient adressées par rapport à des projets en matière de transport public, que ce n'était plus de son ressort, mais de celui de la STIB.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De gemeenten doen net hetzelfde, mijnheer Simonet.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Het gewest heeft soms de neiging om de verantwoordelijkheid door te schuiven naar de gemeenten.*

Wat is uw mening? Is de minister volledig verantwoordelijk voor de strategische beslissingen van de MIVB? Of zult u de verantwoordelijkheid blijven doorschuiven naar de MIVB als er problemen zijn? Hebt u zelf veel invloed gehad op de richtplannen van de MIVB?

Zijn De Lijn en de TEC betrokken bij het opstellen van de richtplannen voor de bussen en trams? Er moet vermeden worden dat de maatschappijen van openbaar vervoer met elkaar concurreren.

Sommige wijken van het Brussels Gewest worden niet voldoende bediend door de MIVB, met name in Ukkel, Vorst en Anderlecht. Wordt er in de richtplannen extra aandacht besteed aan deze drie gemeenten? Hoe worden de behoeften van de bewoners ingeschat?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est comme les communes, M. Simonet. Elles font exactement la même chose.

M. Jacques Simonet.- C'est aussi un peu comme la Région, qui a quelquefois tendance à se décharger sur les communes. Je suis heureux que vous l'admettiez.

Quelle est votre philosophie par rapport à cette définition des choix stratégiques ? Est-ce le ministre qui assume la plénitude de la responsabilité, que les choix soient bons ou mauvais, qu'ils fassent l'objet de l'adhésion de la population ou de critiques ? Ou allez-vous continuer à pratiquer cette logique de réponse à géométrie variable ? Avez-vous eu l'occasion, à titre personnel, d'impulser un certain nombre de lignes de force auprès de la direction de la STIB pour l'élaboration de ces plans directeurs ?

Dans une Région comme la nôtre, où l'on ne peut faire fi d'un travail de concertation étroit avec les autres sociétés de transport public que sont De Lijn et le TEC, pouvez-vous nous rassurer quant au fait que ces deux sociétés ont été associées étroitement à l'élaboration des plans directeurs bus et tram ? En effet, personne n'ignore que la concurrence est

In de pers werd gisteren nog gesproken over de verlenging van tramlijn 56 tot de Marius Renardlaan.

Mijnheer de minister, dit probleem is symptomatisch voor de manier waarop u een reële dialoog wilt aangaan met de plaatselijke besturen en vooral met de bewoners.

Ruim 1.500 bewoners hebben hiertegen vóór de verkiezingen van juni 2004 heftig geprotesteerd bij de MIVB en bij uw voorganger. Door dit plan kunnen pendelaars parkeren aan de Marius Renardlaan en vandaar met de tram het centrum bereiken.

De gemeente steunt de bewoners in haar verzet hiertegen. De MIVB heeft een negatief advies gekregen van de gemeente en uw voorganger, mijnheer Chabert, heeft zelf het verzet kunnen vaststellen bij een bezoek ter plaatse.

Hij heeft in de lente van 2004 beloofd het project op te schorten in afwachting van verder overleg. Hoe zit het daarmee?

De MIVB heeft een stedenbouwkundige vergunning die geldig is tot deze herfst en het project staat nog steeds vermeld in de strategische planning die de gemeenten ontvangen hebben. Nochtans is er geen enkel overleg meer geweest.

Wat vindt u van dit project, dat de mobiliteit van 10.000 inwoners betreft, dat nog steeds een prioriteit is voor de MIVB en dat desondanks massaal wordt afgewezen door de bewoners? Een van uw medewerkers heeft onlangs een delegatie van het wijkcomité ontvangen en het gesprek zou sereen verlopen zijn.

Wilt u hierop verderbouwen en binnenkort een overleg organiseren met de MIVB, de bewoners en de gemeente Anderlecht?

Mag ik ervan uitgaan dat u als toeziend minister het laatste woord zult hebben in dit dossier en niet de leiding van de MIVB?

parfois de mise entre plusieurs lignes, notamment de De Lijn et de la STIB, sur certaines portions du territoire de notre Région.

Enfin, un certain nombre de quartiers de cette Région ne font pas l'objet d'une attention suffisante de la part des services de la STIB, ce qui se traduit par une trop faible couverture de certains de ces quartiers. Je souhaiterais attirer votre attention et celle du gouvernement sur l'accessibilité de la commune d'Uccle, de certains quartiers de Forest et d'Anderlecht. Ces trois communes ont-elles fait l'objet d'une attention particulière des structures dirigeantes de la STIB et de votre cabinet en ce qui concerne l'élaboration des plans directeurs tram et bus ? Comment a-t-on évalué les besoins particuliers des habitants de cette zone ?

Puisque le débat a de nouveau été relayé dans la presse pas plus tard qu'hier, cela me permet de faire mention d'un problème, à portée plus locale, mais que vous connaissez bien puisqu'il s'agit de la prolongation du tram n°56 vers l'avenue Marius Renard.

Ce problème est assez symptomatique de ce que je vous disais il y a un instant, à savoir la manière dont vous entendez assurer un réel dialogue et une réelle concertation avec les autorités locales et, au delà de ces dernières, surtout avec les riverains.

C'est un projet que vous connaissez bien, puisqu'il a suscité une opposition assez virulente de la part de pas moins de 1.500 habitants du quartier qui, avant les élections de juin 2004, s'étaient manifestés tantôt auprès de la direction de la STIB, tantôt auprès de votre prédécesseur. Je dois quand même constater que tous les habitants étaient et restent opposés au projet de la STIB, qui consiste à permettre aux navetteurs venant du ring de stationner au bout de l'avenue Marius Renard et de rejoindre ensuite le centre-ville via un tram n°56 prolongé.

Vous savez aussi que depuis l'origine du problème, les autorités communales se sont trouvées au côté des riverains. La STIB a d'ailleurs été saisie d'un avis négatif de la commune il y a plusieurs mois, et là encore votre prédécesseur, dans cette logique de concertation avec les habitants, avait pu se rendre compte de cette opposition in situ lors d'une visite sur le terrain, puisqu'à l'occasion de celle-ci, les citoyens du quartier, qui sont aussi des clients de la

STIB, se sont manifestés de manière résolue contre ce projet.

Votre prédécesseur s'est engagé à suspendre ce projet dans l'attente de nouvelles concertations. Cela a été dit par M. Chabert au printemps 2004. Je voudrais savoir où on en est aujourd'hui par rapport aux déclarations d'intentions du ministre Chabert.

On sait que la STIB dispose d'un permis d'urbanisme qui est valable jusqu'au début de l'automne prochain, et je constate que c'est un projet qui figure aujourd'hui encore tel quel dans les plans stratégiques qui sont soumis aux autorités communales, et ce sans qu'aucune concertation n'ait eu lieu entre la STIB, vous-même, les riverains et la commune.

Je voudrais donc savoir où en est votre réflexion en ce qui concerne ce projet qui concerne la mobilité d'un quartier d'environ dix mille habitants, qui est toujours une priorité pour la STIB et qui est pourtant rejeté massivement par les habitants du quartier. Je sais, et je vous en remercie, qu'une délégation du comité de quartier a été reçue récemment par un de vos collaborateurs et on m'a dit que la réunion s'est déroulée dans un climat tout à fait serein et constructif et qu'on a même laissé entrevoir l'espoir d'une nouvelle concertation à votre initiative.

Est-ce que vous entendez donner suite à cette réunion entre vos collaborateurs et les représentants du comité de quartier et est-ce que vous entendez organiser à brève échéance, la commune étant tout à fait prête à travailler en bonne intelligence avec votre cabinet pour organiser une telle réunion, une concertation avec la STIB, les riverains et la commune d'Anderlecht ?

Je voudrais savoir cet après-midi où en est votre réflexion quant au dossier visant à prolonger le tram n°56 vers le ring ? Est-ce que je peux espérer que ce sera bien vous en tant que ministre de tutelle qui aurez le dernier mot dans ce dossier, et non pas les structures dirigeantes de la STIB ?

M. le président, voilà les questions que je souhaitais poser au ministre cet après-midi. Certaines d'ordre plus général en terme de méthode et d'autres, je le reconnais, d'ordre plus local en ce qui concerne un projet spécifique, mais important, pour dix mille habitants de notre Région.

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

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Tegen 2007-2008 wil de MIVB een geïntegreerde kaart met tram- en buslijnen uitgeven. Het herstructureringsplan van het busnet ligt momenteel ter advies bij de gemeenten.*

Dat plan is gebaseerd op vroegere tram- en metroplannen, die nog niet zijn uitgevoerd. Het bevat een behoeftenstudie die rekening houdt met demografische en structurele gegevens. Het vermeldt zowel de uitbreiding, de wijziging als de aflassing van buslijnen en maakt een onderscheid tussen primaire en secundaire lijnen.

Is er een studie uitgevoerd om de problemen van het Brussels openbaar vervoer duidelijk te bepalen? Verscheidene verenigingen hebben gevraagd om de toekomstvisie die in het document "MIVB 2020" beschreven staat, te verfijnen, om de zwarte punten en de ideale reissnelheid te bepalen. Er moeten duidelijke criteria komen om te bepalen welke wijken meer openbaar vervoer nodig hebben.

Om de gebruikers meer zitplaatsen te kunnen aanbieden, zullen er waarschijnlijk meer gelede bussen worden ingezet op de primaire lijnen. Hoe zal in die bussen de controle bij het opstappen gebeuren? Wat gebeurt er met de secundaire lijnen?

Werd er een begrotingsplan opgesteld? Zult u andere partners raadplegen dan de gemeenten? Men zou de mening van de gebruikers kunnen vragen door in de bussen formulieren ter beschikking te stellen.

Wat is de algemene reactie van de gemeenten op het herstructureringsplan van het busnet? Hebben alle gemeenten gereageerd? Zijn ze bereid om de nodige werkzaamheden te verrichten om het busverkeer te bevorderen?

Het voorgestelde busplan past in het algemeen openbaar vervoersplan. Had u de gemeenten niet beter om advies gevraagd over het hele openbaar vervoersnet in plaats van over een stukje daarvan? Is het niet absurd om een plan voor elk net uit te werken terwijl die netten nauw met elkaar verbonden zijn? Hoe zit het overigens met de

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

Mme Françoise Schepmans.- L'actualité fait que nous nous sommes inscrits dans la même interpellation concernant le plan de restructuration du réseau bus. Comme l'a dit mon collègue M. Simonet, dans le cadre de l'élaboration d'une carte intégrée des réseaux tram et bus à l'horizon 2007-2008, un plan de restructuration du réseau bus est actuellement soumis à l'avis des communes.

Ce plan fait suite à ceux du tram et du métro qui ont été présentés précédemment, mais qui sont restés en suspens. Ce plan de redéploiement pour les bus vise à identifier les besoins de la Région bruxelloise en matière de transport autobus. En tenant compte de données démographiques et structurelles, telles que les infrastructures collectives comme les hôpitaux ou les écoles, ce plan veut être le promoteur du développement, de la modification mais aussi de la suppression éventuelle de certains itinéraires de bus et prévoit un réseau composé de lignes principales et de lignes à vocation de desserte minimale. Le plan tel que communiqué aux communes m'appelle à vous poser une série de questions.

A l'instar de la demande de mon collègue M. Simonet, une étude a-t-elle été réalisée afin d'identifier et cerner au mieux les problèmes affectant la qualité des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale? Si oui, connaît-on ses résultats? A cet égard, il est à noter qu'un ensemble d'associations telles qu'Inter-Environnement, l'ARAU, GUTIB (Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles) ou la Ligue des familles, auraient souhaité que le diagnostic de la mobilité figurant dans le document "STIB 2020", qui regroupe un catalogue de propositions pour l'avenir des transports publics à Bruxelles eût été affiné en réalisant une cartographie de la vitesse commerciale des transports en commun et des points noirs. Les critères retenus pour définir les quartiers qu'il faudrait davantage desservir à l'avenir devraient être également précisés.

Dans la perspective d'augmenter le nombre de places offertes aux usagers, de plus nombreux bus articulés seront probablement mis en ligne, notamment pour faire en sorte qu'il y ait davantage

plannen voor het tram- en het metronet? Is er rekening gehouden met het vervoersaanbod van de NMBS, De Lijn, TEC en het toekomstige GEN? Met andere woorden, is er een intermodale bezinning geweest? Is er voor de ontwikkeling op lange termijn net als in het verleden een tienjarenplan opgesteld?

Wordt er inderdaad overwogen buslijn 85 af te schaffen en tramlijn 82 te versterken? Toen dit in november werd getest, waren de reizigers niet erg tevreden. Buslijn 85 zorgt immers voor een makkelijke verbinding tussen het noordwesten van Brussel en het stadscentrum via het station Beekkant. Misschien moet er opnieuw een busverbinding komen tussen Karreveld en Zwarte Vijvers via de Gentsesteenweg. De reizigers en de buurtbewoners waren daar vroeger heel tevreden over.

Voorts is het misschien nuttig het traject van bus 89 te herzien. Momenteel beschikt de Eeuwfeestwijk, met name Schelde-Lakenveld, immers over geen enkele directe busverbinding naar diverse punten in de stad en zijn tram en metro niet makkelijk bereikbaar.

de passagers. A cet égard, qu'en sera-t-il du contrôle de la montée à l'avant dont nous avons déjà eu l'occasion de discuter en commission ? Si cette augmentation existe pour les lignes principales via des bus articulés, qu'en sera-t-il des lignes à vocation de desserte communale, qui devraient être moins nombreuses ?

Une étude relative à l'impact financier du plan proposé a-t-elle été réalisée ? Y a-t-il également une programmation d'un pareil plan ? A l'instar de l'invitation lancée aux communes pour entendre leurs avis au sujet de ce plan, envisagez-vous, M. le ministre, de consulter d'autres personnes ? L'on pourrait évoquer l'éventualité de consulter les usagers qui sont tout de même directement concernés par le projet. Par exemple, l'on pourrait imaginer de récolter leurs avis via des feuillets présents dans tous les bus.

A l'heure actuelle et globalement, quel est l'avis des communes au sujet de ce plan de restructuration autobus ? Toutes les communes ont-elles répondu et sont-elles disposées à faire des aménagements, notamment afin d'améliorer la circulation des bus en ville ? Citons par exemple la mise en place de couloirs ou l'amélioration des télécommandes des feux de signalisation.

Ce plan de redéploiement autobus, tel qu'il est proposé, s'inscrit dans le cadre plus général d'un réseau de transports en commun comprenant le tram et le métro. N'aurait-il pas été davantage pertinent et réaliste de présenter à chaque commune un état des lieux du réseau dans son entièreté, donc pour le métro, le tram et le bus plutôt que de demander aux communes leur avis sur une partie de celui-ci ? Ne pensez-vous pas qu'il y a un certain non-sens à penser le redéploiement de trois réseaux de manière parallèle, plutôt que de manière transversale, alors qu'il sont étroitement imbriqués. Justement, où en sont à cet égard les plans de tram et métro ? Plus globalement, est-il tenu compte des tronçons du réseau de train parcourant la Région, des autres sociétés de transport TEC et De Lijn, ou du futur RER ?

En d'autres termes, a-t-on, dans ces propositions pensé "inter-modal" ? Quant au développement à long terme du réseau de transport en commun, n'est-il pas envisagé un plan de développement décennal comme cela fut fait par le passé ? Enfin, d'une manière plus locale, pourriez-vous nous dire

si le plan de restructuration envisage la suppression de la ligne du bus 85 tout en renforçant la ligne de tram 82 ? En effet, nous avons également interpellé ici, en commission de l'infrastructure, suite au mécontentement des usagers de la ligne 85, lors de la suppression de celle-ci en novembre dernier, et ce malgré le renforcement des lignes 82 et 83.

D'ailleurs, la ligne 85 est à nouveau en usage pour atteindre la station Beekkant suite à votre décision, par rapport à ce qui avait été proposé et mis en oeuvre par la STIB.

Ne craignez-vous pas que les habitants du nord-ouest de Bruxelles soient à nouveau privés, d'une manière ou d'une autre, d'un mode de transport les reliant aisément via la station Beekkant au centre-ville ? Et je dirais plus encore : ne serait-il pas judicieux de prévoir une meilleure desserte en bus entre le Karreveld et la place des Etangs Noirs, au niveau de sa station de métro, par exemple, par une liaison chaussée de Gand, comme cela existait auparavant, à la satisfaction de tous les usagers et des habitants de ce quartier.

Enfin, pour ce qui concerne la ligne 89, n'est-il pas opportun de revoir les modifications du tracé proposé ? Car elles ont pour conséquence de priver le quartier du Jubilé, et plus précisément Escaut - Laekenveld d'une connexion directe en bus vers différents points de la Région, de rendre moins aisé l'accès au tram et au métro pour les habitants, les usagers, et donc de poser également un problème de desserte. Je pense avoir fait le tour de toutes les questions que je voulais poser en rapport avec ce plan de restructuration du réseau Iris, du moins par rapport aux éléments dont nous avons connaissance aujourd'hui.

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De MIVB heeft haar herstructureringsplan van het busnetwerk aan de pers voorgesteld. De gemeenten moeten hierover nog geraadpleegd worden. De grote principes van het plan zijn duidelijk. De MIVB kiest voor een hiërarchisch georganiseerd netwerk met primaire en secundaire lijnen. Er zullen dus lijnen worden geschrapt of ingekort.*

Het bovengronds openbaar vervoer loopt

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

Mme Céline Delforge.- La STIB vient de présenter son projet de réseau bus à la presse, projet qui est encore soumis à la consultation des communes. Nous pouvons déjà tirer certaines conclusions des informations qui ont été dévoilées. La STIB privilégie un réseau de type hiérarchisé, avec des lignes principales et des lignes de desserte plus locales, au détriment d'un réseau sous forme de maillage. C'est un choix philosophique qui implique que plusieurs lignes de bus vont être

momenteel vast in het autoverkeer. Dat probleem moet samen met de gemeenten worden aangepakt. Maar kortere lijnen betekent dat de reizigers meer moeten overstappen. Dat is onder meer een probleem voor gehandicapten en ouderen, maar ook voor de gewone reizigers is dat allesbehalve aangenaam.

Dit systeem zal de overstap van de auto naar het openbaar vervoer niet bevorderen. Ook de regelmatige gebruiker zal er niet echt blij mee zijn.

Ik betreur dat de MIVB voor een hiërarchisch georganiseerd netwerk heeft gekozen, hoewel het vorige parlement juist gevraagd had de tramlijnen niet verder op te splitsen. Hebt u over dit plan met de MIVB gepraat? Is de uitbouw van een netwerk niet meer voor de hand liggend?

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

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik sluit aan bij wat de heer Simonet gezegd heeft over een mogelijk voorstel om buslijn 46 te wijzigen. Mijnheer de minister, ik heb van verschillende buurtcomités uit Anderlecht vernomen dat de buurtbewoners bezorgd en boos zijn over de plannen om buslijn 46 te herdefiniëren. Volgens hetgeen de buurtcomités mij meedelen, zou de rotonde Meir het eindpunt

scindées ou raccourcies, avec, comme conséquence directe, des ruptures de charge supplémentaires pour les voyageurs.

Pour le moment, les transports en commun de surface sont totalement englués dans les embouteillages et dans la circulation automobile. Il est clair qu'il faut absolument agir là-dessus, en concertation avec les communes. Mais en raccourcissant les trajets des lignes, on augmente le nombre de ruptures de charge pour les usagers. C'est un gros inconvénient, d'abord pour des usagers particuliers, tels que les personnes à mobilité réduite, les vieilles personnes entre autres. Mais aussi en général pour n'importe quel usager, dans la mesure où il suffit qu'il y ait un retard sur la première ligne pour qu'on rate sa correspondance, et que cela augmente les temps d'attente aux arrêts, ce qui n'est pas très agréable en mauvaise saison dans ce pays.

Cette philosophie-là peut créer un obstacle à l'utilisation du transport en commun pour les gens qui seraient tentés par une alternative à la voiture. Cela va également impliquer des trajets plus lourds pour les gens qui prennent de toute façon les transports en commun, entraînant donc une perte d'efficacité.

Il est d'autant plus dommage que la STIB se dirige vers cette option de réseau hiérarchisé dans la mesure où notre assemblée parlementaire a voté une résolution pendant la législature précédente, qui demandait justement à la STIB de ne pas introduire de nouvelles ruptures de charge sur son réseau de trams en tout cas, à cause des inconvénients que cela peut causer à la clientèle. Avez-vous déjà discuté de ce projet avec la STIB ? Serait-il envisageable de travailler plutôt dans le sens d'une philosophie de maillage ?

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Je me joins aux propos de M. Simonet concernant une éventuelle proposition de modification de la ligne de bus 46. Divers comités de quartier d'Anderlecht m'ont appris que les riverains de la ligne s'inquiètent des plans qui prévoient sa redéfinition. Le rond-point Meir serait le terminus et la zone reliant ce rond-point à Scherdmael, et même plus*

van buslijn 46 worden. Vanaf Meir naar Scherdemaal en verder tot Moortebeek, zou geen buslijn meer worden voorzien.

Vooraf de wijk Scherdemaal, waar het aantal inwoners rond de 3.000 schommelt, zou dus niet meer kunnen genieten van het openbaar vervoer. Dat is des te schrijnender omdat vooral ook in die wijk heel wat bejaarden en gepensioneerden wonen. U weet dat het openbaar vervoer voor die doelgroep gratis geworden is. Die bus is voor hen dus een belangrijke hefboom om te kunnen blijven deelnemen aan het sociale leven in Brussel. Zij kunnen daarmee hun sociale contacten onderhouden, die de basis vormen voor hun volwaardige deelname aan de samenleving.

Ik weet dat deze concrete vraag samenhangt met de plannen die er zijn rond tram 56, namelijk het opstellen van het tram- en busplan, waarin ook het college van burgemeester en schepenen van de gemeente inspraak krijgt. Gezien de bezorgdheid van de buurtbewoners, zowel die van Scherdemaal als die van Moortebeek, zou ik u toch graag volgende vragen voorleggen, mijnheer de minister:

- Welke visie hebt u op buslijn 46 en het traject dat zij zal afleggen?
- Welke informatie zal er aan de buurtbewoners worden meegedeeld, zodat voor iedereen voldoende duidelijk is welke plannen er gemaakt zijn voor de uitbouw of de inrichting van het openbaar vervoer?
- Wat is uw langetermijnvisie op het fijnmazig netwerk van bus- en tramlijnen voor de bediening van de verschillende wijken van ons gewest?

De voorzitter.- De heer Romdhani heeft het woord.

De heer Mahfoudh Romdhani (in het Frans).- *De PS-fractie verzet zich al lang tegen de opdeling van de mobiliteit in Brussel in een metroplan, een busplan, een tramplan en een GEN-plan. We zouden beter een globaal en duurzaam concept ontwikkelen voor de mobiliteit in Brussel waarin alle openbare transportmiddelen worden betrokken. Ik hoop dat de heer Mook dit in de beheerraad van de MIVB zal verdedigen.*

loin jusqu'à Moortebeek, ne serait plus desservie.

Le quartier Scherdemael, avec ses 3.000 habitants, dont de nombreux pensionnés et personnes âgées, ne bénéficierait plus du transport public. Or, celui-ci est gratuit pour cette tranche de la population, leur permettant de continuer à participer à la vie sociale bruxelloise.

Cette question concrète est liée aux plans relatifs au tram 56, soit l'élaboration des plans tram et bus à laquelle participe également le collège du bourgmestre et des échevins de la commune. L'inquiétude des riverains me pousse à vous poser les questions suivantes :

- *Quelle vision avez-vous de la ligne de bus 46 et de son tracé ?*
- *Quelles informations seront communiquées aux riverains concernant les plans d'aménagement des transports en commun ?*
- *Quelle est votre vision à long terme du quadrillage du réseau des trams et bus pour desservir les différents quartiers de notre Région ?*

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

M. Mahfoudh Romdhani.- Mes collègues ont exprimé , avec des sensibilités différentes, les même priorités.

Depuis la législature précédente, le groupe socialiste est opposé au saucissonnage de la mobilité à Bruxelles en un plan métro, un plan bus, suivis d'un plan tram et ensuite d'un plan RER. Comme cela a été dit par Mme Schepmans, une meilleure méthode de travail aurait été de

Het resultaat van een dergelijke opdeling is dat vaak de rendabele lijnen versterkt worden en de onrendabele afgeschaft. Dat zou een ramp zijn in de volkswijken. Een openbare onderneming moet alle burgers dezelfde kwaliteitsservice bieden en mag hen niet laten vallen omwille van de rendabiliteit. Hoe kunnen we een duurzamere visie ontwikkelen?

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

De heer Denis Grimberghs (in het Frans).- *Het is de bedoeling van mijn interpellatie om de minister te ondervragen over de globale situatie, eerder dan het over deze of gene plaatselijke situatie te hebben.*

Het doet mij plezier dat een aantal politieke verantwoordelijken hier bevestigen dat ze naar de mening van de bevolking willen luisteren en dat de regering het laatste woord zal hebben.

We hadden echter de indruk dat de regering niet altijd de uiteindelijke beslissing nam en dat de MIVB niet altijd rekening hield met de mening van de bewoners. Dat wil niet zeggen dat er niet werd geraadpleegd.

Het beslissingsproces was niet altijd erg transparant. Soms zijn mensen ten einde raad en schakelen ze de pers in om problemen aan te kaarten.

Er is dus nood aan meer transparantie, zodat iedereen op zijn bevoegdheidsniveau overleg kan

développer une conception globale et durable de la mobilité à Bruxelles intégrant la complémentarité de tous les moyens de transport en commun. Nous avons déjà débattu de cette façon de travailler. J'espère que Michel Moock, qui en était le défenseur et qui siège aujourd'hui au conseil d'administration de la STIB, aura à cœur de relayer cette vision.

Ce qui nous inquiète plus, c'est que ce découpage débouche souvent sur une hiérarchisation des lignes : les lignes rentables risquent d'être renforcées et leur fréquentation augmentée, et les lignes non rentables abandonnées. Ce serait la catastrophe dans les quartiers populaires, où on a particulièrement besoin de transports en commun. J'espère que cela n'arrivera pas. Sur la base de critères de rentabilité, abandonner les citoyens n'est pas le rôle d'une entreprise publique, qui doit offrir un service de qualité à tous les citoyens sans considération de leur situation économique ou sociale. Comment voulons-nous en venir à une vision plus globale et plus durable, c'est-à-dire inscrite dans le long terme ?

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

M. Denis Grimberghs.- J'entends également interroger, dans le cadre de cette interpellation, le ministre sur le processus et non sur tel ou tel aménagement. Cependant, lorsqu'on aborde un tel sujet, l'on se situe obligatoirement entre le principal et le local.

Je suis tout d'abord intéressé d'entendre qu'un certain nombre d'acteurs politiques de cette Région, qui ont par ailleurs assumé des positions dans un gouvernement récent, trouvent que la bonne approche de ce dossier est d'écouter l'avis de la population et de donner le dernier mot au gouvernement. Ceci constitue déjà deux bonnes résolutions qui semblent être appuyées par tous les membres présents.

Or, on n'a pas toujours eu l'impression que c'était véritablement le politique qui décidait, ni que la STIB s'inscrivait dans une logique dans laquelle la participation était inscrite dans le processus de décision. Ceci ne veut pas dire que l'on n'a pas consulté. La dernière affaire concernant le plan bus réside dans la manière dont il a été éventé dans la

plegen.

Ik sluit me aan bij de logica van het regeerakkoord: op een gegeven moment moet er een gelijktijdige beslissing komen over de plannen met de bussen en de trams. Het parlement heeft daar op het einde van de vorige legislatuur een resolutie over goedgekeurd.

De verschillende netten van openbaar vervoer moeten met elkaar overleggen. Ik ben ervan overtuigd dat we de beslissingen van de andere netten kunnen beïnvloeden. Ik denk met name aan het overleg met de NMBS.

Als de verschillende netten met elkaar samenwerken, zullen de reizigers soms onvermijdelijk moeten overstappen. Dat is een punt van wrevel. Er wordt soms beweerd dat dat weinig invloed heeft op de gebruikers van het openbaar vervoer, maar de gebruikers zelf spreken dat tegen.

Wij vertegenwoordigen de gebruikers van het openbaar vervoer en zij vinden dat het overstappen hen bestraft. Daar moeten de beslissingen van de komende weken rekening mee houden.

Ten slotte moeten we de werking van het bestaande net verbeteren. Daarvoor moeten we veel energie steken in het verhogen van de commerciële snelheid. Fysieke aanpassingen zijn daarvoor onvoldoende. Ik verwacht bijkomende voorstellen, ook om bussen en trams te behouden in wijken waar hun doortocht moeilijk is.

presse. Elle montre qu'il y a bien une consultation en cours.

Cependant, le processus de délibération décisionnelle n'a pas toujours été très transparent et n'a pas été communiqué clairement à tous les acteurs. Les personnes ne savent donc pas très bien ce qu'elles doivent faire et, pour obtenir finalement gain de cause, elles se disent que, de temps en temps, informer la presse en premier lieu est une bonne solution. Parfois, elles ont obtenu raison par ce biais et continuent donc à oeuvrer de la sorte.

S'il y avait moyen d'avoir un processus de décision assez clair et transparent sur le sujet, qui permettrait à chacun dans son propre niveau de responsabilité de jouer avec le citoyen, le mandataire communal, le parlementaire et enfin le gouvernement, ce serait une bonne chose et cela donnerait moins l'impression d'être confronté à des décisions technocratiques s'imposant à tous.

Par ailleurs, je m'inscris dans la logique de l'accord de gouvernement, qui prévoit qu'il y ait à un moment une décision simultanée sur le plan bus et le plan tram. Cela correspond assez bien à l'accord politique du gouvernement et à la résolution adoptée par ce parlement avant la fin de la dernière législature. Nous avons alors communiqué notre volonté de discuter d'un ensemble suffisant de points, afin de voir clair dans les choses qui se feront demain dans un mode de transport ou l'autre.

Nous avons également exprimé la nécessité que cela se fasse entre les différents réseaux de transport et pas seulement à l'intérieur de la STIB. Nous devons bien entendu décider de ce qui nous concerne, mais nous devons articuler nos décisions avec la réalité des autres réseaux et leurs décisions. Je suis en effet persuadé que nous avons la possibilité d'influencer les décisions des autres réseaux. Je pense en particulier aux discussions qui ne sont pas toujours faciles avec la SNCB.

En outre, dans le sens de ce que Mme Delforge a dit tout à l'heure, il subsiste un point de rupture, ou du moins d'irritation, dans l'approche faite dans ce dossier ou en tout cas dans sa présentation par certains : la problématique des ruptures de charge. La coordination des différents réseaux et la coordination des différents modes ne peuvent avoir pour conséquence d'imposer aux usagers des ruptures de charge à tout bout de champ. Si l'on en

a tant parlé au sein de ce parlement, même si l'on nous explique que cela n'est pas vrai ou grave et que cela n'influence pas le comportement de l'utilisateur des transports publics, c'est que nous ne sommes pas tous ignorants de ce que disent les usagers.

Nous les représentons et si nous abordons ce sujet, c'est manifestement parce qu'ils ont la sensation que la rupture de charge est pénalisante pour l'utilisation des transports publics. Il faut en tenir compte dans le cadre des décisions qui seront prises dans les prochaines semaines.

Enfin, nous devons améliorer le fonctionnement du réseau existant. Il peut être ajusté, et tel est le but d'un plan tram et d'un plan bus. Cependant, pour l'amélioration des fréquences et des dessertes, il faut consacrer beaucoup d'énergie à l'augmentation de la vitesse commerciale. Cela ne peut se faire uniquement par des aménagements physiques. J'attends des propositions qui visent à améliorer la vitesse commerciale et qui permettent le maintien des trams dans certains quartiers où leur passage est difficile, le maintien des bus dans certains quartiers où les choses ne sont pas simples, et ce grâce à des aménagements de l'espace ou à une organisation des priorités favorable au transport public.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het plan zit nog in de ontwerpfase en is nog niet aan de pers voorgesteld. De MIVB heeft de gemeenten om advies gevraagd. Nadien zal het plan worden bijgestuurd en aan mij worden voorgelegd.*

Twee schepenen hebben het jammer genoeg nodig gevonden de pers nu al in te lichten. Dat is een uiterst vreemde werkmethode, aangezien er zo heel wat deining ontstaat over zaken die nog niet vast staan.

Het zijn de politieke besluitvormers die de strategische keuzen van de MIVB vastleggen. De nieuwe bus- en tramplannen 2007-2008 worden opgesteld op basis van het metrorichtplan 2005-2010 dat in september 2002 door de regering werd goedgekeurd en van het beheerscontract van de MIVB.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je voudrais d'abord préciser que rien n'a été présenté à la presse. Certains feraient mieux de se taire au lieu de provoquer des remous sur des choses qui sont encore à l'état de plan, et sur lesquelles rien n'est décidé. Il s'agit simplement d'une consultation des communes au moment de l'élaboration des plans. La STIB a d'abord demandé informellement l'avis de toutes les communes. Le conseil d'administration l'a ensuite demandé formellement, puisque l'avis informel n'est pas toujours identique à l'avis formel. Le plan sera retravaillé et me sera présenté. Ni moi ni la STIB n'avons communiqué quelque chose.

Deux échevins de certaines communes, que je ne citerai pas, ont pensé qu'il serait intéressant de parler à la presse d'un projet de plan. Je trouve cela bizarre comme méthode de travail. Les communes sont informées, on sollicite leur avis et elles devraient se taire quand l'on se trouve encore en

De voorbereiding van het richtplan voor de tram is in 2002 gestart. Het ontwerpplan is bijgestuurd na raadpleging van de gemeenten en de betrokken instellingen en het debat in de parlamentscommissie. De vorige regering had zich evenwel nog niet over het ontwerpplan uitgesproken. De huidige regering zal dus die beslissing moeten nemen.

Omwille van de coherentie vind ook ik dat beide plannen samen moeten worden onderzocht en goedgekeurd.

De MIVB heeft ons de grote lijnen van het busplan al uit de doeken gedaan, maar we hebben onze goedkeuring nog niet gegeven. We organiseren overleg met de plaatselijke bevolking en wachten op de resultaten om het project vervolgens grondig te analyseren.

Ook de MIVB zelf heeft het project grondig bestudeerd: behoeftenanalyse, aantal gebruikers per lijn, vertragingen, personeel, enz. Op basis van dat onderzoek is een voorontwerp opgemaakt, dat door het beheerscomité van de MIVB werd goedgekeurd om het aan de gemeenten en overige betrokken instanties voor te leggen. Omdat de gemeenten voorrang hebben, is die consultatieronde is nu al aan de gang. Het probleem is dat sommige gemeenten het plan bekendmaakten, terwijl het nog niet voltooid is. En dat terwijl men het gewest regelmatig verwijt dat het niet naar de gemeenten luistert.

Alle gemeenten moesten voor 31 januari 2005 hun advies bekendmaken. Tot op heden ontvingen we dat van Evere, Jette, Koekelberg, Ganshoren, Molenbeek, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Pieters-Woluwe en Schaarbeek. Eigenlijk kunnen we ervan uitgaan dat het advies van de andere gemeenten gunstig is. Dat geldt ook voor uw gemeente, mijnheer Simonet! We willen ons echter soepel opstellen en geven hen tot eind februari de tijd om te reageren.

Ik zal de twee plannen aan een grondige analyse onderwerpen, ze misschien amenderen, en ze vervolgens aan de regering voorleggen. Daarna richt ik me niet tot de Raad van State maar kom ik naar deze commissie om naar uw opmerkingen te luisteren. Daarop volgt nieuw overleg met de MIVB en wordt het definitieve plan door de regering goedgekeurd. U hebt dus de mogelijkheid om uw

phase de préparation, sinon l'on voit des problèmes partout sans rien résoudre. Je me pose des questions sur la méthodologie de certains responsables communaux.

La STIB a entretemps compris que le politique décide. Je pense aussi, M. Simonet, que le politique doit assumer ses décisions, ce qui n'était pas toujours le cas par le passé. Le gouvernement fait les choix stratégiques de la STIB, et le fera à l'avenir encore plus que par le passé. Dans le cadre de la réforme de l'administration que l'on est en train de préparer, cet aspect de l'offre et des choix stratégiques doit être placé non dans le chef la STIB, mais dans celui de l'administration. Il s'agit de la primauté du politique et non de la primauté de gens non élus.

L'élaboration des plans directeurs tram et bus à l'horizon 2007-2008 est un processus qui découle en réalité de l'approbation par le gouvernement en septembre 2002 du plan directeur métro 2005-2010, ainsi que du contrat de gestion qui lie la Région à la STIB.

Pour ce concerne le plan tram, je rappelle que ce processus s'est engagé en 2002, qu'un projet approuvé par le comité de gestion de la STIB a fait l'objet de divers amendements faisant suite à la consultation des communes et organismes intéressés, et aux discussions en commission parlementaire. Le gouvernement précédent ne s'est finalement pas prononcé sur ce projet. Il revient donc à l'actuel gouvernement de prendre cette décision.

Je suis d'accord avec M. Romdhani, M. Grimberghs et Mme Delforge pour dire que l'on doit analyser et approuver les deux plans - trams et bus - en même temps. C'est la décision que nous avons prise dans le cadre de l'accord gouvernemental et que nous allons exécuter.

Les deux projets vont être analysés et approuvés en même temps, et ceci par soucis de cohérence.

La STIB nous a déjà expliqué, à moi-même et à mes collaborateurs, les grandes lignes de la proposition du plan bus, sans que nous ayions donné notre accord. Nous avons écouté et autorisé une consultation de la population dans les communes. Ensuite, nous verrons les réactions et étudierons le projet convenablement.

opmerkingen te maken over een niet-definitieve versie.

In dit stadium kan ik helaas nog niets vertellen over de plannen. Er ligt een voorstel van de MIVB op tafel. We overleggen nu met de gemeenten en daarna zal de regering ook spreken met de MIVB. Ik zal daar de leden van de meerderheid bij betrekken. Ik kan nu dus nog niets zeggen over het lot van tram 56, bus 85 en tram 82.

Tram 56 is een speciaal geval. Mijn medewerkers hebben gesproken met de buurtbewoners van de Marius Renardlaan. Ik zal zelf ter plaatse een bezoek brengen, zoals ik voor alle wijkcomités gedaan heb.

Als de argumenten redelijk zijn, zal ik daar oren naar hebben. Anders zal er gediscussieerd worden. Ik besef dat de communicatie door de MIVB en de administratie beter kan. We werken daar aan, maar een mentaliteitswijziging vergt tijd.

Ik zal van mijn bezoek profiteren om ook het probleem van buslijn 85 te onderzoeken.

Ik zal uiteraard deze commissie en de plaatselijke besturen bij de hele procedure betrekken.

Ce projet a fait l'objet d'un travail approfondi au sein de la STIB. Il est procédé à une analyse de la demande, de la fréquentation des lignes, des difficultés rencontrées pour respecter les horaires, de l'évolution des pôles d'activité, d'emploi, etc. C'est sur cette base qu'un projet de plan a été approuvé par le comité de gestion de la STIB, en vue d'être soumis aux communes et autres instances intéressées.

Naturellement, la consultation des communes est prioritaire et s'effectue d'ailleurs actuellement. De deux choses l'une : soit l'on reproche à la Région qu'elle fait tout toute seule et qu'elle n'écoute pas les communes, soit l'on écoute les communes, mais l'on doit demander à ces dernières d'être conscientes que leur avis est sollicité. Autrement dit, elles ne doivent pas se mettre à dévoiler le plan, alors que celui-ci n'est pas définitif. C'est là que le problème se pose.

Tous les collèges des bourgmestre et échevins ont été appelés à remettre leur avis pour le 31 janvier 2005. A ce jour, seules les communes d'Evere, Jette, Koekelberg, Ganshoren, Molenbeek, Uccle, Watermael-Boisfort, Woluwé-Saint-Pierre et Schaerbeek ont remis leur avis. Formellement, l'avis des autres communes est dès lors réputé favorable. Cela est donc valable pour votre commune également, M. Simonet.

Cependant, les communes retardataires disposent d'un petit délai supplémentaire. Nous sommes raisonnables, mais il y a lieu de ne pas dépasser la fin du mois de février. Sans quoi, l'on en viendrait à dire que l'on retarde le processus. Les remarques, demandes et objections sont évidemment analysées avec la plus grande attention.

Le gouvernement - d'abord moi, naturellement, mais également mes collaborateurs - va analyser les deux plans, en les amendant, peut-être, après les avoir observés, puis nous consulterons le gouvernement en première lecture. Le gouvernement va donc approuver le plan bus en première lecture. Ensuite, nous n'irons pas au Conseil d'Etat : je viendrai ici en commission parlementaire. Nous discuterons ensemble de ce projet en première lecture.

Nous discuterons, je vous écouterai et je transmettrai les remarques à mes collaborateurs. J'en parlerai avec les autres partenaires au

gouvernement et avec la STIB. Nous approuverons le plan définitif en deuxième lecture au gouvernement.

Nous viendrons avec un plan qui ne sera pas définitif, sur lequel vous pourrez encore vous pencher et formuler vos remarques. Je suis conscient qu'il y aura deux casquettes qui vont se rencontrer. Il y aura alors une implication de cette commission, qui sera spontanée et non demandée, comme c'était le cas dans le plan tram, qui est un peu différent.

Je suis quelque peu ennuyé car, à mon grand regret, à ce stade de la procédure, je ne puis discuter du contenu de ces plans. Je ne suis peut-être pas d'accord avec toutes les propositions de la STIB, mais je dois rester logique avec moi-même : nous sommes en phase de consultation des communes et nous avons un projet de la STIB déposé sur la table, qui aboutira ensuite chez moi. Nous discuterons alors avec la STIB et j'impliquerai les membres de la majorité dans nos discussions. Ensuite, le gouvernement prendra également rendez-vous avec la STIB. Par conséquent, je ne me prononcerai pas aujourd'hui sur le devenir du tram 56, du bus 85, du tram 82, puisque ce débat est pour l'heure prématuré.

Cependant, le tram 56 est un cas spécial. A ma demande, mes collaborateurs ont rencontré à ce sujet les riverains de Marius Renard. Ils sont en train de préparer ma visite sur place. Je rencontrerai moi-même les riverains, comme je le fais à chaque fois qu'un comité de quartier s'organise et expose les problèmes rencontrés.

Je l'ai toujours fait, ce qui ne veut pas dire que je donne toujours raison. J'écoute les arguments et lorsque ceux-ci sont raisonnables, on les suit. Lorsqu'ils sont déraisonnables, on discute. Cela se passe ainsi dans la vie. Je suis tout à fait conscient que la politique de communication, soit celle de la STIB, soit celle de l'administration, n'est pas bonne et doit être améliorée. Nous y travaillons énormément. Cependant, l'on ne peut pas changer les mentalités du jour au lendemain.

Le bus 85 fera l'objet de la même attention, car le même problème surgira sans doute bientôt. Je profiterai de ma visite pour analyser cette situation également. Je n'attendrai pas que le plan arrive formellement dans mon bureau pour m'atteler au

De voorzitter (in het Frans).- *We nemen daarvan akte.*

De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *De MIVB heeft ons deze termijn bevestigd. De adviezen moesten uiterlijk op 31 januari aan de administratie worden bezorgd.*

Ik heb de minister geen vragen gesteld over welbepaalde problemen met het herstructureringsplan in Anderlecht. U hebt wel niet geantwoord op mijn vraag of De Lijn en de TEC bij de uitwerking van dit plan betrokken werden.

Ik dank u dat u zich ter plaatse van de toestand hebt vergewist. Dialoog met burgers en klanten is uiterst belangrijk. Ik vraag u de gemeenten te betrekken bij het zoeken naar oplossingen voor lijn 56.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Ik vind overleg tussen metro, tram en bus noodzakelijk. Alle fracties gaan hiermee akkoord. Het is noodzakelijk om ons te bezinnen over een intermodaal openbaar vervoer. De gemeenten en de parlementsleden moeten daaraan deelnemen, net als de gebruikers van de MIVB en de*

problème.

M. le président, voilà la procédure qui sera suivie. L'implication importante de votre commission et de la démocratie locale semble évidente. Je ne peux donc entrer davantage dans les détails, car je ne serais alors plus logique avec moi-même.

M. le président.- Nous prenons acte avec satisfaction de cette volonté de repasser en commission.

La parole est à M. Simonet.

M. Jacques Simonet.- Le délai nous a effectivement été confirmé par la STIB. Même si le ministre a raison, formellement, les avis auraient dû être rendus à l'administration pour le 31 janvier.

Hormis sur la problématique du 56, vous aurez constaté, M. le ministre, que je ne vous ai pas interrogé sur certains problèmes ponctuels liés au plan bus dans la commune d'Anderlecht. Cependant, je vous ai posé une question davantage d'ordre méthodologique sur laquelle, sauf erreur de ma part, vous n'avez pas insisté dans votre réponse, à savoir la manière dont la société De Lijn et le TEC wallons avaient été associés à l'élaboration du plan bus. La chose n'est pourtant pas indifférente au maillage bus retenu par la STIB.

Enfin, je vous remercie d'accepter de vous rendre sur le terrain. C'est dans cette relation de dialogue et de concertation avec les citoyens et les clients de la STIB que les meilleures solutions peuvent être trouvées. Dans le cadre d'un dossier aussi important que celui du 56, je vous demanderais, comme vous descendez sur le terrain, d'associer les autorités communales, ce qui nous vaudrait le plaisir de vous fournir une salle.

M. le président. La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- J'avais également posé la question sur la concertation nécessaire métro-tram-bus. Cette préoccupation était partagée par tous les groupes politiques et pas uniquement par les intervenants que vous avez cités. Il faut mener une réflexion intermodale par rapport à la problématique que nous soulevons aujourd'hui. Il y

verenigingen die ook opmerkingen hadden over het voorgestelde netwerk. Ook hun suggesties moeten in onze vergadering aan bod komen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- *Er is informeel overleg geweest tussen De Lijn en de TEC. Toch had ik graag een formeel advies gekregen na echt overleg tussen deze vervoersmaatschappijen. Ook de NMBS moet hierbij betrokken worden. Ik zal de MIVB ervan op de hoogte brengen dat De Lijn en de TEC formeel bij het overleg moeten betrokken worden.*

Gebruikers en verenigingen zijn reeds geraadpleegd en zijn ingeschakeld bij de uitwerking van het plan.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Hoe?*

De heer Pascal Smet, minister.- *Gebruikers en verenigingen zijn vertegenwoordigd in een raad waar ze een plan bespreken. Ik maak over het goede verloop. Een volksraadpleging over dit plan is echter niet mogelijk. Er zijn praktische problemen en bovendien is het plan erg complex. Ik wil de bespreking voeren met de verenigingen, de comités en in de commissie die de Brusselse bevolking vertegenwoordigt.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BEA DIALLO

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER

aura donc une participation des autorités locales et des parlementaires. Je reviens également sur la participation des usagers de la STIB et des associations qui ont également émis des remarques par rapport au programme, au réseau que vous nous avez présenté. Il est intéressant d'intégrer leurs suggestions dans le cadre de la réflexion que vous menez et qui sera discutée au sein de notre assemblée.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez tout à fait raison concernant De Lijn et le TEC. On me dit que la STIB les consulte déjà sur une base informelle. Mais je leur ai signalé que je souhaitais obtenir leur avis formel, ainsi qu'une véritable concertation entre les trois opérateurs, voire les quatre si l'on inclut la SNCB. On va faire savoir explicitement à la STIB que De Lijn et le TEC doivent être associés de façon formelle.

En ce qui concerne les usagers et les associations, ils sont déjà consultés et associés au processus d'élaboration du plan.

Mme Françoise Schepmans.- Comment ?

M. Pascal Smet, ministre.- Les usagers et les associations sont représentés au sein d'un conseil, où ils débattent d'un plan. J'en vérifierai le bon fonctionnement et j'y remédierai le cas échéant. On ne peut soumettre un plan bus et tram à l'approbation populaire. Ce serait trop compliqué à gérer et tellement contradictoire. Ce n'est pas nécessairement le cas pour des lignes spécifiques mais, en règle générale, c'est impossible en raison de la complexité du plan en lui-même. Je préfère agir par le biais d'associations, de comités qui souhaitent s'exprimer et par le biais de la commission, dont les membres représentent la population bruxelloise.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. BEA DIALLO

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,

betreffende "de toegang voor de personen met
beperkt mobiliteit tot het MIVB-net".

De voorzitter.- Aangezien de indiener
verontschuldigd is, wordt de vraag naar een
volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES
SIMONET

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

betreffende "het strategisch beleid van de
minister en de MIVB".

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *De
MIVB voert allerlei werken uit in het Brussels
Gewest om de reissnelheid van de bussen en trams
te verbeteren. Deze werken kosten veel geld. Bijna
de helft van de verplaatsingen gebeurt met de
metro, die de voorkeur van de reizigers wegdraagt.*

*In 2003 gebeurden er 102 miljoen verplaatsingen
met de metro, 63 miljoen met de tram en 54 miljoen
met de bus. De cijfers tonen aan dat de klanten van
de MIVB de voorkeur geven aan de metro, die geen
last heeft van het autoverkeer en dus regelmatig
rijdt.*

*Sommigen willen vooral werken uitvoeren om de
bussen en trams vlotter te laten rijden, anderen
vinden dat de metro het ideaal is.*

*De statistieken geven de critici van Hervé Hasquin,
een voormalig minister van mobiliteit, ongelijk. Hij
heeft een aantal concrete zaken gerealiseerd, zoals
de verlenging van metrolijn 1B naar Erasmus.
Onder zijn ministerschap heeft de MIVB een
commercieel succes geboekt zonder dat het
openbaar vervoer eronder leed.*

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

concernant "l'accès des personnes à mobilité
réduite au réseau de la STIB".

M. le président.- L'auteur étant excusé, la question
orale est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. JACQUES SIMONET

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

concernant "la politique stratégique du ministre
et de la STIB".

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

M. Jacques Simonet.- De nombreux travaux sont
effectués par la STIB aux quatre coins de la
Région. Nombre d'entre eux visent à améliorer la
vitesse commerciale des véhicules de surface.
L'exécution de ces travaux représente un coût
important tout en ne concernant qu'une faible
majorité des déplacements des clients de la STIB
qui continuent, chiffres à l'appui, à préférer le
réseau métro.

Pour 2003, la répartition entre les différents modes
de déplacement proposés par la STIB était de 102
millions de voyageurs pour le métro, de 63 millions
de voyageurs pour le réseau tram et de 54 millions
de voyageurs pour le réseau bus. Ces chiffres
indiquent clairement la préférence de la clientèle de
la STIB pour le réseau métro. Ce dernier n'est
évidemment pas soumis aux aléas de la circulation
de surface et les usagers peuvent être davantage
assurés du respect des fréquences et d'un temps
d'attente limité aux arrêts.

Certains estiment que les aménagements de ville
réalisés au détriment de la voiture permettent
d'améliorer le réseau de surface de manière
substantielle et d'autres, peut-être plus nombreux,

De metro kost handenvol geld en ook een uitbreiding van het netwerk is peperduur. Ik stel echter vast dat de MIVB vooral de reissnelheid van de bussen en trams wil verbeteren en dat er eigen beddingen worden aangelegd die soms hinderlijk zijn voor het autoverkeer.

De nieuwe strategie van de MIVB voor het bovengronds netwerk, de verbetering van de reissnelheid en de aanleg van eigen banen kan tot een zekere concurrentie tussen het bovengronds openbaar vervoer en het autoverkeer leiden. Dat is een eerbiedwaardige strategie, maar we willen toch een aantal preciseringen.

Wat is de verhouding tussen de kostprijs en het resultaat van de werken om het bovengronds netwerk in eigen baan te brengen? Is het niet goedkoper om de metrolijnen te verlengen?

Wat is de totale kostprijs van de werken voor het VICOM-programma? Hoeveel kilometers zijn al heraangelegd? Hoeveel kilometers moeten er nog worden heraangelegd? Hebben die werken gevolgen op de reissnelheid? Welke financiële winst wordt er geboekt door de verbetering van die reissnelheid? Wat zijn de rendabiliteitsdoelstellingen voor de komende jaren?

Wat zijn de verzuchtingen van de Brusselse bevolking? Hechten de reizigers meer belang aan het in eigen baan brengen van het bovengronds netwerk dan aan de uitbreiding van het metronet? De kostprijs is een belangrijk element, maar moet niet altijd het zwaarst door te wegen. Heeft het bestuur of de MIVB opiniepeilingen laten uitvoeren? Wanneer? Door wie?

estiment qu'un réseau de métro performant, tel que celui qui existe à Paris, est la référence suprême en matière de déplacements collectifs.

Les différentes données statistiques que je communique ici permettent de faire taire un certain nombre d'esprits chagrins qui se sont parfois opposés avec véhémence à l'un de vos prédécesseurs, M. Hervé Hasquin, lorsqu'il était ministre en charge de la Mobilité. Il a réussi à concrétiser un certain nombre d'objectifs, notamment la prolongation de la ligne de métro vers Erasme. Il a su faire montre d'une véritable politique stratégique pour l'entreprise publique qu'est la STIB, avec une réussite commerciale au bilan final, sans que pour autant la ville ne soit paralysée.

Le métro et l'extension du réseau métro coûtent fort cher. Mais on constate aujourd'hui que la STIB s'attache d'abord à l'amélioration de la vitesse commerciale de certaines lignes de surface. Un certain nombre de travaux sont exécutés en différents endroits de la Région afin de créer des sites propres qui sont, pour un certain nombre d'entre eux, des obstacles à la circulation des Bruxellois et Bruxelloises qui choisissent de circuler en voiture.

L'exécution de cette nouvelle politique stratégique de la STIB en matière de réseau de surface, d'amélioration de la vitesse commerciale et de création de sites propres semble parfois jouer sur une certaine concurrence entre le réseau de surface de la STIB, d'une part, et la circulation des automobiles d'autre part. C'est un choix stratégique que je juge tout à fait respectable, mais sur lequel nous devons avoir un certain nombre de précisions de la part du ministre. On peut s'interroger sur l'opportunité de ce changement de politique stratégique.

Je voudrais poser quelques questions précises au ministre à cet égard, de manière à ce qu'on puisse en savoir plus au sujet du rapport coût-efficacité des travaux qui sont exécutés ou qui sont en projet en matière de réseau de surface, afin d'immuniser ce réseau des contingences inhérentes à la circulation. Il faudrait aussi comparer ce rapport coût-efficacité à ce que coûte l'extension des lignes de métro.

Quel est le coût de l'ensemble des travaux qui ont

déjà été exécutés au travers du programme VICOM (programme pour l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports publics de surface)? Quel est le coût total des travaux qui visent à préserver les réseaux bus et trams de la circulation? Combien de kilomètres de voirie ont déjà pu être aménagés au bénéfice de la vitesse commerciale des véhicules qui circulent en surface? Combien de kilomètres de voirie reste-t-il à aménager pour atteindre l'objectif que la STIB s'est tracé? Quel est l'impact de ces différents travaux sur la vitesse commerciale? Quels sont dès lors les bénéfices financiers qui ont été générés suite à l'amélioration de la vitesse commerciale de certaines lignes? Qu'en est-il du programme de rentabilité qui est prévu pour les années à venir?

Enfin, quelles sont les demandes de la population bruxelloise? Je pense que les contingences budgétaires ont leur importance, mais elles ne doivent pas nécessairement primer sur les demandes des clients de la STIB, qui sont aussi les contribuables bruxellois. Est-ce que l'administration du ministre ou la STIB a procédé à d'éventuels sondages d'opinion qui indiqueraient que les citoyens réclament en priorité la mise en site propre du réseau de surface et non pas l'extension du réseau de métro? Si ces consultations ont été réalisées, quand et par qui ont-elles été opérées?

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Volgens de heer Simonet verkiezen de MIVB-reizigers de metro boven de andere vervoersmiddelen. Hij vraagt zich dus af waarom de MIVB al haar investeringen niet op de metro toespitst.*

(Rumoer)

Namens de socialistische fractie wil ik meedelen dat 54% van de reizigers het bovengronds netwerk gebruikt. Het is dus onzin om alleen in het ondergronds net te investeren. Volgens deskundigen kost elke kilometer metronet tussen 35 en 40 miljoen euro, of dertig maal meer dan een kilometer bovengrondse lijn in eigen baan.

Het budget van de MIVB bedraagt momenteel 380 miljoen euro. Dat is niet voldoende om het vervoersnet doeltreffend te verbeteren of te onderhouden.

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

M. Rachid Madrane.- Je voudrais réagir à la réflexion de mon éminent et honorable collègue M. Simonet, qui constate que les usagers de la STIB préfèrent le métro aux autres modes de transport et donc se demande si la STIB ne devrait pas plutôt finalement concentrer tous les efforts en matière d'investissement dans le métro.

(Rumeurs)

Au nom du groupe socialiste, je voudrais faire remarquer à mon collègue M. Simonet que la majorité des usagers empruntent le réseau de surface (54%). Alors tout miser sur un transport souterrain n'a pas de sens parce que, et nous l'avons demandé à quelques experts, réaliser un kilomètre de métro oscille entre trente cinq et quarante millions d'euros. En anciens francs belges, on est à peu près à un milliard quatre cents millions, un milliard six cents millions par kilomètre de métro.

Het mobiliteitsbeleid dat de heer Simonet voorstelt, zou bovendien Brussel gedurende tientallen jaren in een grote bouwplaats veranderen.

(Rumoer)

Ik denk niet dat de Brusselaars dit zouden aanvaarden. Dat is een opmerking en geen kritiek, mijnheer Simonet. Veertig miljoen euro per kilometer is veel gezien de beperkte middelen van het gewest en de MIVB. U zou dat als voormalig minister-president toch moeten weten.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Ik ben blij dat de heer Simonet nu ook bijtreedt wat ik hier in het halfroond en in de commissies al zes jaar vertel. Destijds, toen hij nog minister-president was, heeft hij nooit willen antwoorden op mijn vragen.

Geld uitgeven aan nieuwe eigen beddingen voor de trams is verloren geld. Het kost misschien meer, maar ik denk dat we eerder moeten gaan naar een veralgemening van het metronetwerk. Alle werken die worden uitgevoerd in het kader van de zogenaamde VICOM-projecten, schieten hun doelen voorbij. Mijnheer Simonet heeft erover gesproken, men legt de tram in een eigen bedding, maar tegelijkertijd wordt het autoverkeer belemmerd. Uiteindelijk heeft dat gevolgen op de verschillende kruispunten. Het Meiserplein in Schaarbeek is een uitstekend voorbeeld. De aanpassingswerken om het verkeer van bussen en trams rond het plein te vergemakkelijken, hebben gezorgd voor veel meer opstoppingen en voor een nog grotere belemmering van het tram- en busverkeer.

La réalisation d'un kilomètre de métro nécessite jusqu'à trente fois plus de moyens que l'investissement dans la mise en site propre d'un kilomètre de réseau de surface. Connaissant le budget de la STIB, qui est de 380 millions d'euros, à budget constant, la STIB ne pourrait investir de manière efficace dans l'amélioration du réseau ainsi que dans son entretien.

Je pense que cette politique de mobilité équivaldrait à mettre Bruxelles en chantier pendant peut-être des dizaines d'années.

(Rumeurs)

Je ne pense pas que les Bruxellois accepteraient qu'on défigure la ville pendant autant d'années. C'était simplement une remarque M. Simonet, ce n'est pas du tout une critique. C'est vous dire le coût : trente-cinq à quarante millions d'euros par kilomètre. Je trouve que c'est un peu beaucoup et pour quelqu'un qui a géré la Région comme vous, vous savez que les moyens de la Région et de la STIB sont limités. J'émet donc des doutes, mais on verra ce que le ministre dit.

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

M. Johan Demol *(en néerlandais)*.- *Je me réjouis de voir M. Simonet se rallier aux propos que je tiens depuis six ans. L'argent consacré à l'aménagement de nouveaux sites propres pour les trams est perdu. Nous devons privilégier une généralisation du réseau de métro. Tous les travaux réalisés dans le cadre des projets Vicom manquent leur objectif. Les sites propres entravent la circulation et les conséquences s'en ressentent aux différents carrefours.*

Je rejoins la demande de M. Simonet d'accorder moins d'espace aux sites propres pour trams et d'investir davantage dans un réseau de métro général.

Ik kan de heer Simonet dus alleen maar bijtreden wanneer hij vraagt om minder ruimte te geven aan eigen beddingen voor trams en meer te investeren in een algemeen metronetwerk.

De voorzitter.- Mevrouw Céline Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De heer Simonet en de MR maken zich blijkbaar meer zorgen over de overlast van het openbaar vervoer dan over de overlast van het autoverkeer.*

Het is ook de bedoeling dat de auto's minder plaats opslokken. Een van de middelen om dat te bereiken is door de bussen en trams meer ruimte te geven.

De situatie op gebied van mobiliteit en luchtvervuiling is dramatisch. We kunnen het ons niet permitteren om enorme werken uit te voeren in 10 of 20 jaar te wachten voor er enige beterschap merkbaar is.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Voor de bussen en de trams worden nu overal eigen beddingen gelegd. Heeft men ook het aantal voertuigen geteld en is dat aantal al verminderd? Want blijkbaar is de idee dat het openbaar vervoer in eigen beddingen sneller zou gaan en dat er dus meer mensen het openbaar vervoer zouden gaan gebruiken. Zijn er al statistieken die aangeven of de mensen nu inderdaad meer het openbaar vervoer gaan gebruiken? Met andere woorden, bestaat er een wetenschappelijk verband tussen beide gegevens?

Die eigen beddingen kunnen niet in alle straten worden gelegd, omdat sommige straten gewoon te smal zijn. Zijn er al simulaties gedaan om te kijken of er geen bijkomende opstoppingen ontstaan, omdat in sommige straten de bus toch verplicht is om tussen het gewone verkeer te rijden omdat de

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

Mme Céline Delforge.- A propos d'investissements prioritaires destinés au métro, je ne sais pas si M. Simonet rêve d'enterrer tous les transports en commun pour laisser plus de place à la circulation automobile, mais le groupe MR a l'air très préoccupé par les nuisances des transports en commun et n'a pas l'air perturbé par les nuisances des automobiles et du trafic routier, y compris sur de grands axes.

Il y a aussi l'objectif de réduction de la place occupée par les voitures sur la voirie. Un des moyens d'y parvenir est de faire occuper davantage d'espace notamment par les bus et les autres transports collectifs de surface.

Par ailleurs, nous sommes dans une telle urgence en termes de mobilité, et de pollution atmosphérique, que nous ne pouvons pas nous permettre d'entamer des grands travaux et attendre 10 ou 20 ans pour avoir une amélioration de la mobilité collective.

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *A l'heure actuelle, des sites propres sont aménagés pour les bus et les trams, l'objectif étant d'accélérer leur temps de parcours et ainsi d'augmenter le nombre d'usagers. Des statistiques établissent-elles cette augmentation d'usagers et la diminution des voitures ? Existe-t-il un lien scientifique entre les deux données ?*

Certaines rues trop étroites ne peuvent accueillir de site propre. Des simulations ont-elles été réalisées pour savoir si cette situation entraîne davantage d'embouteillages ? A-t-on déjà vérifié par ligne de bus s'il est efficace d'aménager un site propre sur la moitié du parcours ? Y travaille-t-on ?

straat te smal is voor een eigen bedding? Is er al per busroute nagegaan of het wel efficiënt is om op de helft van de route een eigen bedding te voorzien? Wordt daaraan gewerkt?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De metro heeft inderdaad een aantal voordelen in vergelijking met trams en bussen: hij is snel, betrouwbaar, heeft geen last van het autoverkeer enzovoort. Ik ben zeker niet tegen de metro.*

Het probleem is dat de metro peperduur is. Een kilometer metrolijn kost twaalf keer zoveel als een kilometer tramlijn.

Het Brussels Gewest heeft beslist om eerst en vooral de geplande investeringen in de metro, zoals de uitbreiding van lijn 1B naar Erasmus en de voltooiing van lijn 2, uit te voeren.

Tegelijkertijd werkt het Brussels Gewest al sinds 1989 aan een verbetering van de bus- en tramlijnen. Op dit ogenblik zijn er geen plannen voor nieuwe grote metrowerken. Onze financiën laten dat niet toe.

Alle deskundigen zijn het erover eens dat Brussel te klein is voor een metronetwerk zoals dat van Parijs. Vergeet niet dat Brussel een veel kleinere stad is.

Mijnheer Simonet en mijnheer Demol, in veel Europese steden wordt nu in andere middelen van openbaar vervoer dan de metro geïnvesteerd. Daar zijn vast goede redenen voor.

De heer Simonet zegt eigenlijk dat het VICOM-programma voor concurrentie tussen de trams en bussen enerzijds en het autoverkeer anderzijds zorgt. Dat klopt. Als het openbaar vervoer en het autoverkeer de openbare weg delen, is er concurrentie.

Volgens u moeten de auto's blijkbaar voorrang krijgen en moet het openbaar vervoer plaats ruimen.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Le rapprochement entre M. Simonet et M. Demol sur cette question me semble assez claire. Il est vrai que le métro, par rapport au tram et au bus, remporte un succès indéniable. Ceci est lié à sa rapidité, sa ponctualité, sa fréquence et son indépendance par rapport au trafic routier, ainsi qu'à la présence de navetteurs en ville à certaines heures. Cette constatation est un lieu commun et je ne suis pas de ceux qui considèrent que le métro serait une hérésie en matière de transports publics à Bruxelles.

Cependant, la réalisation d'un réseau de métro et les frais de fonctionnement qu'il engendre sont, en moyenne, dix fois plus onéreux que la réalisation et l'exploitation d'une ligne de tramway. On pourrait dire qu'un kilomètre de métro vaut proportionnellement douze kilomètres de tram. Voilà une bonne comparaison ! Ceci nous montre bien l'énormité de la différence !

C'est la raison pour laquelle la Région a décidé de finaliser les investissements entamés, tels que le prolongement vers Erasme, le bouclage de la ligne deux, soit des projets qui sont objectivement nécessaires, et ce avant de se lancer dans une nouvelle politique d'investissements.

Parallèlement, la Région a décidé, de manière constante depuis 1989, et donc aussi sous l'égide de M. Simonet, de mettre tout en oeuvre pour améliorer le sort du réseau de surface.

Il n'est, budgétairement, pas envisageable, ni envisagé pour l'instant, de relancer une politique de grands travaux de métro à Bruxelles. Sauf si vous m'expliquez comment trouver de l'argent pour ces travaux. Alors, cela ne posera pas beaucoup de problèmes pour la population, mais cela sera très onéreux !

Il faut également savoir que tous les experts estiment que Bruxelles est une ville trop petite pour un réseau de métro identique à celui de Paris. N'oublions pas que Paris vaut dix fois Bruxelles. Je

veux bien comparer Bruxelles avec Paris, Londres, New-York, mais il faut tout de même parfois rester un peu modeste.

Je voudrais encore dire à MM. Simonet et Demol que beaucoup de villes en Europe choisissent, à l'heure actuelle, de ne plus développer un réseau de métro, et d'abandonner ce type de projets. Je prends l'exemple de la ville de Séville, qui a décidé récemment de développer un réseau complet de tram, mais plus de métro. Je constate que Paris recommence à déployer des lignes de tram. Je constate que Strasbourg a choisi le tram - et il me semble que des membres de la commission se sont rendus déjà sur place. Il y a naturellement des explications et des raisons très logiques à cela !

M. Simonet affirme que cette politique stratégique VICOM joue sur la concurrence entre les réseaux de surface de la STIB et la circulation des voitures. Il est clair que si les automobilistes et les transports en commun doivent se partager l'espace public, il y a en quelque sorte concurrence.

Votre question pourrait laisser croire que, selon vous, cette situation doit tourner à l'avantage des voitures et que les transports publics doivent s'effacer devant l'auto reine.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Ik heb gewoon een vaststelling gedaan.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb een andere mening. Ik vind dat er te veel auto's in Brussel rondrijden en dat alternatieve vormen van vervoer moeten worden gepromoot.*

Vandaar het VICOM-programma. Alle onderzoeken wijzen uit dat een hoge frequentie en een hoge snelheid van essentieel belang zijn voor een succesvol openbaar vervoer.

Tijdens de verkiezingscampagne pleitte de heer Demol ervoor om Brusselse wijken te slopen en er grote boulevards aan te leggen.

M. Jacques Simonet.- Je n'ai pas posé une question, mais j'ai fait un constat. J'ai parlé d'un choix raisonnable. Essayez de respecter mes propos.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'un avis opposé et j'ai eu déjà l'occasion de dire que je trouvais qu'il y avait trop de voitures dans cette Région. Il faut donc clairement promouvoir les modes de déplacement alternatifs comme le vélo ou les transports en commun.

Ceci passe par une politique VICOM ambitieuse, telle que prévue dans l'accord gouvernemental. Rendons les transports en commun très compétitifs en termes de temps de déplacement et les usagers changeront leurs habitudes. Toutes les enquêtes montrent que la fréquence et la rapidité sont les deux éléments clés du succès des transports en commun.

Il faut évidemment savoir que la demande de

De heer Johan Demol (in het Frans).- *Dat heb ik nooit gezegd!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Toch wel. Het is uitgezonden op Télé-Bruxelles. Ik ga niet akkoord met dergelijke voorstellen.*

Eigenlijk zouden we George Bush vaker moeten uitnodigen. Het verkeer verliep heel vlot tijdens zijn bezoek.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Er waren te veel uniformen in het straatbeeld!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Akkoord, maar de verkeerssituatie was ideaal. Er waren 20% minder auto's in de stad.*

Het probleem zal opgelost zijn als we het aantal wagens in Brussel met 20% kunnen verminderen. Dat is de ware uitdaging, die politieke moed vereist.

Sinds de uitvoering van het beheerscontract met de MIVB, wordt er jaarlijks 9,3 miljoen euro besteed aan de VICOM-programma's. Dat betekent sinds het ontstaan van het gewest 139 miljoen euro voor een netwerk van 476 km of 293.000 euro per kilometer. Een metrolijn daarentegen kost minstens 25 miljoen euro per kilometer.

Het huidige beheerscontract van de MIVB voorziet in 49 km bijkomende eigen beddingen. Rekening houdend met programma's die moesten worden vervangen is het doel bereikt met 80% van het voorziene budget. Tegen eind 2005 zal 63% van de tramlijnen en 9% van de buslijnen een eigen bedding hebben. Voor de bussen is er dus nog veel werk.

Uiteindelijk willen we het openbaar vervoer

mobilité augmente sans cesse. Chaque fois que l'on prévoit plus de place pour les automobiles - je sais que M. Demol, pendant la campagne électorale, avait dit souhaiter supprimer certains quartiers à Bruxelles pour installer à la place des grands boulevards à la parisienne...

M. Johan Demol.- Je n'ai pas dit cela !

M. Pascal Smet, ministre.- Pour vérifier que je ne me trompe pas, l'on pourrait revoir votre intervention sur l'antenne de Télé-Bruxelles. C'est ce que vous avez dit littéralement et je suis contre cette politique, car plus de boulevards à Bruxelles entraînerait plus d'automobilistes et moins d'habitants.

Je crois, M. le président, que l'on devrait inviter plus souvent le président George Bush à Bruxelles ! En effet, la circulation était formidable.

M. Rachid Madrane.- Il y avait trop d'uniformes !

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis d'accord avec vous, mais en termes de mobilité, l'on a pu circuler plus facilement. Pourquoi ? Parce que soit les personnes ont pris congé, soit elles ont laissé leur voiture chez elles. Cela a eu pour conséquence une diminution de 20% des voitures présentes en ville.

Depuis quelque temps, je dis qu'il y a 20% de voitures en trop dans cette ville. A partir du moment où on pourra diminuer le nombre des voitures à Bruxelles de 20%, le problème sera résolu. C'est ça le vrai défi : moins de voitures, et non plus de voitures. Ce qui demande évidemment de faire preuve de courage politique.

Depuis la mise en oeuvre du contrat de gestion entre la STIB et le gouvernement, les moyens engagés annuellement en faveur des programmes VICOM sont de l'ordre de 9.300.000 euros. Partant du principe que cette moyenne a été respectée depuis que la Région existe, on peut considérer que quelque 139.000.000 euros ont été investis dans le réseau de surface, qui compte 476 km d'axe, soit un montant moyen de 293.000 euros par km de réseau. Sachant que la réalisation d'un km de métro coûte au minimum 25.000.000 euros, vous aurez immédiatement compris la différence d'échelle

helemaal scheiden van het gewone verkeer, maar dat is nog niet voor morgen.

Dankzij de investeringen is de commerciële snelheid van de trams niet gedaald, ondanks de toename van het wegverkeer. Bij de bussen is die commerciële snelheid wel gedaald. Dit was ook een van de redenen voor de recente stakingen bij de MIVB.

Alle onderzoeken wijzen steeds op een voorkeur van de MIVB-klanten voor de metro. Zij zijn echter ook tevreden over het andere openbaar vervoer. Alle overheden moeten zich inspannen om de bevolking te overtuigen de wagen thuis te laten. Dat zal politieke moed vergen op gemeentelijk niveau.

De voorzitter. - De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *De minister verdraait mijn woorden. Ik heb niet gezegd dat ik de metro verkies en niet gevraagd naar*

d'investissement.

L'actuel contrat de gestion de la STIB a prévu la réalisation contractuelle de 49 km de nouveaux sites propres. A ce jour, et compte tenu du programme de remplacement de projets qui n'ont pas pu aboutir, l'objectif est atteint à 80% en terme d'engagement budgétaire. Pratiquement, d'ici fin 2005, 63% des 128,3 km du réseau tram (y compris les tunnels), et 9% des 348,8 km d'axe du réseau bus seront protégés par un site propre. Ce qui signifie qu'on est sur la bonne voie pour les trams, mais qu'il y a encore beaucoup de travail à faire pour les bus.

L'objectif final est évidemment d'immuniser l'ensemble du réseau de la STIB par rapport au trafic, ce qui vous donne une idée de l'écart par rapport à l'objectif et de l'ampleur des travaux encore à réaliser.

En raison de l'accroissement constant du trafic routier, les investissements réalisés ont permis d'éviter la diminution de la vitesse commerciale moyenne des trams. Par contre, le peu d'investissements réalisés à ce jour sur le réseau bus a pour conséquence une diminution de la vitesse commerciale moyenne. Dois-je vous rappeler qu'une des raisons des récentes grèves à la STIB était liée aux mauvaises conditions de circulation du réseau bus dans Bruxelles, comme pour les chauffeurs de De Lijn du dépôt d'Anderlecht ?

J'en terminerai par votre question relative à l'opinion des Bruxellois. Toutes les enquêtes réalisées à ce jour ont toujours montré l'engouement des clients de la STIB pour le métro, mais aussi leur satisfaction par rapport à des transports de surface réguliers et performants. Ceci me renforce dans l'idée qu'il appartient à tous les pouvoirs publics de contribuer à une politique ambitieuse de compétitivité des transports en commun de surface, afin de convaincre les plus réticents de laisser leur véhicule personnel au garage. Et cela va demander du courage politique au niveau communal.

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

M. Jacques Simonet .- Il est de bonne guerre de caricaturer l'intervention de l'orateur. J'attire toutefois l'attention du ministre sur le fait que je ne

projecten om het metronet uit te breiden.

Ik heb slechts een gedeeltelijk antwoord gekregen over de programma's inzake reïssnelheid. Volgens de minister heeft de uitvoering van het VICOM-programma reeds 140 miljoen euro gekost. Er moet nog 49 km eigen bedding worden aangelegd.

Wat is de impact van deze werken op de reïssnelheid? Wat zijn de financiële voordelen van een hogere reïssnelheid?

De heer Pascal Smet, minister. - *De reïssnelheid is stabiel gebleven of er licht op achteruit gegaan. Zonder de VICOM-werken zou de toestand nu slechter zijn. Het toenemende verkeer blijft een groot probleem. Voor een gewaarborgde mobiliteit zijn bussen en trams in eigen bedding noodzakelijk.*

De gemiddelde snelheid bedraagt nu 15,9 km/uur voor de trams, 16,4 km/uur voor de bussen en 28,5 km/uur voor de metro. In de toekomst moet de reïssnelheid toenemen. Daartoe moet de snelheid van de trams in eigen bedding met 63% stijgen.

De heer Jacques Simonet (in het Frans). - *Er zijn in het verleden een aantal ongelukkige ervaringen geweest met de heraanleg van het wegennet om dat aan het VICOM-programma aan te passen. Ik verwijs in dit verband naar de Steenweg op Charleroi.*

De heer Pascal Smet, minister. - *Ik geef toe dat die heraanleg een mislukking is.*

- Het incident is gesloten.

me suis pas lancé dans un plaidoyer vibrant sur le métro. Je n'ai pas demandé au ministre quels étaient les projets en cours ou en chantier concernant l'extension du réseau métro.

Mais je n'ai obtenu que partiellement les éclaircissements que je souhaitais concernant les programmes vitesse commerciale. D'après le ministre, la mise en oeuvre du programme VICOM a déjà coûté quelque 140 millions d'euro. Selon lui, 49 km de nouveaux sites propres doivent encore être aménagés.

Mais quel est l'impact de ces travaux sur l'amélioration de la vitesse commerciale ? Quels sont les bénéfices financiers générés au profit de la Région ou de la STIB de cette amélioration de la vitesse commerciale ?

M. Pascal Smet, ministre. - La vitesse commerciale est restée stable et, si elle a diminué, ce n'est que légèrement. Sans ces travaux VICOM, la vitesse commerciale aurait certainement diminué. L'accroissement du trafic reste le problème majeur en ville. La circulation des trams et bus en sites propres est un des moyens qui permet d'assurer la mobilité.

Jusqu'à présent, la vitesse moyenne atteinte est de 15,9 km/h pour les trams, 16,4 km/h pour les bus et 28,5 km/h pour le métro. Grâce aux mesures VICOM, on a pu éviter une chute de la vitesse commerciale et la maintenir à un niveau stable. Le défi pour le futur consiste à l'augmenter. La seule manière est d'augmenter la vitesse des 63% des trams circulant en site propre.

M. Jacques Simonet. - J'invite le gouvernement et la STIB à être attentifs aux expériences malheureuses en matière d'amélioration de voirie menées dans le passé pour les intégrer dans le programme VICOM. J'en reviens à la problématique concernant la chaussée de Charleroi. C'est un échec patent dont il faut pouvoir tirer les enseignements.

M. Pascal Smet, ministre. - J'ai reconnu publiquement que la chaussée de Charleroi était un échec en termes de VICOM.

- L'incident est clos.

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de veiligheid van de Brusselse tunnels".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- De Brusselse tunnels zijn een ramp. Reeds verschillende jaren wijzen meerdere instanties, waaronder de brandweer en de gouverneur, op de potentiële gevaren van de gebrekkige brandveiligheid van de tunnels.

Eerst en vooral ontbreekt een rookdetectiesysteem, zodat in geval van rookontwikkeling en brand veel trager en misschien voor veel mensen te laat gereageerd wordt. Bovendien voert het afzuigsysteem de rook niet af, maar blaast het de rook juist de tunnels in. Hierdoor verdwijnt onmiddellijk alle zichtbaarheid en wordt de zuurstof veel sneller opgebruikt. In tunnels waar dagelijks duizenden voertuigen rijden en waar bijna geen ontsnappingsmogelijkheden zijn, kan dit een dodelijke cocktail zijn.

Voorts is er geen signalisatiesysteem, zodat andere voertuigen onbewust een mogelijke ramp tegemoet rijden en brandweervoertuigen moeilijker de tunnels kunnen inrijden om de plaats van het ongeval te bereiken. Ten slotte zijn de aanwijzingen voor de nooduitgangen veel te hoog aangebracht, zodat deze bij rookontwikkeling niet te vinden zijn.

De minister heeft dit jaar een aantal versnelde veiligheidswerken gepland zoals nieuwe verlichting in de nooduitgangen, een nieuwe radiotransmissie en een branddetectiesysteem. Pas de volgende jaren zal men de noodverlichting aanpakken en een inventaris van de bestaande veiligheidsuitrusting opmaken. Bij de brandweer werd toegezegd dat de

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

INTERPELLATION DE MME ELS AMPE

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

concernant "la sécurité des tunnels bruxellois".

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

Mme Els Ampe *(en néerlandais)*.- *Les tunnels bruxellois sont une catastrophe. Depuis quelques années, les pompiers et le gouverneur, notamment, attirent l'attention sur les dangers que la sécurité incendie défectueuse des tunnels pourraient entraîner.*

Il manque un système de détection de la fumée. En outre, le système d'aspiration n'évacue pas la fumée mais la souffle dans les tunnels, ce qui diminue la visibilité et est consommateur d'oxygène. Dans des tunnels où des milliers de véhicules circulent quotidiennement, et où il n'y a presque pas d'échappatoire, cela peut être un cocktail mortel.

De surcroît, il n'y a pas de système de signalisation, ce qui, entre autres, ralentit l'intervention des services de pompiers. Les indications des issues de secours sont disposées beaucoup trop haut, ce qui fait qu'elles ne sont pas visibles s'il y a de la fumée.

Cette année, le ministre a planifié une série de travaux de sécurité urgents, comme un nouvel éclairage des issues de secours, une nouvelle transmission radio et un système de détection d'incendie. Les années suivantes, on s'attaquera à l'éclairage de secours et à la réalisation d'un inventaire de l'équipement de sécurité. Il a été promis aux pompiers que la sécurité des tunnels était une priorité, mais que serait fonction de l'importance du tunnel. Aucun délai spécifique n'a été donné.

veiligheid van de tunnels een prioriteit is, maar in functie van de belangrijkheid van de tunnel zou bekeken worden. Een specifieke termijn werd daarbij niet gegeven, aangezien deze zaken nog op het niveau van de gouverneur moeten worden bepaald.

De ramp in de Mont Blanc-tunnel ligt opnieuw vers in het geheugen nu het proces tegen de mogelijke verantwoordelijken is gestart. Die bewuste dag vielen er 39 doden door een brandende vrachtwagen in de tunnel. In totaal staan hiervoor vijftien personen en bedrijven terecht, onder wie de exploitanten van de tunnel en de burgemeester van Chamonix, die aan het hoofd staat van de plaatselijke brandweer. Ook in die tunnel werden belangrijke veiligheidsstekorten vastgesteld.

De krant De Morgen berichtte op 3 februari dat minister van Justitie Laurette Onkelinx bevestigd heeft dat er in april 2004 terreuraanslagen gepland waren op de Antwerpse tunnels. In Brussel zou ook een belangrijk Al Qaeda-netwerk aanwezig zijn. De vermoedelijke militaire leider voor Al Qaeda Europa, die verantwoordelijk zou zijn voor de aanslagen in Madrid, werd in Brussel opgepakt. Het is dus niet alleen fictie, maar ook een stukje realiteit. De brandveiligheid van de tunnels in een hoofdstad die het centrum is van Europa en van een westerse militaire alliantie zou daarom een absolute prioriteit moeten zijn.

Welke maatregelen zult u op korte termijn nemen? Hoeveel tijd denkt u nodig te hebben voor het opstellen van een inventaris? Kan de brandweer dat niet onmiddellijk doen? Hoeveel tijd denkt u nodig te hebben om de tunnels in overeenstemming te brengen met de geldende veiligheidsvoorschriften? Is de minister bereid extra middelen vrij te maken om de veiligheid in de tunnels zo snel mogelijk te verbeteren? Wordt bij de veiligheid van de tunnels ook rekening gehouden met mogelijke terreurdaden?

(De heer Willem Draps, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.)

De voorzitter. - De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol. - Mijn vraag gaat uiteraard in dezelfde richting. Via de pers bereikten ons alarmerende berichten van de brandweer en de

La catastrophe du tunnel du Mont Blanc est dans nos mémoires. Même dans ce tunnel, des déficits de sécurité ont été constatés.

Selon le journal "De Morgen" du 3 février, le ministre de la Justice a confirmé qu'en avril 2004 un attentat était planifié dans les tunnels anversois. A Bruxelles, il y a aussi un important réseau d'Al Qaïda. C'est à Bruxelles que son chef militaire supposé pour l'Europe a été arrêté. C'est pourquoi la sécurité incendie des tunnels dans une capitale, au centre de l'Europe et siège d'une alliance militaire occidentale, doit être une priorité absolue.

Quelles mesures comptez-vous prendre à court terme ? De combien de temps aurez-vous besoin pour réaliser un inventaire ? Les pompiers ne peuvent-ils le faire immédiatement ? De combien de temps aurez-vous besoin pour mettre les tunnels en conformité avec les consignes de sécurité en vigueur ? Le ministre est-il disposé à libérer des moyens extraordinaires pour que la sécurité dans les tunnels soit améliorée au plus vite ? Est-il tenu compte de possibles attentats terroristes en matière de sécurité dans les tunnels ?

(M. Willem Draps, président, reprend place au fauteuil présidentiel.)

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

M. Johan Demol *(en néerlandais).* - *La presse se faisait l'écho des communications alarmantes du service d'incendie et du gouverneur concernant la*

gouverneur in verband met de brandveiligheid van de Brusselse tunnels. We hoeven hier niet verder in te gaan op de vele gebreken die al jaren worden gemeld, maar waaraan te weinig wordt gedaan. Ik wil het wel even hebben, mijnheer de minister, over uw antwoord hierover aan de pers.

In tegenstelling tot uw voorganger wilt u, volgens uw antwoord, wel degelijk iets doen aan deze verwaarloosde problematiek. U somt in uw antwoord een aantal maatregelen op en geeft hiervoor een rudimentair tijdschema. Ik zou echter graag een gedetailleerd tijdschema ontvangen waarin u vermeldt welke werken wanneer zullen worden uitgevoerd en tegen welke prijs. Daarnaast had ik ook graag een lijst van de nodige werken en maatregelen om de veiligheidstekorten weg te werken.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - We moeten toch een beetje relativiseren. "De Brusselse tunnels zijn een ramp" was inderdaad de titel van het bewuste artikel. Maar daar moet ik meteen bijzeggen dat noch de burgemeester, noch de gouverneur, noch de brandweer, noch de administratie de sluiting van een tunnel vraagt. Er bestaat ook geen formeel rapport van de brandweer, hoewel er wel uitwisselingen zijn geweest.

De volgende werken zijn op korte termijn gepland:

- de vervanging van de telefooncentrale voor noodoproepen in de tunnels (de studies zullen medio 2005 afgerond zijn en de werken beginnen in 2006);
- studie van de elektromagnetische isolatie van de centrale wanden van de tunnels voor het versturen van specifieke berichten in voertuigen in geval van gevaar (de studie is klaar en de werken zullen in 2005-2006 worden uitgevoerd);
- de installaties voor de gsm-transmissie om communicatie per gsm in tunnels mogelijk te maken (alle installaties zijn operationeel en de laatste hand wordt gelegd aan de overeenkomst tussen de gsm-operatoren en mijn administratie);

sécurité incendie dans les tunnels bruxellois. Dans votre réponse, vous dites vouloir remédier à cette problématique. Vous énumérez un certain nombre de mesures et donnez un calendrier rudimentaire. Je souhaiterais recevoir un calendrier plus détaillé reprenant les travaux qui seront exécutés, leur date et leur prix ainsi qu'une liste des travaux et mesures nécessaires pour combler les lacunes en matière de sécurité.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Il faut quand même relativiser. Ni le bourgmestre, ni le gouverneur, ni le service d'incendie, ni l'administration n'exigent la fermeture d'un tunnel.*

Les travaux suivants sont prévus à court terme :

- *le remplacement de la centrale téléphonique pour appels de secours dans les tunnels (début des travaux en 2006) ;*
- *l'étude de l'isolation électromagnétique des parois centrales des tunnels pour l'envoi de messages spécifiques aux véhicules en cas de danger (travaux en 2005-2006) ;*
- *les installations pour permettre la communication par gsm dans les tunnels (déjà opérationnelles, seules restent à finaliser les négociations avec les opérateurs) ;*
- *la rénovation des installations pour la retransmission des radios FM avec la possibilité d'envoyer directement un message d'urgence depuis un véhicule (installations opérationnelles fin 2006) ;*
- *le remplacement des détecteurs d'incendie (fin des travaux fin 2006) ;*

- renovatie van de installaties voor de retransmissie van FM-radio's met de mogelijkheid om een noodbericht vanuit een voertuig rechtstreeks te verzenden (alle installaties zouden eind 2006 operationeel moeten zijn);
- vervanging van de branddetectors (de mededingingsprocedure zal zeer binnenkort opgestart worden en alle werken moeten eind 2006 afgelopen zijn);
- signalisatie van de nooduitgangen (verschillende tunnels zijn reeds uitgerust en alle andere tunnels zullen in de komende maanden ook aan de beurt komen);
- Verlichting van de nooduitgangen: binnenkort wordt er samen met de hulpdiensten een test uitgevoerd. De verlichting van de nooduitgangen wordt de komende 18 maanden aangepakt.
- Digitale cartografie van de tunnels: die zal in april 2005 op punt staan.
- Opmaak van nood- en interventieplannen van de brandweer: mijn administratie is deze plannen aan het opstellen samen met de bevoegde dienst van de brandweer. De plannen kunnen eind dit jaar voltooid zijn.
- Studie rond de ventilatie van de Leopold II-tunnel: afgerond eind 2005.

U vraagt hoeveel tijd ik nodig heb voor het opstellen van een inventaris.

Mijn administratie heeft alle tunnels langer dan 500 meter, inclusief de nooduitgangen en de technische lokalen, volledig in kaart gebracht en in een geïnformatiseerd geografisch informatiesysteem verwerkt. In de loop van het jaar wordt de laatste hand gelegd aan de cartografie van de andere tunnels. Alle installaties in de tunnels en de nooduitgangen komen in deze digitale cartografie aan bod.

Mijn administratie heeft herhaaldelijk de brandweer gecontacteerd om samen na te gaan hoe deze gegevens rechtstreeks ter beschikking van de brandweer kunnen gesteld worden. Tot op heden heeft ze nog geen antwoord ontvangen. Ik heb

- *la signalisation des sorties de secours (tous les tunnels seront équipés dans les prochains mois) ;*
- *l'éclairage des sorties de secours (dans les prochains 18 mois) ;*
- *la cartographie digitale des tunnels (avril 2005) ;*
- *l'élaboration de plans d'urgence et d'intervention (plans prêts fin de cette année) ;*
- *l'étude de la ventilation dans le tunnel Léopold II (fin 2005).*

Mon administration a répertorié tous les tunnels d'une longueur supérieure à 500 mètres, y compris les sorties de secours et les locaux techniques, et les a introduits dans un système d'information géographique informatisé. Dans le courant de l'année, toutes les installations des tunnels et les sorties de secours seront reprises dans cette cartographie digitale.

A plusieurs reprises, mon administration a pris contact avec le service incendie pour étudier ensemble la manière de mettre ces données à leur disposition, mais n'a obtenu aucune réponse jusqu'à présent. J'ai expressément demandé la tenue de discussions urgentes en vue d'une bonne coordination en la matière et l'élaboration d'un planning des travaux prioritaires. Prochainement, une nouvelle requête sera adressée au service d'incendie.

En ce qui concerne le délai nécessaire pour assurer la conformité des tunnels aux prescriptions de sécurité en vigueur, il n'existe pas de réglementation spécifique en matière d'infrastructure et d'équipements. Tous les tunnels ont été approuvés par les pompiers avant leur mise en service et aucun ne fait l'objet d'une demande de fermeture pour insécurité. La nouvelle directive européenne ne s'applique pas aux tunnels urbains et n'impose l'adaptation de tous les tunnels que pour le 30 avril 2019. Cependant, j'ai d'ores et déjà décidé d'adapter les tunnels conformément aux prescriptions de cette directive et des crédits supplémentaires ont été libérés.

La Région compte de nombreux tunnels déjà

uitdrukkelijk gevraagd dat er dringend gesprekken worden aangeknoopt voor een goede coördinatie ter zake en dat er een planning wordt opgesteld van welke werken prioritair dienen te worden uitgevoerd. De brandweer heeft blijkbaar problemen om een dergelijke planning op te stellen. Eerstdaags zal opnieuw een verzoek om medewerking aan de brandweer worden gericht.

U vraagt hoeveel tijd ik nodig heb om de tunnels te laten voldoen aan de geldende veiligheidsvoorschriften.

Er bestaat geen specifieke regelgeving waaraan de stadstunnels op het vlak van infrastructuur en van uitrustingen moeten beantwoorden. Alle tunnels werden door de brandweer goedgekeurd vóór ze in gebruik genomen werden. De tunnels maken dan ook geen voorwerp uit van een sluitingsaanvraag wegens onveiligheid. De nieuwe Europese richtlijn is niet van toepassing op stadstunnels en legt enkel een aanpassing op van alle tunnels tegen 30 april 2019. Ik heb echter besloten de tunnels aan te passen volgens de voorschriften van deze richtlijn. Ik heb mijn administratie daartoe de opdracht gegeven. In dit kader werden bijkomende kredieten reeds vrijgemaakt.

Het gewest telt heel wat oude tunnels. De eerste werden in gebruik genomen voor de wereldtentoonstelling van 1958. De meeste van deze tunnels zullen de volgende jaren helemaal gerenoveerd moeten worden. Maar de bijdragen voor deze werken overstijgen de gewestelijke middelen. Een financiële bijdrage van de federale overheid is absoluut noodzakelijk. Ik heb trouwens reeds gevraagd om budgettaire middelen van Beliris ter beschikking te krijgen. De bedoeling is om de tunnels sneller veiliger te maken. In het kader van Beliris werd in de periode 2005-2007 een bijkomend budget van 6,5 miljoen euro vrijgemaakt. Dat betekent dat andere middelen uit de Brusselse begroting moeten komen. Ik nodig mevrouw Ampe dan ook uit haar bezorgdheid aan haar partijgenoot en onze minister van Begroting kenbaar te maken en ervoor te zorgen dat hij bij de begrotingsopmaak 2006 niet moeilijk doet over bijkomende middelen om de tunnels veilig te maken.

U vraagt of wij bij de veiligheid van de tunnels ook rekening houden met terreurdaden.

anciens et la plupart seront entièrement rénovés l'année prochaine. Mais une contribution financière du fédéral est absolument nécessaire. J'ai déjà demandé des moyens budgétaires de Beliris et un budget supplémentaire de 6,5 millions d'euros a été libéré pour la période 2005-2007. Le budget bruxellois doit également libérer d'autres moyens.

En ce qui concerne la question de la prise en compte des actes terroristes dans la sécurité des tunnels, les communes sont chargées de l'ordre public. Je regrette que la Région ne possède pas de compétence de tutelle sur les communes en la matière. De même, la sécurité de l'Etat, et particulièrement la lutte contre le terrorisme sont du ressort de la police fédérale. Mon administration n'a aucune compétence légale en la matière.

Certes, des mesures de prévention peuvent être prises. Ainsi, des fibres optiques ont récemment été placées entre le centre chargé de la gestion des tunnels et la police de la Ville de Bruxelles. Au cours des prochains mois, l'échange des images vidéo des tunnels avec la police sera testé. Enfin, des mesures spécifiques sont également prises pour sécuriser l'accès aux locaux techniques.

Je voudrais demander de ne pas provoquer de panique. Vous laissez entendre qu'il pourrait y avoir un attentat terroriste dans un tunnel d'ici peu. Cela pourrait arriver et personne ne peut le prévoir. La seule chose que nous puissions faire est de prendre des mesures raisonnables et d'empêcher la psychose. Sinon les gens pourraient avoir des réactions peu intelligentes dans les isolements.

De gemeenten zijn bevoegd voor de algemene openbare orde. Het gewest heeft ter zake geen toezichtsbevoegdheid over de gemeenten. Ik betreur dat.

Zo zijn ook de staatsveiligheid en in het bijzonder de strijd tegen het terrorisme een bevoegdheid van de federale politie. Mijn administratie heeft dus geen enkele wettelijke bevoegdheid in dat domein. Er kunnen wel een aantal preventiemaatregelen worden genomen. Zo zijn er recent optische vezels geplaatst tussen het centrum voor tunnelbeheer en het politiecentrum van de stad Brussel. In de komende maanden zal er een test worden uitgevoerd om de videobeelden van de bewakingscamera's in de tunnels met de politie uit te wisselen. Tot slot werden er ook speciale maatregelen genomen om de toegang tot de technische lokalen in de tunnels te beveiligen (badges, contact opening deuren, bewakingscamera's in de lokalen).

Ik wil tot slot iedereen oproepen om een beetje voorzichtig te zijn en geen paniek te veroorzaken. In uw betogen doet u het uitschijnen alsof wij binnenkort een terroristische aanslag op een tunnel mogen verwachten. Dat kan uiteraard gebeuren. Niemand kan dat voorspellen of tegenhouden. Het enige wat wij kunnen doen is redelijke maatregelen treffen en proberen te verhinderen dat er een soort psychose bij de mensen ontstaat. Anders worden de mensen onzeker en kunnen ze domme dingen doen in de kishokjes.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Ik wil de minister bedanken voor de volledige uiteenzetting van zijn plannen. Ik hoop dan ook dat alles tegen 2006 in grote mate aan de veiligheidsvoorwaarden zal voldoen. Ik vind het wel een beetje gemakkelijk om in verband met de budgetten te verwijzen naar minister Vanhengel. U hebt ook een begroting waarin u uw prioriteiten moet stellen en het is aan u om die prioriteiten te kiezen.

De heer Pascal Smet, minister.- Dan vrees ik voor VICOM en gratis tarificatie. U moet goed beseffen wat dat betekent. Ik wil duidelijk beklemtonen dat het hier gaat om bijkomende middelen. In de volgende begroting zullen we dan ook bijkomende

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *J'espère que tout sera conforme aux règles de sécurité d'ici 2006. Il est un peu facile de renvoyer les questions budgétaires au ministre Vanhengel. Vous disposez aussi d'un budget et il vous revient d'en établir les priorités.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'insiste clairement sur le fait qu'il s'agit de moyens supplémentaires. Le prochain budget devra dès lors prévoir ces moyens supplémentaires après dix années d'absence d'investissements dans les*

middelen moeten voorzien, als gevolg van tien jaar gebrek aan investering in de tunnels. Die bijkomende middelen zullen niet ten koste gaan van de levenskwaliteit, van de straten, van de wijken en pleinen en van het openbaar vervoer in deze stad. Dat is geen kritiek op mijn collega Vanhengel; dat geldt voor iedereen in de regering, voor alle partijen. De veiligheid van de tunnels is een globale verantwoordelijkheid van de regering, want we kunnen ons niet permitteren dat daar iets gebeurt. Dan heeft de hele regering een probleem.

Mevrouw Els Ampe.- De terroristische aanslagen zijn nu eenmaal geen fictie. De kans dat ze plaatsvinden is natuurlijk zeer klein en je kunt ook nooit voorspellen waar ze zullen gebeuren. Maar het is wel belangrijk dat de tunnels in de hoofdstad toch aan een aantal veiligheidsvoorschriften voldoen. Dat was de enige bedoeling van mijn interpellatie. Ik wil de mensen daarmee absoluut niet aanzetten om paniekerig te reageren of zo.

De heer Pascal Smet, minister.- Daar zou ik nog een ding willen over zeggen. De beste veiligheidsmaatregel die men kan nemen, is dat mensen in de tunnels de maximum snelheden respecteren. Want als er een ongeluk zal gebeuren in de tunnels en als er een brand zal ontstaan, zal het zijn omdat iemand de maximum snelheid niet heeft gerespecteerd. Er is een reden waarom we vragen om in de tunnels 50 te rijden, of soms 70: namelijk de veiligheid van de andere gebruikers van de tunnel. Als er een maatregel is die heel doeltreffend is en niets kost, is het die.

Mevrouw Els Ampe.- Maar mensen vallen ook in slaap of mensen hebben gedronken...

De heer Pascal Smet, minister.- Wie gedronken heeft, moet niet rijden.

Mevrouw Els Ampe.- Uiteraard niet.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- De veiligheid moet toch een prioriteit zijn. De dag dat er iets gebeurt zal niemand gelukkig zijn. Het moet zo snel mogelijk in orde komen.

De heer Pascal Smet, minister.- Daar ben ik het volledig mee eens.

tunnels. Ces moyens ne seront pas libérés au détriment de la qualité de vie, des rues, des quartiers ou du transport public de cette ville. Je ne critique pas le ministre Vanhengel, mais je m'adresse à tous les partis. La sécurité des tunnels est la responsabilité de l'ensemble du gouvernement.

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Les attaques terroristes ne sont plus de la fiction même si le risque est minime. Cependant, les tunnels doivent être conformes aux règles de sécurité. Je ne cherche pas à semer la panique.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La meilleure mesure de sécurité que l'on puisse prendre est de respecter la vitesse maximale autorisée dans les tunnels. En effet, un accident ou un incendie serait la conséquence d'une vitesse non respectée.*

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Les gens peuvent aussi s'endormir ou être ivres...*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Quand on a bu, on ne prend pas le volant.*

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Bien sûr que non.*

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

M. Johan Demol (en néerlandais).- *La sécurité doit être une priorité. Les choses doivent être mises en ordre au plus vite.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je suis d'accord.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
RACHID MADRANE

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

betreffende "de invoering van een nieuw soort
biljet bij de MIVB".

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (*in het Frans*).- *De MIVB zou vanaf 2006 de magneetkaart door een chipkaart vervangen. Die kaart zal de MIVB een betere beeld geven van het gebruik van het net in real time. Ze kan ook voor andere aanverwante activiteiten worden gebruikt zoals het mobiliteitspakket of de tariefintegratie.*

De socialistische fractie steunt alle technologische vernieuwingen die een beter beheer van het netwerk mogelijk maken. Zij is echter ongerust dat die chipkaart persoonlijke gegevens zal bevatten. De opspoorbaarheid van de reiziger staat haaks op de meest elementaire rechten betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Aangezien volgens het document "Toekomstvisie 2020" die kaart ook toegang zal geven tot het mobiliteitspakket, dat diensten zoals car sharing omvat, vrezen wij dat de kaart nominatief zal zijn.

Een betere kennis van het gebruik van het net mag er ook niet toe leiden dat sommige minder rendabele lijnen worden opgedoekt ten voordele van andere lijnen. Er mag niet aan de openbare dienstverlening worden geraakt. Evenmin mogen

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. RACHID
MADRANE

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

concernant "l'installation d'une nouvelle
billettique à la STIB"

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

M. Rachid Madrane.- Il m'a été rapporté que la STIB était sur le point de mettre en place - en 2006 - un nouveau système de billettique. La carte magnétique serait remplacée par une carte à puce. Cette carte permettrait d'avoir une meilleure connaissance de l'utilisation du réseau en temps réel. Elle pourrait aussi servir pour d'autres activités connexes, comme le bouquet de mobilité ou l'intégration tarifaire.

Bien que le groupe socialiste ait toujours appuyé et encouragé l'application de nouvelles technologies permettant une meilleure gestion du réseau, nous ne pouvons passer sous silence les craintes que nous éprouvons quant au mauvais usage qui pourrait en être fait. Mon groupe s'inquiète, légitimement, je crois, des données à caractère personnel que pourraient contenir ces cartes. Les plus élémentaires des droits relatifs à la protection de la vie privée s'opposent à toute forme de traçabilité des voyageurs. Le fait que le rapport 2020 parle d'une carte qui intégrerait l'accès au bouquet mobilité, tels les services de "car sharing cambio", nous fait craindre que ce caractère nominatif puisse être envisagé par la direction générale.

de persoonsgegevens voor commerciële doeleinden worden aangewend.

Welke gegevens zullen op die chipkaart staan en waarvoor zullen ze worden gebruikt?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB bestudeert de mogelijkheid om de huidige magneetkaarten door chipkaarten te vervangen. Het project verkeert nog in een vroeg stadium.*

De MIVB heeft me geïnformeerd dat er altijd rekening wordt gehouden met de privacy. De officiële instanties die zich bezighouden met het respect van de persoonlijke levenssfeer zijn geraadpleegd.

De kaart is persoonlijk. Dat is niet nieuw: de huidige abonnementen zijn ook persoonlijk.

De huidige rittenkaarten zijn echter niet persoonlijk. In de toekomst zal de klant de keuze hebben: ofwel kiest hij voor een persoonlijke kaart, die bepaalde voordelen biedt, zoals een getrouwheidsprogramma, ofwel kiest hij voor een niet-persoonlijke wegwerпкаart.

Enkel de laatste vijf of tien transacties zullen worden bewaard op de chip. Oudere gegevens worden regelmatig verwijderd.

Op de centrale server zal uitsluitend het profiel van de klanten en commerciële gegevens voor de getrouwheidsprogramma's worden bewaard.

Als het verplaatsingsgedrag van de reizigers wordt bestudeerd, worden alle persoonlijke gegevens uit het analysebestand gewist.

Controles zullen worden uitgevoerd met een leesapparaat dat de vervoersgegevens en de persoonlijke gegevens van de klant zal kunnen lezen om vast te stellen welk tarief van toepassing is.

Il ne faudrait en aucun cas qu'une meilleure connaissance de l'utilisation du réseau débouche in fine sur l'arrêt pur et simple des lignes moins rentables au profit de celles qui le sont. Pour mon groupe, et c'est un impératif catégorique, le caractère de service public doit être maintenu, tout comme un éventuel usage commercial des données contenues dans ces cartes à puce.

M. le ministre, quelles données seront-elles contenues dans ces cartes à puce ? Comment seront-elles utilisées ? Quel usage sera fait des données contenues dans les cartes ?

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB étudie l'utilisation des nouvelles technologies en matière de politique de billettique afin de remplacer le système actuel de la carte magnétique par un nouveau système de carte à puce. Je précise qu'on en est, pour l'instant, au stade de projet dont les modalités doivent encore être définies et analysées en profondeur avant qu'une décision définitive n'intervienne.

La STIB m'informe que dès le début officiel du projet de télé-billettique, elle a pris en considération les aspects de respect de la vie privée. A cet effet, les instances officielles responsables de la vie privée ont été contactées et les informations ainsi recueillies ont servi de ligne directrice pour les spécifications du projet de télé-billettique.

Les impératifs pour le respect de la vie privée dans l'élaboration de la télé-billettique de la STIB se situe à plusieurs niveaux.

La carte est personnalisée. Il n'y a, en la matière, aucune évolution par rapport aux cartes d'abonnement actuelles qui sont également personnalisées.

Pour les titres dits "à la prestation", actuellement dépersonnalisés, la possibilité pourra être laissée au client soit d'utiliser une carte personnalisée offrant des avantages tels que les programmes de fidélisation, soit des cartes jetables dépersonnalisées.

Concernant les données recueillies, au niveau de la carte, une mémorisation fonctionnellement nécessaire pour la correspondance, par exemple, des cinq ou dix dernières transactions existerait en fonction de la taille-mémoire de la puce, mais sera

Op termijn zou het leesapparaat ook de gegevens van de elektronische identiteitskaart kunnen lezen. Het is dan een technologisch hulpmiddel dat rekening houdt met de bevoegdheden van het personeel van de MIVB om te verbaliseren.

De controlegegevens worden niet opgeslagen op de centrale server. Bij elke toegang tot de gegevens zal uiteraard rekening worden gehouden met de wetten over het respect van de persoonlijke levenssfeer.

De chipkaart zal niet met een andere kaart (bankkaart, SIS-kaart, identiteitskaart) verbonden zijn. Er zal dus geen kruising van gegevens mogelijk zijn.

Dit nieuw instrument lijkt mij zeer nuttig. De besluitvormers zullen in real time de effecten van hun keuzes kunnen beoordelen, zoals de harmonisering van de tarieven in de GEN-zone. Een en ander moet wel goed worden voorbereid. Ik deel uw mening dat de persoonlijke levenssfeer in acht moet worden genomen.

De beslissing over een eventuele opdoeking van niet-rendabele lijnen ligt niet bij de MIVB maar bij de regering. Ik ben niet voornemens een deel van het Brussels grondgebied te verwaarlozen onder het voorwendsel dat de lijnen er minder rendabel zouden zijn. De MIVB moet een openbare dienst blijven.

Ik zal mijn toezicht al voordien uitoefenen. De algemene directie mag die beslissingen niet alleen nemen. Ook de raad van bestuur en de regering moeten zich hierover uitspreken, aangezien die beslissingen een belangrijke invloed hebben op de manier waarop de mensen de openbare vervoersnetten gebruiken.

systématiquement effacée, dès que la capacité-mémoire sera atteinte.

Au niveau du serveur central de la télé-billettique, outre le profil de la clientèle, les données commerciales seraient les seules à être conservées et serviraient de base à l'établissement des programmes de fidélisation.

Pour ce qui concerne l'analyse des déplacements d'une journée-type pour les besoins du suivi du trafic, une procédure serait appliquée de manière à ce que le fichier d'analyse du trafic soit totalement dépersonnalisé et ne comporte plus que des données globales.

Le contrôle serait effectué par un équipement de lecture. Ces lectures auraient accès aux données de transport, ainsi qu'aux données de personnalisation pertinente pour justifier un tarif déterminé.

Le lecteur-contact des équipements portables de contrôle permettraient, à terme, la lecture de la carte d'identité à puce.

Il s'agirait donc ici d'une version technologique de l'application des lois et règlements portant sur les droits et devoirs de verbalisation conférés par la loi au personnel assermenté sur le règlement de police de transport public.

Les données de contrôle, et en particulier des interactions, ne seraient pas intégrées à la base de données du serveur central de la télé-billettique. Tout accès aux bases de données sera évidemment régi par les textes légaux en la matière, tant pour le personnel de la STIB que pour toute personne extérieure spécifiquement mandatée à cet effet.

Enfin, la carte "transport-STIB" n'étant techniquement liée à aucune autre carte, entre autres les cartes bancaires, la carte SIS ou la carte d'identité à puce, aucun croisement de données ne sera possible.

Je conclurai en précisant que ce futur outil me paraît très utile car il devrait permettre aux décideurs politiques de disposer d'une évaluation en temps réel des effets de leurs options, notamment en matière de politique tarifaire, et plus précisément de l'harmonisation tarifaire billettique à l'échelle de la zone RER. Ce n'est pas possible à l'heure actuelle, et l'on est obligé de se baser sur des

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).*- *Het feit dat de informatie zal worden gewist zodra de kaart verzadigd is, waarborgt niet dat die gegevens niet ergens anders opgeslagen worden.*

Het gaat om een bijzonder interessante gegevensbron voor privé-bedrijven. De verkoop van informatie, zoals voor sommige bankkaarten gebeurt, moet worden verboden.

Volgens de wetten op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer moet de houder van de kaart ook weten welke informatie deze bevat. Wij zouden juist voor de concrete invoering van deze kaart een ontmoeting kunnen regelen met de mensen die daarvoor verantwoordelijk zijn.

De voorzitter *(in het Frans).*- *Dat is niet de rol van een parlementaire commissie.*

approximations pas forcément très fiables. Ceci ne doit bien entendu pas se faire n'importe comment, et je partage votre souci de respect de la vie privée. Je resterai attentif à ce que cet aspect des choses soit garanti lors de la mise en oeuvre de la nouvelle billettique à la STIB.

A propos de l'arrêt éventuel de lignes jugées non rentables, ce type de décision n'appartient pas à la STIB, mais bien au gouvernement. Il n'entre pas dans mes intentions de négliger telle ou telle partie de notre territoire sous prétexte que les lignes y seraient moins rentables. La STIB se doit de rester un service public.

J'exercerai, si nécessaire, la tutelle avant qu'une telle mesure ne soit mise en place. Ce n'est pas seulement la direction générale qui prendra les décisions, mais le conseil d'administration doit approuver et le gouvernement doit se prononcer sur de telles mesures, qui ont un impact important sur la manière dont les gens se utilisent nos réseaux de transport.

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

M. Rachid Madrane.- Le fait que les données soient effacées dès que la carte sera saturée en informations n'est pas une garantie. Ces données seront-elles enregistrées ailleurs ?

Il n'y a pas de garantie sur l'usage des données et sur l'usage commercial. C'est en effet une source d'informations extrêmement intéressante pour des sociétés privées, qui pourraient se servir de ces données. La vente d'informations, de fichiers, comme cela se fait pour certaines cartes bancaires, doit être tout à fait exclue.

Il faudra toujours garder à l'esprit que, conformément aux lois sur la vie privée, l'utilisateur de la carte devra connaître l'information contenue sur la carte. Puisque nous en sommes encore au stade de l'étude, on pourrait prévoir, juste avant la réalisation concrète de la carte et mise en oeuvre, que la commission rencontre les gens qui l'ont conçue.

M. le président.- Ce n'est pas le travail d'une commission parlementaire.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Er blijkt hier niet veel mogelijk te zijn!*

De voorzitter (in het Frans).- *Het is niet onze taak om de MIVB te helpen met de invoering van een nieuw vervoerbewijs.*

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Het is normaal dat een parlamentslid zich zorgen maakt over het gebruik van een kaart die alle Brusselaars aanbelangt.*

De voorzitter (in het Frans).- *U kunt interpelleren en wetgevend optreden, maar de technische invoering van een nieuw vervoerbewijs valt niet onder de bevoegdheid van een parlementaire commissie. Daarvoor heeft de MIVB een raad van bestuur en een beheerscomité en is er een toezichthoudende minister.*

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Zijn de voorstelling van het toekomstplan 2020 en het bezoek aan Belgacom dan wel een bevoegdheid van de commissie?*

De voorzitter (in het Frans).- *Het stond de commissie vrij al dan niet op de uitnodiging van Belgacom in te gaan. Zij heeft beslist erop in te gaan.*

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Ik vraag enkel dat wij de nodige informatie krijgen voordat die kaart wordt ingevoerd. Meerdere parlementsleden zijn ook gemeentemandarissen en zullen misschien moeten antwoorden op vragen van de burgers.*

De voorzitter (in het Frans).- *Ik zit in de oppositie, maar ben daarom nog geen voorstander van een parlementaire regering.*

In een parlementaire regering regeert het parlement. Dat is hier niet het geval.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Ik hou van de didactische benadering van de voorzitter!*

De voorzitter (in het Frans).- *De meerderheidspartijen hebben vertrouwen in hun ministers en in de uitvoerende organen. Als u twijfels hebt, kan u interpelleren.*

M. Rachid Madrane.- Pas grand ne chose semble possible, ici !

M. le président.- Nous sommes ici dans une commission parlementaire. Nous ne sommes pas là pour assister la STIB dans la mise en place d'une nouvelle billettique.

M. Rachid Madrane.- Ne trouvez-vous pas normal qu'un parlementaire s'inquiète de l'usage qui sera fait d'une carte destinée à tous les Bruxellois ?

M. le président.- Vous avez plusieurs possibilités de vous en inquiéter : vous pouvez interpellier, légiférer en l'espèce, mais le processus technique de mise en oeuvre d'une billettique n'est pas le rôle d'une commission parlementaire. Il y a pour cela à la STIB un conseil d'administration, un comité de gestion et un ministre de tutelle.

M. Rachid Madrane.- La présentation du plan 2020, la visite de Belgacom, relèvent-ils des compétences de la commission ?

M. le président.- La commission était maître d'accepter ou de refuser l'invitation de Belgacom, et elle a décidé d'y donner suite.

M. Rachid Madrane.- Je demande simplement que, avant qu'elle ne le fasse, elle vienne nous en informer. Nous sommes ici plusieurs municipalistes et probablement que des usagers de transports en commun vous demanderont demain ce qu'il y aura dans ces cartes.

M. le président.- J'appartiens à l'opposition mais je ne suis pas pour autant partisan d'un gouvernement d'assemblée.

Le gouvernement d'assemblée, c'est un régime dans lequel le parlement gouverne. On n'est pas dans ce régime-là.

M. Rachid Madrane.- Ce que j'aime chez vous, M. le président, c'est votre côté didactique.

M. le président.- Dans la majorité, on fait confiance à ses ministres et aux organes, qui en principe, relayent la politique des ministres. Si vos inquiétudes persistent, vous avez la possibilité

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Ik maak mij alleen zorgen om de uitvoering.*

De voorzitter (in het Frans).- *U moet uw vraag stellen aan uw bestuurders van de MIVB. Die hebben toegang tot het systeem.*

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *U treedt buiten uw rol van voorzitter. U beslist zonder tegenspraak te dulden.*

De voorzitter (in het Frans).- *Het is juist mijn rol om de grenzen te bepalen van het activiteitendomein van de commissie en te weten welke rol een parlementaire commissie speelt.*

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Professor Draps hoeft hier niet te doceren.*

De voorzitter (in het Frans).- *Ik doceer niet. Ik geef mijn standpunt.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Op federaal niveau zijn experts gehoord, onder meer over het elektronisch stemmen dat als een techniek wordt beschouwd.*

De voorzitter (in het Frans).- *Dat valt niet onder de bevoegdheid van deze commissie.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het is een interessant onderwerp dat betrekking heeft op de individuele vrijheden en het respect voor het privé-leven. Het is meer dan alleen een technische kwestie. Ik steun het voorstel van de heer Madrane.*

De heer Joseph Parmentier (in het Frans).- *Als de minister het voorstel ernstig neemt, staat de commissie sterk.*

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Ik wens mij niet op het terrein van de voorzitter te begeven!*

De voorzitter (in het Frans).- *Mijnheer Madrane, u wenste informatie vóór de invoering van het systeem.*

d'interpeller.

M. Rachid Madrane.- *C'est la mise en oeuvre qui m'inquiète ; pas le reste.*

M. le président.- *Il faut poser votre question à vos administrateurs à la STIB, M. Madrane. Ils auront toute la faculté de pouvoir rentrer dans le détail du système que l'on se propose de mettre en oeuvre.*

M. Rachid Madrane.- *M. le président, avec tout le respect que je vous dois, vous n'êtes plus dans votre rôle de président de commission. Vous émettez des jugements péremptoires. Je ne suis pas d'accord avec cette manière de faire !*

M. le président.- *Je suis parfaitement dans mon rôle quand j'essaie de délimiter le champ d'activités de la commission et de savoir quel est le rôle même d'une commission parlementaire.*

M. Rachid Madrane.- *Ce n'est pas le professeur Draps qui donne un cours à l'élève Madrane, ici.*

M. le président.- *Je ne donne pas de cours. Je donne mon point de vue.*

Mme Céline Delforge.- *M. le président, au niveau fédéral, il y a eu des auditions d'experts entre autres sur le vote électronique qui est, rappelons-le, considéré comme une technique.*

M. le président.- *Ce n'est pas du ressort de cette commission.*

Mme Céline Delforge.- *Non, mais je pense que le sujet est très intéressant parce qu'il touche aux libertés individuelles et au respect de la vie privée. Dès lors qu'il ne s'agit pas uniquement d'une question technique, je trouve que la proposition de M. Madrane devrait être suivie.*

M. Joseph Parmentier.- *Posons la question au ministre et si celui-ci la trouve réaliste, la commission serait alors souveraine de décider.*

M. Rachid Madrane. - *Je ne souhaite pas empiéter sur les compétences du président !*

M. le président.- *M. Madrane, vous avez demandé qu'on en prenne connaissance avant la mise en service.*

De heer Pascal Smet (in het Frans).- *Ik stel voor dat wanneer de MIVB het project heeft opgesteld en de raad van bestuur het heeft goedgekeurd dat u mij, nog vóór de invoering ervan, kan interpellieren. Wanneer de regering het project heeft goedgekeurd en er een feitelijke beslissing is, zal ik, bijgestaan door experts van de MIVB, het systeem toelichten. Ik vind wel dat er binnen de regering eerst een principiële beslissing moet genomen worden.*

De voorzitter (in het Frans).- *Een parlamentslid heeft op elk ogenblik van de procedure een interpellatierecht. De minister is echter verantwoordelijk voor de wijze waarop de MIVB deze magneetkaart zal invoeren. De voorbereidende fase daartoe is het werk van de minister. Als u ontevreden bent over de wijze waarop deze ticketdienst is opgevat, zal de minister u de maatregelen toelichten die hij binnen zijn politieke verantwoordelijkheid heeft genomen. Dat is de normale werking van de instellingen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JACQUES SIMONET

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

betreffende "het incident op de MIVB-lijn 48".

De voorzitter. - De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Op 31 januari 2005 werd een tiener aangevallen op een bus van lijn 48. De ouders dienden klacht in tegen*

M. Pascal Smet, ministre.- *Voici ce que je propose : au moment où la STIB aura finalisé son projet et au moment où le conseil d'administration l'aura approuvé , avant la mise en fonction réelle, vous aurez l'occasion de m'interpeller. A partir du moment où le gouvernement a approuvé ce projet et qu'il y a une décision de fait, je peux venir l'expliquer ici, assisté par des gens de la STIB qui pourront expliquer comment cela fonctionne. Je trouve néanmoins qu'il faut d'abord un accord au sein du gouvernement sur le principe avant qu'on ne commence à en expliquer le fonctionnement.*

M. le président.- *A tous les stades de la procédure, en fonction de toutes les informations dont vous avez connaissance, M. Madrane, vous disposez d'un droit d'interpellation pour contrôler l'action du gouvernement, mais c'est bien le ministre qui est responsable de la manière dont la STIB mettra en oeuvre cette billettique. Nous n'allons tout de même pas pas nous substituer au ministre en entendant, avant même que le processus ne soit opérationnel, les auteurs ou les protagonistes de cette mise en oeuvre. Et si vous n'êtes pas content de la manière dont cette billettique est conçue, je suis certain que M. le ministre vous expliquera dans le détail les mesures prises sous sa responsabilité politique afin d'apaiser toutes vos craintes. Tel est le jeu normal des institutions !*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JACQUES
SIMONET

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

concernant "un incident survenu sur la ligne 48
de la STIB".

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

M. Jacques Simonet.- *Je voulais revenir sur l'incident qui justifie la plainte déposée contre la STIB pour non-assistance à personne en danger par*

de MIVB voor het niet helpen van een persoon in gevaar.

Volgens de aanklagers zouden agenten van de MIVB vlak na de aanval enkele smakeloze dingen gezegd hebben tegen het slachtoffer. Wat hebben deze agenten gedaan tijdens de aanval? Hebben ze de ordediensten verwittigd? Hebben ze zich tot de aanvallers gericht? Hebben ze geholpen om getuigenissen te verzamelen? Waren de agenten daar toevallig of reageerden ze op de oproep van de chauffeur? Wat hebben de agenten precies gezegd tegen het slachtoffer?

Het slachtoffer verreed al een tijdje de lijnen 55 en 38 omwille van een jeugdbende die daar actief is. Mijnheer de minister, hebben uw diensten of de MIVB de veiligheid op de lijnen 55, 38 en 48 geëvalueerd? Waren ze op de hoogte van problemen? Zo ja, zijn er maatregelen genomen?

Zijn er contacten geweest met de politiezones waar deze lijnen doorrijden? Zijn er andere lijnen met dergelijke problemen? Zo ja, zijn ook daar maatregelen getroffen?

Heeft de MIVB het slachtoffer en de ouders bijstand aangeboden en hoe zag die bijstand eruit?

Hoe verzamelt de MIVB gegevens over onveiligheid op haar lijnen? Moeten de chauffeurs incidenten verplicht melden? Worden de klanten van het openbaar vervoer op een of andere manier bevraagd over de veiligheid?

Onveiligheid is een oorzaak van de malaise in de samenleving. Welke conclusies trekt u uit het incident? Zoekt u nieuwe middelen om deze lijnen veiliger te maken, met name door er bewakingscamera's te plaatsen?

les parents d'un adolescent agressé le 31 janvier dernier sur la ligne de bus 48. Cette affaire a été abondamment citée dans les médias et porte atteinte à l'image de la STIB.

Si l'on en croit les plaignants, il semblerait que des agents de la STIB aient croisé la jeune victime quelques instants après son agression et que certains propos inacceptables par leur désinvolture auraient été tenus par ces membres du personnel à l'égard du jeune adolescent. Pouvez-vous nous éclairer quant à la forme de l'intervention de ces agents au moment de l'agression ? Ont-ils pris l'initiative d'alerter les forces de l'ordre ? Se sont-ils efforcés d'interpeller les agresseurs ? Ont-ils participé à la récolte de témoignages de témoins de l'agression ? Leur présence dans le quartier était-elle fortuite ou faisait-elle suite à l'appel du chauffeur, témoin direct de l'agression ? Avez-vous des échos quant à la nature des propos qui auraient été tenus par les agents incriminés à la jeune victime ?

Par ailleurs, il semble que cette victime ait renoncé à emprunter les lignes 55 et 38 depuis plusieurs mois en raison de la présence d'une bande de jeunes fréquentant certains établissements scolaires. Vos services ou la STIB ont-ils procédé à une évaluation de l'insécurité sur les lignes 55, 38 et 48 ? Etaient-ils informés d'une situation problématique ? Si oui, des mesures ont-elles été prises en vue d'y porter remède ?

Des contacts ont-ils été noués avec les unités des police zonales concernées par le trajet de ces bus et de ce tram ? D'autres lignes vous paraissent-elles particulièrement exposées à l'insécurité ces derniers mois ? Si oui, des mesures sont-elles envisagées ou ont-elles été prises ?

En ce qui concerne l'accompagnement offert à la victime, la STIB s'est-elle manifestée auprès d'elle et auprès des parents pour leur proposer une assistance ? Dans l'affirmative, sous quelle forme a-t-elle eu lieu ?

Comment s'opère la récolte des renseignements relatifs à l'insécurité sur le réseau de la STIB ? Les chauffeurs sont-ils, par exemple, désormais tenus de faire rapport d'incidents survenus ? Des initiatives sont-elles envisagées ou ont-elles été menées afin de pouvoir interroger les clients des différentes lignes de transport public à propos des

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Op buslijn 48 van de Beurs naar Ukkel zijn er inderdaad veiligheidsproblemen bij aanwezigheid van schoolgaande jeugd.*

Op 31 januari 2005 vond op bus 48 een aanvaring plaats tussen een aantal jongeren. De chauffeur heeft onmiddellijk de dispatching verwittigd.

Volgens de pers zou de moeder van het slachtoffer een klacht hebben ingediend. De MIVB is daar niet van op de hoogte. Zij heeft het slachtoffer geen bijstand aangeboden, aangezien het gaat om een incident tussen derden en noch het slachtoffer, noch haar familie contact hebben opgenomen met de MIVB.

De MIVB houdt zich zeker bezig met het geweld in het openbaar vervoer.

Op lijn 48 presteerden de MIVB-agenten bijvoorbeeld 76 bewakingsuren in 2003 en 126 uren in 2004.

Het aantal geregistreerde gevallen van verbale of fysieke agressie op deze lijn bedroeg 29 in 2003, 23 in 2004 en 3 in januari 2005.

De MIVB is zich bewust van het probleem en versterkt haar bewaking op deze lijn.

Op 4 februari 2005 trad de politie van Ukkel op tegen de jeugdbende die het incident van 31 januari

questions de sécurité ?

Enfin, sachant que l'insécurité était l'une des raisons du malaise social dans la société, quelles sont les conclusions que vous tirez de l'incident ? Y a-t-il une prise de conscience particulière du malaise vécu par un certain nombre de clients, voire de conducteurs de la STIB, en cherchant éventuellement à dégager des moyens nouveaux pour la sécurisation de ces lignes ? Plus particulièrement, pensez-vous qu'il est nécessaire, à la lumière de ces nouveaux incidents, d'accélérer l'installation de caméras de surveillance sur les lignes incriminées ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - La ligne de bus 48 qui relie la Bourse à Uccle rencontre en effet quelques problèmes de sécurité lors de la présence d'élèves à la rentrée ou à la sortie de certaines écoles le long de son itinéraire.

Un incident s'est produit récemment à bord de ce bus 48, le 31 janvier 2005 lors d'une bousculade entre jeunes : le chauffeur, qui avait remarqué un problème à bord de son bus, a immédiatement informé le dispatching, conformément à l'application des consignes de service.

D'après la presse, il semblerait qu'une plainte ait été déposée par la maman du jeune impliqué dans cet incident. La STIB m'apprend qu'elle n'est pas au courant de cette plainte. Elle attend la poursuite de l'enquête et ne peut, à ce stade, fournir d'informations complémentaires à ce sujet. Il n'y a donc pas eu d'accompagnement de la victime étant donné qu'il s'agit d'un incident entre tiers et que ni victime, ni sa famille, n'ont contacté la STIB.

Plus globalement, la STIB se préoccupe bel et bien du phénomène de la violence présente dans les transports publics.

Par exemple, pour ce qui concerne la ligne 48, le Département contrôle et intervention de la STIB a assuré 76 heures de surveillance en 2003 et 126 heures en 2004.

Les cas d'agressions verbales ou physiques à

had veroorzaakt. Een tiental jongeren werd ter beschikking gesteld van het parket.

Gelijktijdig vond met de hulp van de MIVB een actie plaats tegen een andere jeugdbende. Daarbij werd niemand aangehouden.

Op de school langs lijn 48 waar de meeste problemen zijn, werden in 2004 minstens twee animaties gehouden ter voorkoming van vandalisme. De MIVB wacht op het akkoord van de school om dit programma voort te zetten.

Op lijn 38 werden 29 gevallen van agressie geregistreerd in 2003, 22 in 2004 en 2 in januari 2005; op lijn 55 respectievelijk 41, 40 en 5.

Twintig procent van de MIVB-voertuigen beschikken over camera's, die constant opnemen, maar niets uitzenden. De beelden worden enkel gevisualiseerd op vraag van de ordediensten. Een impactstudie hierover is aan de gang.

Ik betreur de incidenten, maar meen dat zij een taak zijn van de politie en het parket.

Het komt dus noch de MIVB, noch de buschauffeurs rechtstreeks toe de problemen inzake onveiligheid op te lossen.

l'encontre du personnel ou de la clientèle de la STIB, enregistrés sur cette même ligne sont de l'ordre de 29 en 2003, de 23 en 2004 et de 3 en janvier 2005.

Consciente de ces problèmes, la STIB continue à intensifier les surveillances sur cette ligne et adapte ses missions de contrôle en conséquence.

Une action policière a été menée l'après-midi du vendredi 4 février dernier. Elle visait à interpellier la bande de jeunes qui a agressé l'adolescent à l'arrêt Victor Allard le 31 janvier dernier. Dans ce contexte, la police locale d'Uccle a identifié et interpellé, à la sortie des cours, une dizaine de jeunes. Ces jeunes ont été mis à la disposition du parquet.

Une deuxième opération de sécurisation a par ailleurs été menée conjointement et visait à interpellier une autre bande de jeunes qui insécurise le quartier Uccle Stalle. Les équipes de la STIB ont participé à cette opération de sécurisation mais aucune interpellation n'a eu lieu.

L'école visiblement la plus concernée par les problèmes rencontrés sur la ligne du 48 a bénéficié, en 2004, d'au moins deux animations spécifiquement orientées vers la prévention du vandalisme. La STIB attend maintenant l'accord de la direction pour poursuivre le programme.

A titre informatif, je peux vous citer le nombre de cas d'agressions verbales ou physiques enregistrés à l'encontre du personnel ou des clients de la STIB pour la ligne de bus 38 et la ligne du tram 55. Pour la ligne 38 allant de la Gare du Nord à Homborch, 29 agressions ont été signalées en 2003, 22 en 2004 et 2 en janvier 2005. De même, pour la ligne 55 reliant Bordet à Silence, nous recensons 41 agressions en 2003, 40 en 2004 et 5 en janvier 2005.

Vingt pour cent des véhicules répartis sur l'ensemble des lignes de la STIB sont équipés de caméras. Une étude d'impact est en cours. Les caméras embarquées enregistrent en permanence mais sans transmission. Les images sont éventuellement visualisées par un personnel habilité et uniquement sur demande des forces de l'ordre.

Pour conclure, je regrette vivement que ces

De voorzitter.- De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Ik noteer dat de MIVB de klacht van de ouders niet zou hebben ontvangen. Het verbaast mij niettemin dat de MIVB, na de berichten in de pers, geen intern onderzoek heeft uitgevoerd. De woordvoerder van de MIVB heeft enkel gezegd dat het niet om veiligheidsagenten ging, maar om gewone MIVB-agenten die toevallig ter plaatse waren.*

Volgens de ouders hebben die agenten aan de jongen gezegd dat, "als hij geen gevaar meer zou lopen, hij best niet meer de bus zou nemen". Dat lijken mij vreemde woorden voor agenten van de MIVB. IK had dan ook graag geweten wat er precies gebeurd is.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er is wel degelijk een intern onderzoek geweest. Dat is een standaardprocedure. Als er klacht werd ingediend, is het dossier momenteel in handen van het parket.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Het gedrag van die personeelsleden kan het imago van de MIVB schaden. Als de agenten niet de beledigende woorden hebben gebruikt die hen worden toegeschreven, moet de MIVB dat duidelijk laten weten.*

incidents aient eu lieu.

Je suis d'accord pour dire que c'est aussi la responsabilité de la STIB de sécuriser ses lignes, mais il s'agit bien souvent de remédier à une situation qui n'est pas de son ressort, le parquet et la police connaissant souvent l'existence de ces bandes de jeunes qui circulent dans notre ville. Ce n'est ni au personnel de la STIB, ni aux chauffeurs de bus de résoudre les problèmes d'insécurité que nous connaissons actuellement. Ce problème est d'abord du ressort de la police et du parquet.

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

M. Jacques Simonet.- J'entends bien la réponse du ministre, notamment que la STIB n'a pas été saisie de la plainte que j'ai évoquée et aurait été déposée par les parents. Je m'étonne quand même que la STIB n'ait pas pris la peine de réaliser une enquête interne, puisqu'à la suite de l'incident et de la relation qui en avait été faite dans la presse, j'ai entendu le porte-parole de la STIB contester l'affirmation selon laquelle les agents de la STIB rencontrés par le jeune étaient des agents de sécurité. Il disait en l'occurrence qu'il s'agissait simplement d'agents d'exécution qui passaient là par hasard et qui ont croisé le jeune.

J'aurais souhaité qu'on se renseigne quant à la véracité des dires des parents qui rapportent les propos tenus - "Si tu ne veux pas qu'on te fasse la peau, ne prends plus le bus" -, propos que je trouve pour le moins curieux de la part d'agents de la STIB. Je m'attendais donc à ce qu'il y ait une enquête interne qui soit menée.

M. Pascal Smet, ministre.- Une enquête interne a bien eu lieu à la STIB. C'est d'usage dans ce genre de cas. Mais si une plainte a été déposée, ce problème est maintenant du ressort du parquet.

M. Jacques Simonet.- Non, ce n'est pas le problème du parquet, M. le ministre. C'est le problème de l'image que donne la STIB au travers de certains de ses agents. Si vous me dites que la conclusion de l'enquête interne est que les agents n'auraient pas proféré à l'égard de ce jeune les paroles qu'on leur prête, la STIB doit le faire savoir clairement. Cela ne peut conduire qu'à redorer son blason.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik ben het ermee eens dat de MIVB zich moet verantwoorden, maar alleen bij de instantie die met het onderzoek is belast. Het parket moet uitmaken wie de waarheid spreekt: de ouders of de agenten van de MIVB.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *U verwacht twee procedures: de procedure die desgevallend door het parket wordt ingezet naar aanleiding van de klacht van de ouders en het onderzoek dat door de interne controledienst van de MIVB had moeten worden uitgevoerd.*

De voorzitter (in het Frans).- *U bent het duidelijk niet eens over de interpretatie van de feiten.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JOSEPH PARMENTIER

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

betreffende "de vrijspraak voor de leden van
het collectief zonder biljet".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevr. Céline
Delforge

betreffende "het conflict tussen de MIVB en
het collectief zonder biljet".

De voorzitter.- De heer Parmentier heeft het
woord.

De heer Joseph Parmentier (in het Frans).- *Op 13
januari 2005 zijn zestien leden van het 'Collectief
zonder biljet' vrijgesproken. Ik vind dat een goede
zaak.*

Er is drie jaar lang een juridische procedure

M. Pascal Smet, ministre.- Comme je le disais,
une enquête interne a eu lieu. Je suis d'accord avec
vous sur le fait que la STIB doit s'expliquer, mais
auprès des organes qui sont chargés de l'enquête, en
l'occurrence le parquet. C'est au parquet à
déterminer qui dit la vérité : les parents ou les
agents de la STIB.

M. Jacques Simonet.- Vous confondez deux
procédures : d'une part la procédure qui est, le cas
échéant, initiée par le parquet et qui ferait suite à la
plainte qui aurait été déposée par les parents, et
d'autre part l'enquête qui aurait dû être diligentée, à
mon sens, par le service de contrôle interne de la
STIB pour établir les faits.

M. le président.- Je propose de conclure ici parce
que visiblement, vous ne vous comprenez pas en ce
qui concerne l'interprétation qu'il faut donner aux
faits.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JOSEPH
PARMENTIER

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

concernant "l'acquiescement des membres du
Collectif des sans tickets";

Question orale jointe de Mme Céline Delforge,

concernant "le conflit opposant la STIB et le
Collectif des sans tickets".

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

M. Joseph Parmentier.- Ce 13 janvier 2005, les
seize citoyens inculpés entre autres d'association de
malfaiteurs - c'est ce qui a été dit dans la presse -
pour avoir distribué des tracts et discuté avec les
usagers de la STIB du projet de transports publics
gratuits ont été acquittés par la justice. Je me

gevoerd tegen mensen die geen enkele bedreiging vormden voor onze instellingen of voor de MIVB. Ze kunnen in feite als voorvechters beschouwd worden van een aantal doelstellingen die nu ook door uw regering worden nagestreefd.

Als de raad van beheer van de MIVB het advies van directeur-generaal Flausch volgt, gaat de MIVB misschien in beroep tegen de vrijspraak. Dat baart me zorgen. Iedereen weet dat de heer Flausch de MIVB als zijn privé-jachterrein beschouwt.

Het Brussels Gewest, dat de hoofdaandeelhouder is van de MIVB, moet orde op zake stellen.

We kunnen beter rond de tafel gaan zitten met het 'Collectief zonder biljet' om van gedachten te wisselen over burgerlijke ongehoorzaamheid. Er mag geen geld meer worden verkwist om nutteloze processen te voeren.

Mijnheer de minister, hebt u een duidelijk signaal gegeven aan de MIVB dat u tegen een beroepsprocedure gekant bent?

De voorzitter. - Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde vraag.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het enige dat men het 'Collectief zonder biljet' en*

réjouis de la fin heureuse de ces trois années de procédure. Je vais sans doute déchanter parce que j'imagine déjà ce que vous allez me répondre, M. le ministre. Toutefois je respecte le règlement et je ne changerai pas un iota à ma question.

Il s'agit de trois années de procédure entamée de manière inconsidérée contre des personnes qui n'ont mis en péril ni nos institutions ni la survie de la STIB. Ces citoyens - que l'idéalisme a parfois poussés à des actes spectaculaires, sortant de l'apathie ordinaire - ont plutôt été des précurseurs puisqu'ils ont anticipé, ou même suscité, certains points du programme de votre gouvernement.

Je m'inquiète donc de l'éventualité d'une procédure d'appel au civil qu'aurait peut-être l'intention d'introduire le conseil d'administration de la STIB s'il reste sensible aux arguments de son directeur général. Personne n'ignore la manière dont le directeur général de la STIB envisage les rapports sociaux et sa propension à considérer la STIB comme une chasse gardée personnelle.

J'aimerais donc que le principal actionnaire de cette société - la Région - reprenne la situation en main pour ce qui concerne cette regrettable affaire judiciaire de laquelle nous ne sortirons pas grandis si nous persistons stupidement dans la voie tracée par M. Alain Flausch.

En revanche, il me paraîtrait important de privilégier d'autres pistes. Menons une réflexion en commun avec le Collectif des sans tickets sur la désobéissance civile, qui doit s'avérer non fondée dès lors qu'il y a adéquation entre les attentes du citoyen et la volonté du politique. Evitons de dépenser inutilement les fonds publics pour stipendier des avocats pour de mauvais procès initiés uniquement par M. Flausch dont l'amour propre n'a d'égal que son ego surdimensionné.

M. le ministre, avez-vous donné un signal fort et clair à la STIB pour lui faire comprendre qu'il serait inopportun d'aller plus loin dans cette affaire judiciaire ?

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

Mme Céline Delforge. - Je ne vais pas répéter le déroulement des faits : mon collègue l'a très bien

zestien van haar leden kan verwijten, is dat ze geen verantwoordelijke uitgever vermeld hebben op een pamflet. De andere beschuldigingen zijn belachelijk. De hardnekkigheid waarmee de MIVB het Collectief aanvalt, is zorgwekkend.

Het 'Collectief zonder biljet' heeft een openbaar debat gelanceerd, dat geleid heeft tot een regeringsverklaring waarin gestreeft wordt naar een gratis openbaar vervoer. Het is vreemd dat de regering de actie steunt, terwijl de maatschappij waarvan zij hoofdaandeelhouder is, de actievoerders vervolgt.

Hoeveel heeft deze rechtszaak de MIVB gekost? Moet de MIVB tijd, geld en energie steken in dit soort nutteloze ondernemingen?

Is de MIVB van plan om in beroep te gaan tegen de vrijspraak van de leden van het collectief? Kunt u daar niets aan doen, mijnheer de minister?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het Collectief zonder biljet voerde voornamelijk actie tussen januari en augustus 2001. Het Collectief drong de MIVB-lokalen binnen, schold*

fait.

L'on peut, en revanche effectivement s'inquiéter de ce que la STIB se soit acharnée en attaquant le Collectif sans ticket et seize de ses membres qui ont été in fine acquittés. La seule chose que l'on pouvait éventuellement leur reprocher, c'était de ne pas avoir signalé d'éditeur responsable sur un tract. Quand on voit les autres accusations, telles qu' "association de malfaiteurs", cela ne peut prêter qu'à rire.

Pour l'image de la STIB, s'acharner par de pareilles accusations graves sur des gens qui ont commis des faits - si l'expression 'commettre des faits' serait d'application ici - sans gravité aucune, pose évidemment problème.

Par ailleurs, ce Collectif sans ticket pourrait quasiment être félicité d'avoir lancé un débat public qui a participé à l'aboutissement d'une déclaration gouvernementale qui vise à atteindre la gratuité des transports publics. Il est un peu étonnant que, finalement, les institutions semblent juger positivement une action et que, par ailleurs, une entreprise dont ladite institution est la principale actionnaire s'acharne juridiquement contre les inspirateurs de celle-ci.

Je voudrais également savoir combien cette procédure en justice a coûté à la STIB, qui se plaint régulièrement d'un manque de moyens financiers. On pourrait aussi s'interroger sur l'opportunité de dépenser du temps, de l'argent et de l'énergie dans des procédures judiciaires dont on peut se demander si elles visent réellement à défendre les intérêts de la STIB.

D'autre part, je voulais vous demander si vous aviez interrogé la STIB quant à ses intentions de faire, ou non, appel de la décision de justice d'acquitter les membres du collectif. J'ai lu la presse, tout comme M. Parmentier et je me doute de votre réponse. Dès lors, je me demande s'il est possible d'y faire quelque chose !

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

M. Pascal Smet, ministre. - Les actions menées par le Collectif des sans tickets, qui ont donné lieu à des poursuites pénales à l'encontre de seize personnes, se sont principalement déroulées entre

het personeel uit, verspreidde affiches en strooibiljetten, zette het publiek aan zonder vervoerbewijs te reizen en lichtte het in over de zones waar geen controles werden uitgevoerd (de zogenaamde "vrije zones").

Zestien personen zijn strafrechtelijk vervolgd. Ze werden beschuldigd van bendevorming, zwartrijden en de verspreiding van documenten zonder vermelding van naam en adres. Gewoonlijk wordt zwartrijden bestraft met een civiele boete, ook al gaat het om een strafrechtelijk delict. Wegens het symbolisch, maar vooral georganiseerd karakter van de acties had de MIVB echter beslist klacht in te dienen en zich burgerlijke partij te stellen in een strafrechtelijke procedure.

Die handelswijze is in overeenstemming met artikel 11 van het bestek en artikel 6.3 van het beheerscontract, die de MIVB verplichten een controlesysteem uit te werken om ervoor te zorgen, desnoods via gerechtelijke weg, dat iedereen zijn reis betaalt. De MIVB heeft de kost van de acties van het Collectief op 25.000 euro geraamd (onderbreking van de activiteiten, verwijdering van affiches op de metrostellen, enzovoort) en de proceskosten op 5.000 euro.

De vrijspraak in eerste instantie mag niet geïnterpreteerd worden als een ontkenning van de wettelijke middelen van de MIVB of een toestemming om zonder vervoerbewijs te reizen. De rechter heeft geoordeeld dat de aanklachten onvoldoende aangetoond zijn. Volgens de MIVB gaat het om een vormfout in de bewijsstukken (kopieën in plaats van originele stukken) die kan worden rechtgezet.

De MIVB heeft op 20 januari beslist een beroep tegen het vonnis van 13 januari aan te tekenen. Ik respecteer die beslissing, aangezien het vonnis van doorslaggevend belang is voor de civielrechtelijke procedure.

janvier et août 2001. Elles consistaient notamment à faire irruption dans les locaux de la STIB, à interpellier verbalement le personnel, à inciter le public à voyager sans titre de transport (en distribuant des "cartes de droit aux transports"), à distribuer et placarder des affiches et des tracts, à voyager sans titre de transport et à organiser des "zones libres" (c'est-à-dire vérifier s'il y a un risque d'être contrôlé sur un tronçon déterminé de la ligne et en avertir le public).

Ces personnes sont inculpées d'association de malfaiteurs, de voyage sans titre de transport et de distribution de documents sans nom ni adresse. En règle générale, le fait de voyager sans titre de transport est traité par voie civile moyennant la perception d'une surtaxe, en dépit du fait que cette infraction constitue également un délit pénal. Cependant, en raison du caractère symbolique mais surtout organisé de ces actions, la STIB a décidé, dans ce cas précis, de porter plainte en se constituant partie civile dans une procédure pénale.

Cette façon de procéder face à de tels agissements est en phase avec le cahier des charges de la STIB (art. 11), qui lui impose d'établir un système tarifaire s'accompagnant de sanctions à l'encontre de ceux qui circulent sans titre de transport et qui l'oblige à lutter contre la fraude. Le Contrat de gestion (art. 6.3) impose également à la STIB de mettre en place un système de contrôle garantissant le paiement des déplacements, si nécessaire par voie judiciaire. Par ailleurs, la STIB évalue les coûts de ces actions à 25.000 euros (interruption des activités, enlèvement des affiches placardées sur les rames de métro, etc.). Le coût de la procédure entamée par la STIB est estimé à 5.000 euros.

L'acquiescement en première instance ne peut être perçu comme une négation des possibilités légales dont dispose la STIB, ni comme une autorisation de voyager sans titre de transport. Par ce jugement, le juge estime que les chefs d'inculpation ne sont pas suffisamment établis. D'après la STIB, cet état de fait est dû à un vice de forme dans les pièces justificatives (copies en lieu et place des originaux), qui pourrait être rectifié.

La STIB décide en toute autonomie de l'attitude à adopter en cas de contentieux judiciaire et a, en date du 20 janvier, introduit un recours contre le jugement prononcé le 13 janvier. Cette décision est

De voorzitter.- De heer Joseph Parmentier heeft het woord.

De heer Joseph Parmentier *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister, u zegt dat de MIVB autonoom beslist. Dat is uw keuze. Ik betreur dat de MIVB in beroep gaat.*

De voorzitter.- Mevrouw Céline Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister, uw antwoord bevredigt mij niet. Ik vraag me trouwens af waarom de MIVB niet eenvoudig de gebruikelijke procedure van boetes heeft toegepast voor de leden van het collectief zonder biljet.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat weet ik ook niet.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN VAN DE HEER JACQUES SIMONET

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

betreffende "de responsabilisering van de gemeenten voor de reïssnelheid en de regelmatigheid van het bovengronds openbaar

compréhensible dans la mesure où le verdict du juge est déterminant pour la procédure sur le plan du droit civil. J'ai décidé de ne pas influencer la décision de la STIB.

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

M. Joseph Parmentier.- Vous avez dit, M. le ministre, que la STIB décidait en toute autonomie. C'est votre choix. Je ne sais, pour ma part, s'il faut qualifier l'attitude de la STIB de ce que j'appellerais l'acharnement "flauschien". Croyez bien que je déplore la prolongation de la procédure et que j'estime que la STIB n'en ressort pas grandie.

Chacun aura son opinion sur la question. Vous avez eu votre position, voici la nôtre : nous le regrettons ! C'est tout ce que j'ai à dire.

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

Mme Céline Delforge.- Comme mon collègue, je ne me réjouis pas de la réponse qui a été faite, ni des suites judiciaires de l'affaire. Mais je m'interroge, par ailleurs, sur les raisons pour lesquelles la STIB ne s'est pas simplement bornée aux procédures habituelles d'amendes et de transactions pour les cas d'usage des transports sans ticket par les membres du Collectif sans ticket.

M. Pascal Smet, ministre.- Je l'ignore.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES DE M. JACQUES SIMONET

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

concernant "la responsabilité des communes à la vitesse commerciale et à la régularité des transports publics de surface des véhicules de la

vervoer van de MIVB",

en betreffende "de ascontracten tussen de MIVB, het Brussels Gewest en de gemeenten".

De voorzitter.- Op voorstel van de indiener en met toestemming van de minister worden deze twee mondelinge vragen samengevoegd.

De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *De MIVB heeft de regering een memorandum met een waslijst van eisen bezorgd. De maatschappij pleit onder meer voor de invoering van een begrotings- en financieringsmechanisme dat de gemeenten mee verantwoordelijk maakt voor de reïssnelheid en de regelmatigheid van het bovengrondse openbaar vervoer.*

Steunt u dit voorstel? Hebt u hierover contact met de MIVB? Wat was uw reactie op die eisen? Er zijn nauwere banden nodig tussen de gemeenten en de MIVB. Een partnerschap moet daarbij vooropstaan.

Is er een werkgroep samengesteld om de voorstellen van de MIVB te bestuderen? Welke nieuwe maatregelen wenst de MIVB? Zal u nieuwe uitbreidingen van het net koppelen aan de financiële inbreng van de gemeenten in de werken voor de verhoging van de reïssnelheid?

Is het nodig dat de gemeenten bedreigd worden met financiële sancties als ze onvoldoende inspanningen leveren inzake de reïssnelheid? Hoe zal de verantwoordelijkheid van de gemeenten worden bepaald?

Zullen dergelijke financiële regelingen contractueel worden vastgelegd?

In hoeverre nemen de gemeenten deel aan de voorbereidingen tot de uitvoering van het door de MIVB gevraagde budgettair en financieel mechanisme?

Mijn tweede vraag betreft de verkeerascontracten tussen de MIVB, het Gewest en de gemeenten. Die worden gesloten op initiatief van de MIVB en beogen een beter samenwerking tussen de partners om op welbepaalde assen tot een vlotter openbaar

STIB",

et concernant "les contrats d'axe liant la STIB, la Région bruxelloise et les communes".

M. le président.- Sur proposition de l'auteur et avec l'approbation du ministre, ces deux questions orales sont jointes.

La parole est à M. Simonet.

M. Jacques Simonet.- La STIB a dressé l'inventaire auprès du gouvernement de toute une série de demandes rassemblées au sein d'un mémorandum dont vous avez pris connaissance. Vos services y plaident notamment en faveur de l'instauration d'un mécanisme budgétaire et financier responsabilisant les communes à la vitesse commerciale et à la régularité des transports publics de surface.

Soutenez-vous cette proposition ? Avez-vous eu des contacts avec la STIB à cet égard ? Comment avez-vous pu répondre à ces demandes de vos services depuis votre entrée en fonction ? Il est important de retisser les liens entre les communes bruxelloises et la STIB. Il convient de privilégier une logique de partenariat entre la STIB et les 19 communes.

Concernant ce projet de la STIB, un groupe de travail est-il composé en vue de mener une réflexion plus approfondie sur ces propositions contenues dans le mémorandum ? Pouvez-vous lever le voile sur la mise en oeuvre de ces nouvelles mesures que souhaitent les responsables de la STIB ? Souhaitez-vous conditionner de nouvelles extensions du réseau à la participation financière des pouvoirs locaux pour l'exécution de travaux favorisant la vitesse commerciale des véhicules de la STIB ?

Est-il nécessaire que les communes soient sous la menace d'un système de sanctions financières au cas où elles n'entreprendraient pas d'efforts suffisants en vue de favoriser la vitesse commerciale des véhicules ? Comment va-t-on apprécier le degré de responsabilité des communes dans ces problèmes de régularité des véhicules ?

Ces mesures envisagées par la STIB vont-elles conduire à un système de contractualisation des

vervoer te komen. Zij betreffen tramlijnen 23/90, bus 71 en de Charleroise Steenweg. Zijn de desbetreffende contracten ondertussen al getekend?

Wat de inhoud betreft: waartoe hebben de verschillende partners zich verbonden? Wat verlangt de MIVB van de plaatselijke besturen? Welke stimuli biedt het gewest aan die plaatselijke besturen?

Zal er een evaluatiecommissie worden opgericht voor die overeenkomst? Zijn er sancties voor gemeenten die hun verplichtingen niet nakomen?

Zullen er in de toekomst in het kader van nieuwe verkeersascontracten werkgroepen worden opgericht om na te gaan welke lijnen het meest gebaat zijn bij dergelijke contracten? Hoe wil de minister het overleg met de gemeenten organiseren?

engagements de la STIB et des communes qui reprendraient les dispositions financières souhaitées par vos services ?

Quelle sera la participation effective des pouvoirs locaux aux réflexions préalables à la mise en oeuvre de ce mécanisme budgétaire et financier souhaité par la STIB ?

Même si les deux questions ne sont pas analogues, elles relèvent de la même logique.

Ma seconde question porte sur la mise en oeuvre des contrats d'axe conclus entre la STIB, la Région et les communes. Ceux-ci sont conclus sur l'initiative de la STIB et visent à développer la collaboration entre les partenaires pour accroître les performances des transports en commun sur des axes précis.

Trois axes semblent visés par ces contrats les trams 23/90, le bus 71 et la chaussée de Charleroi.

Il semblerait qu'il y ait un retard dans la formalisation de ces contrats entre partenaires. Ces contrats sont-ils signés pour tous les axes concernés par ce projet ?

En ce qui concerne le contenu de la convention : quels sont les engagements des différents partenaires ? Que réclame la STIB aux pouvoirs locaux ? Quels incitants sont ils proposés par la Région à ces mêmes pouvoirs locaux ?

D'autre part, puisqu'il est évident que cette convention doit prévoir un volet consacré à l'évaluation des engagements des différents partenaires, un comité de suivi est-il mis en place pour procéder à l'évaluation de la convention ? Qu'en est-il des éventuelles sanctions auxquelles s'exposeraient les pouvoirs locaux en cas de non-respect de leurs engagements ?

Et pour le futur, en ce qui concerne les nouveaux contrats d'axe, des groupes de travail sont-ils envisagés ou en voie de constitution en vue de définir les lignes qui pourraient bénéficier de tels contrats ? Comment le ministre envisage-t-il a priori la concertation avec les communes ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De verkeersascontracten staan expliciet vermeld in het beheerscontract met de MIVB.*

Het gewest wil problemen oplossen via dialoog in plaats van conflict, al kost dat soms meer tijd. Het beheerscontract vermeldt een aantal verkeersassen waar de trams en bussen vast zitten in bijna stilstaand verkeer.

Volgens een studie van de ULB uit 1999, verspilt de MIVB jaarlijks 2,6 miljoen euro doordat de tram- en busbestuurders stilstaan in files. Dat geld zou kunnen worden gebruikt om de capaciteit van het openbaar vervoer te verhogen, zoals het Gewestelijk Ontwikkelingsplan vooropstelt. Sinds 2001 bestaat er een gemengde werkgroep van de MIVB en de administratie die voor elke verkeersas nagaat welke werken noodzakelijk zijn om de verkeersascontracten uit te voeren.

Het beheerscontract 2001-2005 van de MIVB voorziet daarvoor echter niet in nieuwe middelen. we kunnen enkel gebruik maken van de mobiliteitsconventies, de mobiliteitscontracten en de investerings- en onderhoudsprogramma's van afdeling 12 van de gewestbegroting.

Via de mobiliteitscontracten kan het gewest de politieaanwezigheid subsidiëren. Door de mobiliteitsconventies kan het geld besteden aan de uitwerking van GMP's, studies voor zones 30, fietsbrigades, cofinanciering van de CEMA's. Ik betreur dat er nog geen verkeersascontract werd gesloten, want sommige gemeenten willen hun uitgaven voor een betere mobiliteit gedekt zien.

Het gaat in het bijzonder over twee verkeersassen: de Grote Ring (tram 23 en 90) en de Charleroiesteenweg (tram 91 en 92). De herwaardering van buslijn 71 houdt ook verband met de verkeersascontracten.

Ik vermeld kort de noodzakelijke werken:

Op as "0" (Grote Ring): aanpassing van de Leopoldtunnel, heraanleg van kruispunten, meer performante voertuigen, politieaanwezigheid op de kruispunten van de Generaal Jacqueslaan.

Op as "1" (Charleroiesteenweg): dynamische verkeersstudies, voorrang voor de as, aanpassing van de Louiza-flessenhals en de Quatre Brasstraat.

M. Pascal Smet, ministre.- Le dispositif auquel vous faites référence est explicitement repris dans le contrat de gestion qui lie la Région et la STIB depuis le 5 avril 2001. Il s'agit des contrats d'axe.

Plutôt que de rentrer dans un système conflictuel entre les partenaires institutionnels de la mobilité, la Région a choisi un dispositif de dialogue et de négociation, même s'il ralentit parfois beaucoup les choses. Un contrat est par essence bi- ou multilatéral. Le contrat de gestion a cité une série d'axes dans lesquels des montants importants sont payés chaque année en pure perte, puisque les trams et les bus y sont englués dans une circulation quasi à l'arrêt.

Une étude menée par l'ULB en 1999 a montré que la STIB gaspillait chaque année 20,6 millions d'euros à cause de ces embouteillages, puisque les conducteurs de tram et bus se tournent les pouces pendant les longues minutes d'attente. Ce montant énorme pourrait servir à augmenter la capacité de transport par des fréquences accrues et donc aider à cet indispensable report modal prôné par notre Plan Régional de Développement. Un groupe de travail STIB-administration a été instauré dès 2001 afin d'identifier pour chaque axe les domaines d'action couvrant l'aménagement et la gestion des voiries et préparer ces projets de contrat d'axe.

Le contrat de gestion 2001-2005 de la STIB ne met aucun moyen nouveau à disposition des partenaires de ces contrats d'axe. Il s'agit d'organiser les instruments disponibles que sont les conventions de mobilité, les contrats de mobilité, et les programmes d'investissement et d'entretien repris à la division 12 de notre budget régional. Les contrats de mobilité couvrent une partie essentielle des contrats d'axe : la présence policière et les priorités aux feux.

Ces contrats de mobilité permettent à la Région de subsidier les coûts de la présence policière. Les conventions de mobilité permettent l'injection de moyens financiers régionaux dans l'élaboration des PCM, les études zones 30, les brigades cyclistes, le cofinancement des CEMA. Je déplore qu'aucun contrat d'axe n'ait été conclu à ce jour parce que certaines communes s'attendent à se faire couvrir pour l'ensemble des débours communaux consécutifs à ces efforts conjoints pour une meilleure mobilité.

Na een eerste evaluatie zijn een aantal wijzigingen aangebracht.

De verplichtingen van de gemeenten zijn beperkt tot wat is vastgelegd in de verkeersascontracten staat. De gemeenten zijn met name verantwoordelijk voor politiebescherming, verkeerslichten en een ruimtelijke ordening die gunstig is voor het openbaar vervoer. In ruil daarvoor krijgen ze geld van het Brussels Gewest.

Ik ben er geen voorstander van dat gemeenten de MIVB kunnen subsidiëren om bepaalde lijnen over hun grondgebied te laten lopen. Uiteindelijk gebeurt die subsidiëring met geld van het Brussels Gewest. Bovendien is het Brussels Gewest bevoegd voor mobiliteit, en niet de gemeenten.

Om de mobiliteitsproblemen te bestrijden is een gewestelijke aanpak beter dan een gemeentelijke aanpak. Uiteraard wordt er rekening gehouden met de adviezen van de gemeenten, maar de financiering van het mobiliteitsbeleid is en blijft een gewestelijke verantwoordelijkheid.

Om de zes maanden is er een evaluatievergadering van het comité van toezicht gepland, waarin de MIVB, het Brussels Gewest, de gemeenten en de politiezones zijn vertegenwoordigd.

Ik zal ervoor zorgen dat er binnenkort een werkgroep wordt opgericht die het overleg met de gemeenten zal organiseren en de verkeersascontracten nieuw leven zal inblazen.

Het kan alleszins niet meer dat de politie niet optreedt als een tram bijvoorbeeld wordt geblokkeerd door een auto die dubbel geparkeerd staat. Andere Europese hoofdsteden voeren al lang een beleid dat erop gericht is om een vloeiend verkeer te bevorderen. De anarchie in het verkeer mag niet langer worden getolereerd.

Deux axes sont spécialement visés : la Grande Ceinture (lignes de tram 23/90) et la chaussée de Charleroi (lignes de tram 91/92). La revalorisation de la ligne de bus 71, qui est en cours à l'occasion de l'amélioration de l'accès des personnes à mobilité réduite aux transports en commun, pourrait également être considérée comme une démarche proche des contrats d'axe.

Sur l'axe « 0 » (Grande Ceinture) : adaptation du tunnel Léopold, traitement des carrefours pour éviter les conflits avec les véhicules qui traversent les voies après avoir tourné à gauche, mise en service prochaine de véhicules plus performants, présence policière aux carrefours du boulevard Général Jacques.

Sur l'axe "1" (chaussée de Charleroi) : études dynamiques de circulation, mise en priorité de l'axe, projet de la place et du goulet Louise et de l'avenue des Quatre-Bras. Une première évaluation, peu après les travaux de la chaussée de Charleroi, avait conduit à prendre une série de mesures correctrices, tant au profit de cet axe que de l'axe transversal.

La Région et la STIB ne réclament rien de plus aux pouvoirs locaux que ce qui est prévu dans ces projets de contrat d'axe, à savoir une présence policière, la gestion des feux communaux, un aménagement en faveur des transports publics, et ce en contrepartie des moyens régionaux dont il a été question plus haut.

Je veux affirmer clairement que je suis personnellement opposé au fait que les communes subventionnent la STIB pour se donner l'accès à certaines lignes.

Car en définitive, les communes financeraient cela avec l'argent régional ! Les questions de mobilité sont par ailleurs du ressort de la Région, laquelle doit subventionner la STIB.

Il n'y a pas lieu d'envisager des sous-financements par les communes, ce qui n'aurait d'autre effet que de nous faire partir dans tous les sens. Si l'on veut résoudre les problèmes de la mobilité, il faut opter pour une approche régionale et non communale. Ce qui ne doit pas nous pousser à ne pas tenir compte des opinions et avis communaux. Mais la responsabilité financière et budgétaire est et reste régionale.

En ce qui concerne l'évaluation, le projet prévoit une réunion tous les six mois du comité de suivi composé de la STIB, la Région, les communes et les zones de police.

Pour ce qui est de la redynamisation du processus des contrats d'axe, je veillerai à ce qu'un groupe de travail soit prochainement réuni et qu'il organise bien entendu la concertation avec les communes.

Ce qui n'est en tous cas plus admissible, c'est de voir des trams bloqués par une voiture ou un camion en double file, ou de voir les bus slalomer dans des chaussées étroites entre des voitures en double file, et parfois, de voir passer la police imperméable au problème. Cette situation est inadmissible et indigne d'une capitale, qui se veut de surcroît européenne. Les autres capitales ont depuis longtemps mis une police de la fluidité en place. Cela peut être intégré dans la police régulière, mais il faut une attention accrue sur la question. Les récentes grèves de la STIB ont montré que la coupe était pleine en matière d'anarchie de la circulation.

De voorzitter. - De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Mijn vraag was of de gemeenten die niet voldoende tot de regelmatigheid van het openbaar vervoer bijdragen, een financiële sanctie krijgen en op welke basis.*

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In het kader van de mobiliteitsconvenanten ontvangen de gemeenten geld om een politieagent in te zetten.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *Alleen in het kader van de mobiliteitsconvenanten?*

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

- *Het incident is gesloten.*

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

M. Jacques Simonet. - On a mixé les deux questions. Quand j'ai évoqué la participation des communes à la régularité et à la vitesse commerciale des transports publics, j'ai demandé au ministre s'il envisageait le cas échéant de pénaliser financièrement les communes qui ne contribueraient pas suffisamment à cette régularité, et si oui comment et sur quelle base.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Nous avons des conventions, des contrats de mobilité, où de l'argent est donné aux communes pour qu'elles mettent un policier sur place.

M. Jacques Simonet. - Cela se fait uniquement dans le cadre des contrats de mobilité ?

M. Pascal Smet, ministre. - Pour le moment, oui.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAGEN VAN DE HEER
JACQUES SIMONET

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

betreffende "het gratis vervoer op de MIVB-
lijnen voor de leefloontrekkers en de
problematiek van de boetes" en

betreffende "de gevolgen van de uitbreiding
van het gratis vervoer voor het gebruik van de
lijnen van de MIVB".

De voorzitter.- Op voorstel van de indiener en met
instemming van de minister, worden de twee
mondeline vragen samen behandeld.

De heer Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*):- *Mijn
eerste vraag gaat over de principebeslissing van de
regering om het openbaar vervoer gratis te maken
voor leefloners. Vanaf 1 mei 2005 zullen 22.000 tot
26.000 leefloners en hun gezinnen met een attest
van het OCMW een gratis MIVB-abonnement
krijgen. Ik vind dat een goede beslissing.*

*Veel leefloners hebben nog openstaande boetes
voor zwartrijden bij de MIVB. Dikwijls moet er een
hele procedure opgestart worden: mensen worden
gedagvaard, moeten nalatigheidsinteressen betalen,
enzovoort. Zo wordt de schuldenlast van de
leefloners nog zwaarder.*

*Is de MIVB van plan om de boetes van de
leefloners kwijt te schelden? Worden ze behoorlijk
geïnformeerd, zodat ze weten welke stappen ze
moeten ondernemen om een gratis abonnement te
krijgen?*

*We moeten vermijden dat leefloners beboet worden,
omdat ze niet weten dat ze een attest van het
OCMW nodig hebben om gratis met het openbaar
vervoer te kunnen reizen.*

*Werkzoekenden die een contract voor
beroepsproject hebben ondertekend, zullen ook*

QUESTIONS ORALES DE M. JACQUES
SIMONET

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

concernant "la gratuité du transport sur les
lignes de la STIB pour les personnes titulaires
du revenu d'intégration et la problématique des
amendes", et

concernant "les conséquences des mesures
d'élargissement de la gratuité sur la
fréquentation des lignes de transports en
commun de la STIB".

M. le président.- Sur proposition de l'auteur et
avec l'approbation du ministre, les deux questions
orales sont jointes.

La parole est à M. Simonet.

M. Jacques Simonet.- La première partie de la
question concerne la décision de principe entérinée
par le gouvernement visant à étendre le principe de
la gratuité des transports en commun de la STIB
aux bénéficiaires de revenus d'intégration. A dater
du 1er mai 2005, entre 22.000 et 26.000 titulaires
de l'aide sociale et leur famille pourront bénéficier
d'un abonnement gratuit grâce à une attestation de
leur CPAS. Il s'agit d'une bonne mesure car, pour
les personnes fragilisées notamment, le coût du
transport reste un frein à la mobilité. Les
bénéficiaires d'un revenu d'insertion ont
légitimement le droit d'utiliser gratuitement les
transports en commun au nom de l'équité sociale.

Par ailleurs, de nombreuses personnes qui
dépendent des CPAS font l'objet d'amendes pour
non-paiement de titre de transport. Ces amendes,
par un effet boule de neige, mènent souvent à des
procédures de recouvrement de dettes avec tout ce
que cela implique en matière de citation devant les
tribunaux, de condamnation, de paiement d'intérêts
de retard. Au bout du compte, ces amendes
aggravées participent de manière assez importante
au phénomène de surendettement des personnes les
plus fragilisées.

A cet égard, la STIB prévoit-elle de renoncer à la

gratis met de MIVB mogen reizen, wanneer ze naar een sollicitatiegesprek gaan. Vijfenzestigplussers zullen vanaf 1 mei op elk uur van de dag gratis mogen reizen.

Heeft de MIVB onderzocht of bepaalde lijnen meer reizigers zullen vervoeren als gevolg van die maatregelen? Gaat het om een interne of externe studie? Zijn er cijfers beschikbaar?

Zal de frequentie van een aantal lijnen worden verhoogd als gevolg van een toename van het aantal reizigers of zullen de gevolgen van die maatregelen pas achteraf worden onderzocht?

perception des amendes adressées aux titulaires de l'aide sociale, auxquels le gouvernement va dorénavant offrir la gratuité en tant qu'usagers des transports en commun ? Pouvez-vous nous indiquer si la STIB, en concertation et en coordination le cas échéant avec les services des CPAS, a prévu des mesures d'information spécifiques d'ici le 1er mai adressées à ces personnes, afin qu'elles puissent connaître les démarches à entreprendre pour bénéficier du libre parcours ?

Il faut éviter que ces personnes, croyant sur base de l'annonce qui en a été faite vers l'extérieur, être autorisées à voyager gratuitement sans aucune formalité et sans être titulaires de ce sauf-conduit du CPAS, ne soient à nouveau soumises à des amendes.

Dans le même ordre d'idée, la gratuité est élargie au-delà des bénéficiaires du revenu d'insertion. En effet, outre ces personnes, les demandeurs d'emploi ayant passé un contrat de projet professionnel vont pouvoir bénéficier de titres de transport pour se rendre à des entretiens d'embauche. Par ailleurs, on a annoncé que les personnes de plus de 65 ans pourraient elles aussi, à partir du 1er mai, voyager gratuitement sur le réseau de la STIB à toute heure et non plus après 9h00, comme c'était le cas précédemment.

La STIB a-t-elle pu procéder à une étude pour évaluer les conséquences en termes de fréquentation des lignes de transport en commun liées à ces mesures d'élargissement de la gratuité ? Cette étude a-t-elle été menée en interne par la STIB ou a-t-elle été confiée à une société privée ? Dispose-t-on d'ores et déjà de chiffres estimatifs de l'évolution du nombre d'usagers sur les lignes de la STIB résultant des dernières mesures d'élargissement de cette gratuité en faveur des bénéficiaires du revenu d'insertion, des chômeurs ayant passé un contrat de projet professionnel et des pensionnés ?

Enfin, a-t-on déjà pu évaluer si un éventuel accroissement du nombre d'usagers suite à ces mesures d'élargissement entraînerait des modifications sur certaines lignes, comme l'augmentation des fréquences ? Ou bien entend-on se livrer à une évaluation a posteriori des conséquences de ces mesures ?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wat de eerste vraag betreft, heeft de voorzitter van het OCMW van Anderlecht, de heer Grijp, net hetzelfde gevraagd.*

De heer Jacques Simonet (in het Frans).- *We werken altijd nauw samen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We zullen het probleem bestuderen.*

Wat de tweede vraag betreft, zal het gratis vervoer voor leefloners ongetwijfeld een positieve invloed hebben op de MIVB.

Het is daarentegen momenteel niet mogelijk de frequentie tijdens de spitsuren op te drijven. Het volledige voertuigpark van de MIVB wordt nu al maximaal ingezet. Om een normale werking te waarborgen, houdt de MIVB rekening met verschillende factoren zoals het aantal beschikbare voertuigen, het aantal chauffeurs, de gemiddelde verplaatsing van de reizigers en het aantal reizigers per bestemming.

De maatregel kan pas na een bepaalde periode definitief geëvalueerd worden. Als er tijdens die periode problemen rijzen, zullen er wijzigingen worden overwogen.

De directie "cliëntenstrategie" van de MIVB onderzoekt of de personen die gratis vervoer of voorkeurtarieven genieten, vaker het openbaar vervoer gebruiken. Er zal voor elke categorie van abonnement worden nagegaan wat het gemiddeld aantal verplaatsingen per maand is. Op basis daarvan zal ook de vergoeding worden berekend die het gewest aan de MIVB toekent voor de voorkeurtarieven.

De MIVB zal ook nagaan welke effecten de afschaffing van de uurbeperkingen voor het gratis abonnement van 65-plussers heeft (niet vóór 9 uur 's morgens). Die invloed zal vermoedelijk niet enorm zijn, aangezien het comfortabeler voor hen is om tijdens de daluren te reizen. De maatregel is vooral positief voor mensen die 's morgens vroeg naar de dokter moeten.

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne la première question, le président du CPAS d'Anderlecht, M. Grijp, m'a demandé exactement la même chose.

M. Jacques Simonet.- Nous travaillons toujours en étroite concertation.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons étudier la question. Aucune position définitive n'a encore été déterminée à ce jour.

En ce qui concerne la deuxième question, les nouvelles mesures d'élargissement de la gratuité des transports publics de la Région de Bruxelles-Capitale aux titulaires d'un revenu d'insertion auront indéniablement une influence positive sur l'utilisation des services offerts par la STIB.

D'autre part, il est clair que dans le contexte actuel de l'exploitation par la STIB, il n'y aura pas d'augmentation de fréquences aux heures de pointe et ceci pour la simple raison que l'ensemble du parc de véhicules de la STIB est mis journallement au maximum des efforts de service. Les moyens calculés par la STIB pour garantir l'exploitation normale prévue tiennent compte, autant que possible, des différents facteurs tels que le nombre de véhicules disponibles sur le réseau, le nombre de conducteurs, le déplacement moyen des clients et la charge de clients par destination.

L'évaluation définitive de cette mesure ne pourra être établie qu'après une période d'observation et de mise en application. Si, durant cette période, de réels problèmes surgissent, des adaptations seront envisagées en fonction des possibilités.

Par ailleurs, une étude est en cours au niveau de la direction stratégie client de la STIB pour chiffrer l'impact de la gratuité ou des tarifs préférentiels sur l'utilisation réelle du réseau par les bénéficiaires. Cette étude a pour but, pour chaque catégorie d'abonnements, de pouvoir évaluer, sur base statistique, le nombre moyen des déplacements mensuels effectués. Ce ratio intervient d'ailleurs dans le mode d'indemnisation de la Région à l'égard de la STIB pour les tarifs préférentiels.

Les organes de la STIB s'apprêtent également à calculer l'implication de la suppression de la restriction horaire (interdit avant 9 heures) pour les titres gratuit 65+. Cela ne devrait pas générer

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het personeel voor bijstand en
thuiszorg is in het bijzonder het slachtoffer van
het gebrek aan parkeerplaatsen in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Aangezien de indiener
verontschuldigd is, wordt de vraag naar een
volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DIDIER GOSUIN

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

EN EMIR KIR, STAATSSECRETARIS
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BEVOEGD VOOR OPENBARE
NETHEID EN MONUMENTEN EN
LANDSCHAPPEN,

betreffende "het beheer van de vuilnisbakken
rondom de MIVB-haltes".

De voorzitter.- Aangezien de indiener

d'afflux supplémentaire considérable, dans la
mesure où les 65+, en majorité maîtres de la
gestion de leur temps libre, n'ont aucun intérêt à
fréquenter le réseau en période d'affluence, alors
que, plus que d'autres, ils sont sensibles au confort
de leur déplacement.

On aidera surtout les personnes âgées qui doivent
se rendre chez le médecin à 8h30 du matin et qui
pourront dorénavant voyager gratuitement. C'est
une mesure très positive, bien accueillie, puisque
beaucoup de personnes âgées me saluent pour cette
décision du gouvernement.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE
WOLF

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

concernant "le personnel d'aide et de soins à
domicile particulièrement victime du manque
de parking en Région de Bruxelles-capitale".

M. le président.- L'auteur étant excusé, la question
orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

ET À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT
A LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DE LA PROPRIÉTÉ
PUBLIQUE ET DES MONUMENTS ET
SITES,

concernant "la gestion des poubelles à
proximité des arrêts de la STIB".

M. le président.- L'auteur étant excusé, la question

verontschuldigd is, wordt de vraag naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENARENZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de balans en de vooruitzichten voor de binnenvaart in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Jacques Simonet heeft het woord.

De heer Jacques Simonet (*in het Frans*).- *Ik verheug mij over de aangekondigde stijging van het globale volume aan goederen dat via het water vervoerd wordt. Zowel voor de economie als voor het milieu in het gewest is dat belangrijk.*

Naast de economische heropleving in Europa en vooral in de Benelux, zijn de goede resultaten voor 2004 en de uitstekende toekomstperspectieven voor een groot deel te danken aan het dynamisme van de havenbeheerders.

Zijn er al plannen om de haven van Brussel en haar troeven nog meer bekendheid te geven bij de potentiële klanten? Zijn er wat dat betreft al doelstellingen uitgestippeld voor 2005?

Zijn er al kwantitatieve doelstellingen voor het jaar 2005? Zal de stijging van het vervoerde tonnage via het water zich ook dit jaar voortzetten?

Voor welke sectoren zijn er nog uitbreidingsmogelijkheden in de Brusselse haven? Wij hebben elders gedebatteerd over de mogelijkheid om het water te gebruiken voor het vervoer van niet-vervuild afval. Mevrouw de staatssecretaris, plant u specifieke maatregelen om deze sectoren aan te spreken?

Hebt u contacten met andere Belgische havens om het verkeer via het water te bevorderen? Zo ja, welke havens zijn dat en welke doelen en synergieën worden er ontwikkeld?

orale est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. JACQUES SIMONET

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU PORT DE BRUXELLES,

concernant "le bilan et les perspectives relatives au trafic par voie d'eau en Région bruxelloise".

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

M. Jacques Simonet.- Je ne serai pas extrêmement long, d'autant plus que c'est un dossier dont j'ai déjà eu l'occasion de débattre avec Mme la ministre dans un autre contexte.

On doit se réjouir de l'augmentation annoncée du volume global des marchandises qui sont transportées par la voie d'eau. En termes socio-économique et environnemental, cela a des répercussions importantes pour notre Région. Il ne faut pas sous-estimer l'impact que peut avoir le canal à la fois en matière de développement économique de Bruxelles, mais aussi en matière de qualité de vie et de développement durable.

Depuis des années, les gestionnaires du port de Bruxelles ont fait preuve de beaucoup de dynamisme pour développer les activités portuaires et le trafic fluvio-maritime sur la voie d'eau à Bruxelles. Je pense que c'est aussi ce dynamisme qui justifie les bons résultats pour l'année 2004 et des perspectives intéressantes pour le futur. On peut considérer qu'en la matière, même si la reprise économique qui a été observée en Europe occidentale et plus particulièrement dans le Benelux, peut justifier pour une part l'augmentation du trafic et le fait que nous ayons de nouveau en 2004 battu tous les records en termes de tonnage transporté par la voie d'eau, la proactivité et le dynamisme des gestionnaires du port de Bruxelles expliquent pour une bonne part la réussite de notre port en termes de trafic par la voie d'eau. Je salue les initiatives qui sont menées depuis des années, à

De ontwikkeling van de haven speelt een belangrijke rol in het contract voor de economie en de tewerkstelling. Ze komt de economische herstructurering en de verbetering van de levenskwaliteit ten goede.

la fois par l'administration de la ministre et par la direction du port, de manière à rendre à notre Région sa juste place dans le marché fluvial européen.

A-t-on déjà une idée des initiatives qui seraient prises afin d'encore mieux faire connaître le port de Bruxelles et mettre en valeur ses atouts auprès de clients potentiels ? A-t-on déjà tracé des objectifs en la matière pour 2005, en termes de communication et d'attrait pour de nouveaux clients ?

A-t-on déjà des objectifs chiffrés pour l'année 2005, étant entendu que, comme je le disais tout à l'heure, le nombre de tonnes qui ont été transportées par la voie d'eau à Bruxelles est en augmentation constante depuis un certain nombre d'années ? Pensez-vous, sur la base des indications dont vous disposez, que cette progression se poursuivra dans les années à venir ?

A-t-on déjà une idée des secteurs d'activité pour lesquels des possibilités d'extension du trafic s'offrent au port de Bruxelles ? On a évoqué, dans un autre contexte, les possibilités d'utiliser les barges et la voie d'eau pour le transport de déchets inertes. Avez-vous pu identifier d'autres secteurs d'activité ? Le cas échéant, des dispositions particulières sont-elles prises à l'égard des acteurs économiques des secteurs potentiellement prometteurs pour le transport par voie d'eau ?

Des contacts ont-ils d'ores et déjà été noués avec d'autres ports belges, notamment en vue de travailler à une augmentation du trafic fluvial et maritime ? Si c'est le cas, pouvez-vous nous désigner ces ports et définir la nature et les objectifs concrets des partenariats et des synergies qui seraient développés avec ces ports belges ?

En conclusion, je voudrais encore vous dire combien nous nous réjouissons des bons résultats engrangés par le Port de Bruxelles au niveau de l'augmentation du volume global des marchandises par voie d'eau, du dynamisme des gestionnaires de ce port, mais je crois que l'on doit pouvoir travailler sur la brève échéance, et surtout sur le moyen et le long terme de manière à pouvoir assurer de manière durable le développement du port qui, je pense, en particulier dans le contexte du Contrat pour l'économie et l'emploi, a un rôle majeur pour participer au redéploiement économique et à

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- Voor de eerste maal in de geschiedenis bereikt de globale goederentrafiëk in de haven 7,7 miljoen ton. Dat is een groei van 17% in 2004. Dat betekent ook dat er vorig jaar 385.000 vrachtwagens minder in de stad rondreden. Hieruit blijkt het belang van de haven voor de mobiliteit.

Op tien jaar tijd is de haventrafiëk met 60% gegroeid, van 4,8 naar 7,7 ton. De eigen trafiëk is met 11% toegenomen tot 4,3 miljoen ton in 2004. Met een stijging van 28% sinds 1994 is dat het beste resultaat ooit voor een gewestelijke vennootschap. Het transitverkeer stijgt met 26% van 2,7 miljoen ton in 2003 naar 3,4 miljoen ton in 2004.

Om dit cijfer te bereiken heeft de haven in 2004 talrijke initiatieven genomen om de haven te promoten. Een overzicht.

- Afschaffing van de aanlegrechten voor maritieme trafiëken sinds 1 juli 2004.
- Versturen van een gepersonaliseerde brief met informatie over de containerdiensten in de voorhaven aan meer dan 1.000 bedrijven .
- Reclamebijlagen en artikelen in de gespecialiseerde pers over de evolutie van de talrijke initiatieven en werkzaamheden in de haven.
- Bezoeken van officiële delegaties en van buitenlandse bedrijven.
- Deelname aan colloquia, seminaries en professionele beurzen in België en het buitenland en deelname aan buitenlandse missies.

Volgens de VUB wordt voor het transport over het water 4,4 miljoen ton eigen verkeer (+ 2,3%) en 7,9 miljoen ton globaal verkeer (+ 2,6%) verwacht voor 2005.

De Haven van Brussel heeft de klassieke havensectoren versterkt door de ontwikkeling van

l'amélioration de la qualité de vie de notre Région et de ses habitants.

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Il est vrai que pour la première fois de son histoire, le trafic global du Port de Bruxelles atteint 7,7 millions de tonnes, soit une progression de 17% en 2004. Cela représente 385.000 camions de moins en ville, sur une période d'un an, ce qui souligne le rôle principal du Port de Bruxelles, qui reste, plus que jamais, lié à la mobilité régionale.

En dix ans, le Port de Bruxelles est passé de 4,8 à 7,7 millions de tonnes, soit une progression de près de 60%. Le trafic propre évolue de 11% et atteint 4,3 millions de tonnes en 2004. C'est de loin le meilleur résultat enregistré par la société régionale. Cela veut dire une hausse de 28% depuis 1994. Le trafic de transit passe de 2,7 millions de tonnes en 2003 à 3,4 millions de tonnes en 2004, soit une augmentation spectaculaire de 26%.

Afin d'atteindre ce chiffre, le Port de Bruxelles a pris de nombreuses initiatives en 2004 en vue de faire connaître les installations portuaires bruxelloises à ses clients potentiels et de promouvoir l'usage de la voie d'eau par les entreprises. J'énumère ces initiatives : il y a, par exemple, la suppression, à partir du 1er juillet 2004, des droits d'accostage pour le transport maritime.

En second lieu, il convient de faire référence aux courriers personnalisés adressés à plus de mille entreprises belges pour les informer des services que propose le terminal à conteneur de l'avant-port.

En troisième lieu, la publication, dans la presse spécialisée, d'encarts publicitaires a également joué son rôle. Je cite quelques éléments de cette presse spécialisée : "Transport Echo", "Entreprendre-Dynamiek", et d'autres, ou encore par le biais d'articles rédactionnels relatifs à l'évolution des nombreux dossiers de développement en cours au port. Je parle du BILC, de la relance du terminal à conteneur, du projet de transport de déchets, de Carcoke, etc.

Je peux aussi citer l'organisation de visites de délégations officielles et d'entreprises étrangères au Port de Bruxelles et, enfin, la participation à des

havensectoren versterkt door de ontwikkeling van het intermodaal transport. Daarnaast heeft zij projecten ontwikkeld in vernieuwende sectoren zoals geavanceerde logistiek, polyvalente logistiek die typisch is voor een grootstad, het roro-riviertransport en het transport per schip van goederen op paletten.

De Haven van Brussel zal ook haar internationale betrekkingen versterken. Ze onderhoudt al jaren contacten met andere Belgische en Europese havens. Zo heeft zij een gemeenschappelijke verklaring ondertekend met de havens van Antwerpen en Charleroi voor de ABCD-as (Antwerpen - Brussel - Charleroi - Duinkerke). Zij werkt ook nauw samen met Antwerpen rond het Marco Polo-dossier, een Europees programma ter ondersteuning van intermodale initiatieven, en met de havens van Luik, Parijs en Rijsel in het kader van het Europees programma Interreg IIIb.

- Het incident is gesloten.

colloques, séminaires et autres foires professionnelles en Belgique et à l'étranger, ainsi que la participation à des missions économiques à l'étranger, tout cela afin de promouvoir et de mettre en exergue les possibilités qu'offre le Port de Bruxelles.

Selon la VUB, les prévisions du trafic par voie d'eau pour l'année 2005 sont de 4,4 millions de tonnes pour le trafic propre, ce qui signifie une augmentation de 2,3%, et de 7,9 millions de tonnes pour le trafic global, soit une augmentation de 2,6%.

Outre un renforcement des secteurs portuaires classiques, qui poursuivent leur croissance et le développement du transport intermodal et des fonctions logistiques qui sont liées autour du terminal à conteneurs, le Port de Bruxelles a identifié différentes pistes prometteuses dans des secteurs innovants tels que la logistique de pointe ayant recours à la voie d'eau, la logistique polyvalente typique d'une grande ville, le transport "roll on / roll off" fluvial ou encore le transport par barges de marchandises palettisées.

Les contacts actuellement menés par le Port de Bruxelles pour développer des projets dans ces différents secteurs seront poursuivis et renforcés, tout comme sa présence à l'occasion de rencontres internationales regroupant les acteurs concernés par cette thématique.

Le Port de Bruxelles entretient depuis de nombreuses années des contacts suivis avec d'autres ports belges et européens. Ceux-ci sont notamment concrétisés par la signature avec les Ports d'Anvers et de Charleroi d'une déclaration commune dans le cadre de l'axe ABCD (Anvers - Bruxelles - Charleroi - Dunkerque), par une collaboration étroite avec Anvers autour du dossier Marco Polo - une subvention de l'Union européenne qui vise à soutenir des initiatives promouvant l'intermodalité -, et par une collaboration avec les Ports de Liège, de Paris et de Lille dans le cadre d'un programme européen qui s'appelle Interreg IIIb.

- L'incident est clos.