



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

\_\_\_\_\_

**Bulletin van de interpellaties  
en mondelinge vragen**

\_\_\_\_\_

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 20 APRIL 2005**

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

**Bulletin des interpellations et  
des questions orales**

\_\_\_\_\_

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

**RÉUNION DU  
MERCREDI 20 AVRIL 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**

INTERPELLATIE	4	INTERPELLATION	4
- van de heer van de heer Dominiek Lootens-Stael	4	- de M. Dominiek Lootens-Stael	4
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 toenemend aantal gevallen van fysieke agressie op de bussen van de MIVB".		concernant "le nombre croissant de cas d'agression physique dans les bus de la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers : De heer Dominiek Lootens-Stael, De heer Pascal Smet, minister.</i>		<i>Discussion – Orateurs : M. Dominiek Lootens-Stael, M. Pascal Smet, ministre.</i>	
MONDELINGE VRAGEN.	10	QUESTIONS ORALES	10
- van mevrouw Carla Dejonghe	10	- de Mme Carla Dejonghe	10
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 aanstelling van een Antwerps gerechtsdeurwaarderkantoor voor de inning van MIVB-boetes".		concernant "la désignation d'un bureau d'huissier de justice anversoïsois pour la perception des amendes STIB".	
- van de heer Ahmed El Ktibi	12	- de M. Ahmed El Ktibi	12
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 werken aan de Nijverheidskaai en de Vilvoordsesteenweg".		concernant "les travaux au quai des Usines et à la chaussée de Vilvorde".	

<p>- van mevrouw Els Ampe</p> <p>aan de heer Benoît Cerexhe, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,</p> <p>en aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,</p> <p>betreffende "de ondoordachte verkeerssituatie in de straten rond de Marie-Christinastraat en de gevolgen ervan op inwoners, bezoekers, bedrijven en hun werknemers".</p>	15	<p>- de Mme Els Ampe</p> <p>à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de la Recherche scientifique, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,</p> <p>et 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 façon irréfléchie dont se déroule la circulation dans les rues entourant la rue Marie-Christine et ses effets sur les habitants, les visiteurs, les entreprises et leur personnel".</p>	150
<p>INTERPELLATIES</p>	18	<p>INTERPELLATIONS</p>	18
<p>- van de heer Walter Vandenbossche</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de verkeerssituatie van de Bergensesteenweg".</p> <p>Toegevoegde interpellatie van de heer Jacques Simonet,</p> <p>betreffende "de heraanleg van de Bergensesteenweg in de buurt van de Ring in Anderlecht".</p> <p><i>Bespreking – Sprekers : de heer Walter Vandenbossche, De heer Pascal Smet, minister, de heer Jacques Simonet, de heer Mahfoudh Romdhani.</i></p>	18	<p>- de M. Walter Vandenbossche</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'état de la circulation sur la chaussée de Mons".</p> <p>Interpellation jointe de M. Jacques Simonet,</p> <p>concernant "le réaménagement de la chaussée de Mons aux abords du Ring à Anderlecht".</p> <p><i>Discussion – Orateurs : M. Walter Vandenbossche, M. Pascal Smet, ministre, M. Jacques Simonet, M. Mahfoudh Romdhani.</i></p>	18

<p>- van de heer Jacques Simonet</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de jongste verklaringen van de Minister in de pers over zijn mobiliteitsbeleid".</p> <p><i>Bespreking – Sprekers : de heer Jacques Simonet, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister.</i></p> <p>MONDELINGE VRAGEN</p> <p>- van de heer Jacques Simonet</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de veiligheidsmaatregelen in de nieuwe tram Flexity Outlook besteld door de MIVB".</p> <p>- van de heer Jacques Simonet</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de aanwijzing van een nieuwe adjunct-directeur-generaal bij de MIVB".</p>	<p>40</p> <p>48</p> <p>48</p> <p>51</p>	<p>- de M. Jacques Simonet</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 "les récentes déclarations du ministre à la presse au sujet de sa politique de mobilité".</p> <p><i>Discussion – Orateurs : M. Jacques Simonet, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre.</i></p> <p>QUESTIONS ORALES</p> <p>- de M. Jacques Simonet</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 "les mesures de sécurité prises dans le nouveau tram Flexity Outlook, commandé par la STIB".</p> <p>- de M. Jacques Simonet</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 désignation du nouveau directeur général adjoint à la STIB".</p>	<p>40</p> <p>48</p> <p>48</p> <p>51</p>
--	---	---	---

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

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde is de interpellatie van de heer Lootens-Stael.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK  
LOOTENS-STAEI

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

betreffende "het toenemend aantal gevallen van  
fysieke agressie op de bussen van de MIVB".

**De voorzitter.-** De heer Lootens-Stael heeft het  
woord.

**De heer Dominiek Lootens-Stael.-** Vanuit de  
MIVB bereikte ons ongeveer een maand geleden  
zowel goed nieuws als slecht nieuws. Het goede  
nieuws is dat onder meer het systeem van vooraan  
opstappen er blijkbaar voor heeft gezorgd dat het  
aantal zwartrijders in 2004 gedaald is van 6,9%  
naar 4,4%. Het slechte nieuws is dan weer dat naast  
een stijging van het aantal gevallen van verbale  
agressie, ook het aantal gevallen van fysieke  
agressie op de MIVB-bussen in dezelfde periode  
een opmerkelijke stijging kende, met name van 114  
gevallen in 2003 tot 187 gevallen in 2004, of een  
toename van ongeveer 65%, een gigantische  
stijging dus.

Ook daar wordt het verplicht opstappen als een van  
de oorzaken vermeld, maar het lijkt mij toch sterk  
om te beweren dat dit de enige mogelijke  
verklaring zou zijn voor deze enorme stijging van  
het aantal gevallen van fysieke agressie. Mijnheer  
de minister, hebt u enig zicht op mogelijke andere  
redenen die deze stijging zouden kunnen verklaren?  
Doet dit fenomeen zich voor over heel het MIVB-

## INTERPELLATIONS

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle  
l'interpellation de M. Lootens-Stael.

INTERPELLATION DE M. DOMINIEK  
LOOTENS-STAEI

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

concernant "le nombre croissant de cas  
d'agression physique dans les bus de la STIB".

**M. le président.-** La parole est à M. Lootens-Stael.

**M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).-**  
*Monter à l'avant du bus a permis de faire passer le  
nombre de fraudeurs de 6,9% à 4,4% en 2004.  
C'est une bonne nouvelle. Par contre, il y a eu une  
augmentation du nombre d'agressions verbales et  
physiques sur les bus de la STIB pendant la même  
période: de 114 cas en 2003, on est passé à 187 cas  
en 2004.*

*L'obligation de monter à l'avant a été incriminée  
comme une des causes de cette énorme  
augmentation du nombre d'agressions physiques.  
Cela m'étonne. Avez-vous examiné les autres  
explications possibles à cette augmentation ? Ce  
phénomène n'est-il propre qu'à quelques lignes ?*

*S'il y a des lignes à problème, des mesures  
spécifiques sont-elles prévues pour protéger  
davantage le personnel ? Les mesures prises dans  
le passé n'ont pas suffi. Combien coûteraient ces  
mesures ? Quel est le rapport entre ce coût et celui  
de l'absence du personnel pour cause d'agression  
physique ? J'ai appris que la STIB avait recruté des*

net of zijn er een aantal probleemlijnen die voor de stijging verantwoordelijk zijn?

Als er probleemlijnen zijn die de stijging veroorzaken, komen daar dan specifieke maatregelen om het buspersoneel extra te beschermen? Ik weet dat er hier en daar maatregelen zijn genomen in het verleden, maar blijkbaar volstaan die niet om het probleem de kop in te drukken. Hoeveel zouden mogelijke maatregelen kosten en hoe verhoudt deze kostprijs zich tot de prijs van het ziekteverzuim van personeelsleden die als gevolg van fysieke agressie niet aanwezig kunnen zijn op de werkvloer? Ik heb vernomen dat de MIVB een aantal jongeren heeft gerecruteerd die zich Responsible Young Passenger noemen. Worden er ook ernstige maatregelen overwogen om de stijging van het aantal agressiegevallen een halt toe te roepen?

Een aantal jaren geleden heb ik een van uw voorgangers, minister Hasquin, geïnterpelleerd op een ogenblik dat de toenmalige voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB het nodig vond om de veiligheidsdiensten van de MIVB in de rug te schieten en dan vooral de verantwoordelijken van die veiligheidsdiensten, de heren Six en Menten. Men heeft de veiligheidsdienst, die op dat ogenblik vrij goed functioneerde, onthoofd en er verwarring gesticht. Dit werd gestuurd vanuit het voorzitterschap van de raad van bestuur van de MIVB. Dat werd ook met zoveel woorden bevestigd door de toenmalige minister Hasquin, die zei dat er met de verantwoordelijken van de veiligheidsdiensten in feite geen problemen waren. Die mensen zijn desondanks aan de deur gezet en er is een heel proces over gevoerd. Daar horen we niet veel meer over. Die mensen zijn vrijgesproken en van alle smet gezuiverd, maar ondertussen werd de veiligheidsdienst toch ernstige stokken in de wielen gestoken.

Ik denk dat dat ook een van de oorzaken is die aan de basis liggen van de huidige problemen. Het is tijd om orde op zaken te stellen en de veiligheidsdienst opnieuw te organiseren.

**De voorzitter.** - De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.** - Mijnheer Lootens, ik begrijp wel dat u graag een klimaat van angst en haat wilt scheppen, maar u moet de zaken

*jeunes portant le nom de "Responsible Young Passengers". Des mesures sont-elles prises pour stopper l'augmentation du nombre d'agressions ?*

*Il y a quelques années, le président du conseil d'administration de la STIB a décapité les services de sécurité de la STIB, qui fonctionnaient pourtant bien. Cela a été entériné par un de vos prédécesseurs, M. Hasquin, qui reconnaissait par ailleurs qu'il n'y avait pas de vrai problème avec ces responsables. Depuis, les services de sécurité se sont vu mettre des bâtons dans les roues.*

*Voilà, selon moi, une des causes des problèmes actuels. Il est temps de réorganiser le service de sécurité.*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *En 2003, on a recensé dans le bus 114 cas d'agression verbale et physique et 142 en 2004. Le nombre*

in het juiste perspectief zien.

In 2003 waren er 114 gevallen van verbale en fysieke agressie in de bussen. In 2004 waren er 142 dergelijke gevallen. Dat is een ander cijfer dan wat u geeft. Het aantal gevallen van verbale agressie is in 2004 van 47 naar 72 gestegen.

De MIVB vervoert dagelijks duizenden passagiers. We moeten de cijfers dus in het juiste perspectief plaatsen. Dat neemt niet weg dat agressie een probleem is. Om het klimaat van paniek dat u probeert te scheppen te ondermijnen, wil ik benadrukken dat er in 2004 70 meldingen van fysieke agressie waren, en in 2003 67 gevallen. U moet dus niet doen alsof de lijnen van de MIVB plots heel onveilig zijn geworden.

Er zijn verschillende redenen waarom er meer verbale agressie is. Naast een aantal maatschappelijke redenen speelt ook het vooraan opstappen in de bus een zekere rol. We stellen echter vast dat de klanten zich stilaan hebben aangepast aan die regel en het nut ervan inzien.

Er zijn ook meerdere preventiespecialisten die zich met de zaak bezighouden, maar het is bijzonder moeilijk om een profiel van "de agressor" of van "de probleemlijn" op te stellen.

Af en toe zijn er wel pieken op bepaalde lijnen, maar in het algemeen is het heel moeilijk om daar duidelijke profielen van te schetsen.

We ondernemen heel wat preventiemaatregelen en -acties. Ik heb die in andere antwoorden reeds uitvoerig toegelicht en ik zal ze dan ook alleen maar opsommen. Er is een project rond mobiliteitseducatie, dat wordt geleid door de vzw Promo-Basket. Een ander project wordt met de vzw's Coren en NMe Link uitgevoerd. Er is een vzw Espace Rencontre Matonge, die werkt rond vandalisme en het onveiligheidsgevoel op het openbaar vervoer, vooral dan gericht op mensen met een donkere huidskleur. Je hebt de Carrefour des jeunes Africains, je hebt de preventie-ambassade, je hebt de Responsible Young Passengers, waar u nogal neerbuigend over doet. Dat begrijp ik niet goed. Mijn grootmoeder heeft mij altijd geleerd: "Jong geleerd is oud gedaan". Het is goed als kinderen respect tonen en dat ook aan anderen laten zien, dat maakt vaak heel wat indruk. Ik raad u aan om dat eens objectief te

*d'agressions verbales est passé en 2004 de 47 à 72.*

*La STIB transporte chaque jour des milliers de passagers. Il faut donc placer les chiffres dans leur contexte. Certes, les agressions sont un problème. Mais il faut préciser qu'on a enregistré 70 agressions physiques en 2004 contre 67 en 2003. Il ne sert à rien de présenter les lignes de la STIB comme soudainement très dangereuses.*

*Différentes raisons expliquent l'augmentation d'agressions verbales. Outre des raisons sociales, la montée à l'avant dans les bus joue aussi un certain rôle. Cependant, nous constatons que les clients commencent à s'adapter à la règle et à en voir l'utilité.*

*De nombreuses mesures ont été prises et plusieurs spécialistes en prévention se préoccupent de la chose. Mais il est difficile d'établir un profil de "l'agresseur" ou de "la ligne problématique".*

*Nous lançons beaucoup de mesures et d'actions de prévention. L'asbl Promo-Basket mène un projet autour de l'éducation à la mobilité. Un autre projet est développé avec les asbl Coren et NMe Link. L'asbl Espace Rencontre Matonge fait un travail autour du vandalisme et du sentiment d'insécurité dans les transports en commun, surtout axé sur les personnes à la peau foncée. Vous considérez avec condescendance des associations comme le Carrefour des jeunes Africains, l'ambassade de prévention ou les Responsible Young Passengers. Il est pourtant bon que les enfants témoignent du respect et n'hésitent pas à le montrer.*

*Les agents d'accompagnement sont encadrés et reçoivent régulièrement des formations complémentaires, comme le personnel propre de la STIB. Environ 20% des véhicules sont sécurisés par des caméras. Elles feront partie de l'équipement de base des nouveaux véhicules, y compris les trams.*

*Nous prenons donc des mesures et pourrions en prendre plus. Mais il s'agit d'un problème de société, dont la solution ne dépend pas de la STIB, mais de la société, de la police et du parquet. Ceux-ci doivent intervenir et savent souvent quels jeunes posent des problèmes. La STIB ne doit pas résoudre les problèmes des autres.*



bekijken. Er zijn nog heel wat andere acties: sensibilisatieacties rond graffiti, de "Witte tornados", enzovoort.

De begeleidingsagenten worden omkaderd en krijgen regelmatig bijkomende vorming, net als het eigen personeel van de MIVB. Ongeveer 20% van de voertuigen is vandaag uitgerust met camera's. Bovendien zullen de camera's deel uit maken van de basisuitrusting van nieuwe voertuigen die besteld worden, dus ook de nieuwe trams.

We nemen dus wel degelijk maatregelen en we zouden er nog meer kunnen nemen. Maar ik wil duidelijk stellen dat het hier gaat om een maatschappelijk probleem, waarbij de oplossing niet bij de MIVB ligt, maar wel in de maatschappij en ook bij de politie en het parket. Zij moeten optreden en zij weten vaak welke jongeren voor problemen zorgen. De MIVB moet niet de problemen van anderen oplossen.

Ten slotte wil ik erop wijzen dat het openbaar vervoer in Brussel veilig is. Er zijn af en toe problemen, maar die zijn beperkt en u mag geen angstklimaat of psychose veroorzaken, die u om allerlei redenen van pas zou komen, maar die geen goede zaak is voor de MIVB, noch voor de Brusselaars.

**De voorzitter.**- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

**De heer Dominiek Lootens-Stael.**- De minister dicht ons heel wat macht toe. Hij beweert dat wij een klimaat van onveiligheid en een psychose zouden creëren. Ik kan u geruststellen: het zijn niet de mensen van mijn partij die bijvoorbeeld voor Het Laatste Nieuws schrijven. De journalisten werken onafhankelijk en wij hebben er niets mee te maken.

Welnu, ik las in een artikel van Het Laatste Nieuws dat het aantal fysieke aanvallen van 117 naar 187 steeg. U geeft totaal andere cijfers. Ik neem aan dat de cijfers uit Het Laatste Nieuws van de MIVB komen. Blijkbaar zijn er twee verschillende soorten cijfers: de cijfers van de MIVB en de cijfers van de minister die bevoegd is voor de MIVB. U had het immers over 70 gevallen van fysieke agressie.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Inderdaad, 70

**M.le président.**- La parole est à M. Dominiek Lootens-Stael.

**M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).**- *Le ministre prétend que nous entretenons un climat d'insécurité et de psychose. Ce ne sont pas les membres de mon parti qui écrivent pour "Het Laatste Nieuws", pour citer un exemple. Les journalistes travaillent en toute indépendance et nous n'avons rien à voir avec cela.*

*Selon un article paru dans "Het Laatste Nieuws", le nombre d'agressions physiques a augmenté de 117 à 187. Un nombre bien différent des 70 cas que vous citez. Nous sommes, vraisemblablement, face à deux versions, celle de la STIB (reprise par un journaliste), et celle du ministre compétent pour la STIB.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- En

gevallen in 2004.

**De heer Dominiek Lootens-Stael.**- Er is een gigantisch verschil tussen 70 en 187 gevallen. Ik vraag me af of er twee soorten cijfers bestaan: enerzijds cijfers die de MIVB op een onbewaakt moment aan een journalist heeft bezorgd, en anderzijds opgepoetste cijfers die u vrijgeeft.

Ik weet niet of u mij een verklaring kunt geven, maar ik stel vast dat er een enorm communicatieprobleem is.

Ik heb geen problemen met initiatieven als 'Responsible Young Passengers', maar ik vroeg u of er ook ernstige maatregelen komen om de veiligheid te garanderen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Geef eens een voorbeeld?

**De heer Dominiek Lootens-Stael.**- De veiligheidsdienst van de MIVB moet de mogelijkheid krijgen om de veiligheid te garanderen op de bussen en in de metro's. U moet de hete aardappel niet doorschuiven naar de politiediensten en parketten. Zij dragen weliswaar een grote verantwoordelijkheid, maar de MIVB moet ook zijn plicht doen.

In het verleden slaagde de veiligheidsdienst van de MIVB, die onder leiding van de heer Six stond, erin om een klimaat te creëren waar criminelen zich niet goed in voelden, en de reizigers wel. Dat is de bedoeling. Het mag niet zo zijn dat passagiers het openbaar vervoer niet meer durven nemen en criminelen vrij spel krijgen.

Het ging de goede kant uit tot de voorzitter van de raad van bestuur stokken in de wielen van de veiligheidsdienst heeft gestoken. De veiligheidsdienst moet voldoende bevoegdheden en middelen krijgen en door het beleid worden gesteund. In het verleden is dat niet gebeurd, en in de toekomst moet het anders. Dat bedoel ik met een ernstige maatregel, in tegenstelling tot maatregelen als 'Responsible Young Passengers', waarvan ik de efficiëntie betwijfel.

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Wat de cijfers betreft, kan ik alleen afgaan op de gegevens die de

*2004, je confirme que 70 cas ont été dénombrés.*

**M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).**- *La différence entre 70 et 187 est énorme. Votre version ne serait-elle pas remaniée comparée à celle de la STIB ? Nous sommes confrontés à un sérieux problème de communication. Quelles mesures sérieuses envisagez-vous pour garantir la sécurité des usagers ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Donnez-nous un exemple.*

**M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).**- *Le service de sécurité de la STIB doit pouvoir garantir la sécurité sur ses lignes. Vous ne pouvez pas vous délester de vos responsabilités sur le dos des services de police et les parquets. La STIB doit aussi assumer son rôle.*

*Le service de sécurité de la STIB, sous la direction de M. Six, était parvenu à créer un climat suffisamment dissuasif pour écarter les délinquants, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.*

*Tout allait bien jusqu'au jour où le président du Conseil d'administration s'en est mêlé. Le service de sécurité doit non seulement disposer des moyens, mais également avoir le soutien de la direction pour mener à bien sa mission. Il convient de prendre à l'avenir des mesures sérieuses.*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *En ce qui concerne les chiffres, je ne peux que me fier aux*

MIVB mij geeft. De MIVB weet dat ze mij juiste cijfers moet geven. Als de situatie ernstig is, zullen ze mij ernstige cijfers geven. De MIVB heeft er ook geen enkel belang bij om die cijfers op te poetsen, zoals u dat noemt, integendeel. Als er een probleem is, hebben ze er juist alle belang bij om dat probleem te erkennen en er iets aan te doen. Ik ga dus af op de cijfers die de MIVB mij geeft en ik geloof al lang niet meer alles wat in de kranten staat. Dat is geen garantie dat iets waar is.

Bovendien loopt u blijkbaar wat achter en hebt u de evoluties van de laatste maanden niet meer gevolgd. Onder druk van Brussel heeft de federale minister van Binnenlandse Zaken een wetswijziging doorgevoerd die juist meer bevoegdheden geeft aan het veiligheidspersoneel van openbare vervoersmaatschappijen. We wachten nu nog op de laatste uitvoeringsbesluiten van diezelfde federale minister. De maatregelen om het veiligheidspersoneel van de MIVB meer bevoegdheden en meer mogelijkheden te geven, zijn dus op komst.

De zaak van de heer Six dateert van voor mijn tijd en ik ben er niet zo goed van op de hoogte. Ik wil mij daarover dus niet uitspreken.

Ten slotte zegt u dat de criminelen heer en meester zijn op de lijnen van de MIVB en dat de mensen de metro niet meer durven nemen. Mijnheer Lootens, ik nodig u uit om de metro eens te nemen. Elke dag zijn onze lijnen oververzadigd. De mensen willen dus wel degelijk de metro nemen. Ik ontken niet dat er af en toe problemen zijn. Maar doen alsof de criminelen, zoals u het uitdrukt, heer en meester zijn op ons metronet, is zwaar overdreven. Dat is het laatste wat ik daarover wil zeggen. U probeert voortdurend een sfeer te creëren alsof er altijd problemen zijn.

**De heer Dominiek Lootens-Stael.**- De directeur van de MIVB zelf vraagt om de veiligheidsdiensten te versterken. Dat is toch wel een teken dat er een probleem is. Hij doet dat nu omdat hij toevallig overvallen is; ik doe het omdat de situatie is wat ze is.

- *Het incident is gesloten.*

*données que me fournit la STIB. Celle-ci n'a aucun intérêt à embellir ces chiffres. Au contraire, elle a tout intérêt à reconnaître le problème et à y remédier.*

*De plus, vous ne semblez pas avoir suivi les évolutions de ces derniers mois. Sous la pression de Bruxelles, le ministre fédéral des Affaires intérieures a appliqué une modification législative qui accorde plus de compétences au personnel de sécurité des sociétés de transport public.*

*Quant à l'affaire de M. Six, elle date d'avant mon arrivée. Je ne tiens pas à me prononcer sur le sujet.*

*Enfin, vous dites que les criminels sont maîtres sur les lignes de la STIB et que les gens n'osent plus prendre le métro. Tous les jours, nos lignes sont saturées. Je ne nie pas quelques problèmes ici et là, mais vos propos sont exagérés. Vous ne cessez d'essayer de créer un climat propice aux problèmes.*

**M. Dominiek Lootens-Stael** (en néerlandais).- *Le directeur de la STIB demande lui-même que l'on renforce les services de sécurité, après avoir été la victime d'une agression. C'est tout de même le signe d'un problème.*

- *L'incident est clos.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de aanstelling van een Antwerps gerechtsdeurwaarderkantoor voor de inning van MIVB-boetes".

**De voorzitter.-** Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** De MIVB gaf een paar weken geleden enkele positieve cijfers over het dalende aantal zwartrijders. Volgens de vervoersmaatschappij zijn daar verschillende redenen voor. In de eerste plaats wordt er verwezen naar een aantal veranderingen bij het opstappen op de bus. Voortaan wordt er vooraan opgestapt en passagiers moeten een vervoersbewijs aan de chauffeur kunnen voorleggen. Wij zijn ervan overtuigd dat het systeem goed werkt. Op hetzelfde ogenblik werden de controles in de metro's en trams verhoogd. De verscherpte controles hebben ondermeer een verhoging van het aantal aangekochte abonnementen tot gevolg gehad.

In 2003 werden er nog 83.000 boetes voor zwartrijden uitgeschreven, in 2004 waren dat er nog slechts 64.000. In totaal komt dat toch nog op een geraamd verlies van 6 miljoen euro. Dat de MIVB er vandaag beter in slaagt dat financiële verlies te recupereren, heeft te maken met een aangepaste politiek van schuldbemiddeling. In tegenstelling tot vroeger wordt er nu gewerkt met een gerechtsdeurwaarder. Vroeger was een incassobureau verantwoordelijk voor de schuldvordering.

Die nieuwe manier van schuldvordering heeft tot gevolg dat er in het afgelopen jaar een bedrag van ongeveer 2.000.000 euro werd gerecupereerd; ongeveer 40 procent van het volledige bedrag. Dat

## QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "la désignation d'un bureau d'huissier de justice anversois pour la perception des amendes STIB".

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *Il y a quelques semaines, la STIB communiquait quelques chiffres positifs sur le nombre décroissant de fraudeurs, qu'elle explique par diverses raisons dont, en premier lieu, les changements dans l'accès aux bus. Les passagers doivent désormais monter à l'avant et présenter un titre de transport au chauffeur. Parallèlement, les contrôles sont accentués dans les métros et les trams, avec pour conséquence une augmentation de la vente des abonnements.*

*Quelque 83.000 amendes avaient été dressées à des fraudeurs en 2003, contre 64.000 en 2004. Cela représente encore une perte de 6 millions d'euros. Le fait que la STIB soit aujourd'hui davantage en mesure de récupérer cette perte financière est lié à une politique adaptée de la médiation de dette. Elle travaille avec un huissier de justice, plutôt qu'avec un bureau d'encaissement comme c'était le cas auparavant.*

*Grâce à ce système de recouvrement, un montant d'environ 2.000.000 d'euros a été récupéré l'année dernière, soit environ 40% du montant total, ce qui représente une augmentation de 10% par rapport à l'année précédente.*

*Cette façon de travailler donne donc de bons résultats. Nous sommes toutefois surpris que l'on ait fait appel à un bureau d'huissiers anversois.*

is een verhoging met tien procent in vergelijking met vorig jaar.

Het lijkt ons dat deze manier van werken positieve resultaten oplevert. Het verbaast ons echter dat er voor de toekenning van deze zaken een beroep wordt gedaan op een Antwerps deurwaarderskantoor. Aangezien de MIVB een Brusselse gewestelijke vervoersmaatschappij is, lijkt het ons dan ook gepast om de schuldvordering te laten gebeuren door een Brussels kantoor. Bovendien kunnen we dit ook zien in het kader van de tewerkstelling. Per slot van rekening kunnen er mensen aangenomen worden om de vele dossiers te behandelen. Daarom zou ik u graag de volgende vragen willen stellen:

Waarom werd besloten om de schuldvordering door een Antwerps deurwaarderskantoor te laten uitvoeren?

Hoe zult u ervoor zorgen dat er meer dan 40% van het totale verschuldigde bedrag wordt gevorderd?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- In de eerste plaats verheug ik mij erover dat het aantal zwartrijders inderdaad gedaald is. Toch zijn er ondanks de geregelde controles door de MIVB nog altijd reizigers die niet over een geldig vervoerbewijs beschikken. In dergelijke gevallen wordt de gebruikelijke vaststelling gedaan en krijgen de klanten die niet in orde zijn, naargelang de omstandigheden, de mogelijkheid om een regeling te treffen volgens de geldende vervoersregels.

De overgrote meerderheid van de klanten betaalt de inningskosten en de toeslagen binnen de voorziene termijn. Een aantal personen doet dit echter niet en dus is de MIVB verplicht om een beroep te doen op schuldbemiddelaars om deze toeslagen te innen.

In het verleden werd hiervoor inderdaad een beroep gedaan op incassobureaus, met uiteenlopende resultaten als gevolg. De MIVB besliste in 2003 om een opdracht uit te schrijven voor de dienstverlening van de inning van handelsvorderingen en van wettelijke toeslagen die opgelegd worden aan de reizigers die frauderen. De Europese richtlijnen ter zake werden nageleefd door eerst een oproep tot kandidaatstelling te

*Etant donné que la STIB est une société de transport régionale bruxelloise, il eût été normal de confier le recouvrement à un bureau bruxellois. Des emplois auraient pu être créés en engageant des personnes pour traiter les nombreux dossiers.*

*Pourquoi a-t-on choisi de confier le recouvrement à un bureau d'huissiers anversois ?*

*Comment veillera-t-on à ce que plus de 40% du montant total redevable soit récupéré ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Tout d'abord, je me réjouis de la diminution du nombre de fraudeurs, même si des usagers continuent de voyager sans titre de transport valable. Dans pareils cas, le constat d'usage est appliqué et les clients qui ne sont pas en règle ont la possibilité, en fonction des circonstances, d'obtenir un arrangement conformément aux règles de transport en vigueur.*

*La grande majorité des clients paie les frais de perception et les suppléments endéans le délai imparti. Pour ceux qui ne le font pas, la STIB est obligée de faire appel à des médiateurs de dettes.*

*Par le passé, on faisait effectivement appel à des bureaux de recouvrement, avec des résultats divers. La STIB a décidé en 2003 de passer un marché pour la perception des créances commerciales et suppléments légaux imposés aux voyageurs fraudeurs. Conformément aux directives européennes en la matière, un appel à candidatures a été lancé. Ensuite, les entreprises concernées ont été invitées à remettre leurs offres de prix selon le cahier spécial des charges. Après analyse approfondie des critères, le comité de gestion de la*

lanceren. Daarna werden de betrokken firma's uitgenodigd om hun prijsoffertes volgens het uitgeschreven bestek in te dienen. Na een grondige analyse van de criteria besliste het beheerscomité van de MIVB om de bestuurder-directeur-generaal de opdracht te geven een overeenkomst terzake af te sluiten met de vereniging van deurwaarders De Meuter - Genbrugge - Couvreur - Scharpé.

De deurwaarder wordt uiteraard pas gecontacteerd nadat de maatschappij de gebruikelijke herinneringsbrieven heeft opgestuurd. Hier is duidelijk gewoon een opdracht voor aanneming uitgevoerd, overeenkomstig de Europese regels en de MIVB heeft de beste kandidaat gekozen, zoals dat moet in dergelijke procedures. U weet dat 'woonplaats' voor Europa geen criterium kan zijn voor een selectie.

Ik wil er tot slot nog op wijzen dat de keuze van een aannemer voor dit soort overheidsopdrachten toekomt aan de beheersorganen van de MIVB. Het lijkt mij dus niet aangewezen om hierin tussen te komen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
AHMED EL KTIBI

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

betreffende "de werken aan de Nijverheidskaai  
en de Vilvoordsesteenweg".

**De voorzitter.** - De heer El Ktibi heeft het woord.

**De heer Ahmed El Ktibi** (*in het Frans*).- *De Brusselse groothandelsmarkt aan de Nijverheidskaai heeft een uitstekende reputatie in België en bij onze burens. Ze wil zo'n vijf miljoen euro investeren om zich te moderniseren, haar activiteiten uit te breiden en te anticiperen op de toekomstige Europese normen. Deze markt stelt een duizendtal laaggeschoolden te werk.*

*Sinds december 2003 zijn er werken aan de gang*

*STIB a décidé de conclure un accord en la matière avec l'association des huissiers De Meuter - Genbrugge - Couvreur - Scharpé.*

*Le huissier n'est bien entendu contacté qu'après l'envoi par la société des lettres de rappel d'usage. Par ce marché, conforme à la réglementation européenne, la STIB a choisi le meilleur candidat. Son "domicile" ne peut être un critère de sélection.*

*Enfin, le choix d'un adjudicataire pour ce type de marchés publics revient aux organes de gestion de la STIB. Il ne me semble donc pas indiqué d'intervenir en la matière.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KTIBI

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

concernant "les travaux au quai des Usines et à  
la chaussée de Vilvorde".

**M. le président.** - La parole est à M. El Ktibi.

**M. Ahmed El Ktibi.** - Depuis quelques années déjà, le marché de gros de Bruxelles, situé quai des Usines, s'est affirmé comme le marché du frais le plus étendu et le plus spécialisé de Belgique. Il jouit d'une excellente réputation, tant en Belgique que chez nos voisins. Par ailleurs, nous avons appris récemment qu'il souhaite investir quelque cinq millions d'euros pour se moderniser, étendre ses activités et anticiper sur les futures normes européennes. Il n'est pas négligeable également de

*aan de Nijverheidskaai, zodat er slechts twee van de vier rijstroken beschikbaar zijn. Het verkeer verloopt er trager en de toegang tot de markt tussen 7 uur en 18 uur wordt bemoeilijkt. De handelaars klagen over een daling van het zakencijfer met 20 tot 30%.*

*Tegelijkertijd wordt er gewerkt aan de Vilvoordsesteenweg, zodat die onbereikbaar is vanuit de Paleizenstraat over de Bruggen. Sinds september 2004 is er op deze werf echter geen activiteit meer.*

- *Wat is de stand van zaken van de werken aan de Vilvoordsesteenweg?*
- *Wanneer wordt de werf aan de Nijverheidskaai beëindigd?*
- *Is het niet mogelijk om de Vilvoordsesteenweg in twee richtingen te openen om het verkeer op de Nijverheidskaai te ontlasten?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De werken aan de Vilvoordsesteenweg hebben te maken met de aanleg van een collector om afvalwater naar het zuiveringsstation Brussel-noord af te leiden. De werken worden uitgevoerd door Aquiris, onder toezicht van de Directie Water van het ministerie en van minister Huytebroeck. De collector is 6,5 km lang en strekt zich uit langs de linkeroever van het Kanaal naar Willebroek.*

*De collector wordt in 11 delen aangelegd. De diameter varieert van 1,6 tot 2,5 meter en hij ligt tussen 8 en 18 meter onder de grond. Om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen op de Vilvoordsesteenweg, de Havenlaan en de Claessensstraat, zijn er eerst werkputten en uitgangspuiten gegraven. Vervolgens zijn de buizen van de collector tussen deze putten gelegd.*

noter qu'il fournit environ un millier d'emplois pour une main-d'oeuvre souvent peu qualifiée.

Depuis décembre 2003, des travaux sont en cours quai des Usines et sont actuellement arrivés à la hauteur du marché matinal. Cette voie, carrossable d'habitude sur quatre bandes, est réduite à deux bandes actuellement. L'une en direction de Bruxelles, l'autre en direction de Vilvorde. La circulation y est ralentie et l'accès et la sortie du marché entre 07h00 et 18h00 se fait difficilement. Les clients se plaignent de la difficulté d'accès et les marchands d'une perte d'activité et du chiffre d'affaires de l'ordre de 20 à 30%.

Simultanément, des travaux ont été effectués chaussée de Vilvorde, la rendant inaccessible depuis la rue des Palais Outre-Ponts, à l'angle de l'avenue de la Reine, en direction du pont Van Praet. Ce chantier est apparemment terminé. Depuis septembre 2004, il n'y a plus aucune activité à notre connaissance.

Mes questions sont simples, claires et concises.

Où en est le chantier chaussée de Vilvorde et quand ces travaux seront-ils terminés ? De même, quand le chantier quai des Usines sera-t-il terminé ? Enfin, afin de dégorger le trafic du quai des Usines, ne pourrait-on pas ouvrir la chaussée de Vilvorde dans les deux sens ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les travaux de la chaussée de Vilvorde s'inscrivent dans l'aménagement d'un collecteur (rive gauche) pour drainer les eaux usées vers la station d'épuration de Bruxelles-Nord, actuellement en construction. Les travaux sont effectués par Aquiris et suivis par la direction de l'Eau du ministère, sous la responsabilité de ma collègue, Mme Huytebroeck. Le collecteur de la rive gauche a une longueur totale de 6,5 kilomètres. Il est situé le long de la rive gauche du canal de Willebroek : avenue du Port, rue Claessens et chaussée de Vilvorde.

L'ensemble du collecteur de la rive gauche est réalisé par tronçons (11 au total). Il a un diamètre qui varie entre 1,6 et 2,5 mètres et il se trouve à une profondeur comprise entre 8 et 18 mètres. Pour gêner la circulation le moins possible et pour maintenir la chaussée de Vilvorde, l'avenue du Port

*De werken zijn in juni 2003 begonnen en zullen klaar zijn in 2005. De putten langs de Vilvoordsesteenweg zijn klaar. De graafwerken voor de collector tussen de Koninginnelaan en de Van Praet-brug zullen eind september 2005 worden afgerond.*

*De werken aan de Nijverheidskaai gebeuren in het kader van de aanleg van een trambedding tussen de Jules De Trooz-square en de Van Praet-brug. Er liggen enorm veel leidingen aan de Werkhuizenkaai, die sinds anderhalve maand worden verplaatst.*

*Op 18 april is de MIVB aan de trambedding beginnen te werken. Tegen midden oktober 2005 moet dat klaar zijn. Tegelijkertijd wordt de Werkhuizenkaai opnieuw aangelegd tegen einde 2005.*

*Omwille van de diepe werk- en uitgangspuiten aan de Vilvoordsesteenweg voor de aanleg van de collector is geen tweerichtingsverkeer mogelijk. Er moet ook een veiligheidszone worden aangelegd.*

*Uitstel voor deze werken is onmogelijk. Het zware materiaal moet zeer lang op voorhand worden besteld. Ik laat mijn administratie en de MIVB evenwel strikt toezicht houden op de aangekondigde timing van de werken.*

et la rue Claessens les plus intactes possibles, des puits (puits de travail et de sortie) ont d'abord été construits à une distance régulière. Le collecteur est ensuite foncé entre ces puits.

Les travaux d'aménagement du collecteur de la rive gauche ont débuté en juin 2003 et se termineront fin 2005. Les puits de travail et de sortie situés dans la chaussée de Vilvorde sont à présent entièrement finalisés. Les travaux de fonçage pour l'aménagement du collecteur dans la chaussée de Vilvorde, entre l'avenue de la Reine et le pont Van Praet, se termineront fin septembre 2005.

Les travaux au quai des Usines s'inscrivent dans l'aménagement d'un site propre de tram situé entre la place Jules De Trooz et le pont Van Praet. En raison de l'énorme quantité de conduites d'utilité publique posées dans le quai des Usines, les sociétés concernées sont en train de déplacer leurs conduites - dont un nombre important de conduites de gaz - depuis un mois et demi déjà.

Ces travaux ont récemment pris fin. La STIB a commencé à aménager les voies de tram le 18 avril ; la fin de ces travaux est prévue pour la mi-octobre 2005. L'aménagement des voies de tram, ainsi que le réaménagement du quai des Usines par la direction des Voiries, sont effectués en même temps. Le quai des Usines est réaménagé suivant le profil transversal suivant :

- canal;
- trottoir / chemin de service;
- voirie avec profil;
- accotement (avec signalisation, poteaux d'éclairage et poteaux pour le tram);
- site propre pour le tram;
- accotement;
- voirie latérale pour les propriétaires riverains (où les cyclistes doivent circuler);
- trottoir.

La fin de ces travaux est prévue pour fin 2005. En raison de la grande profondeur des puits de travail et de sortie dans la chaussée de Vilvorde



**De voorzitter.** - De heer El Ktibi heeft het woord.

**De heer Ahmed El Ktibi** (*in het Frans*). - *Dat de minister toezicht houdt op de timing is een goede zaak. Hij moet de druk echter wel op de ketel houden. Sinds twee weken loopt de situatie uit de hand. Vorige week waren er zelfs files tot aan de uitgang van het Koninklijk Paleis, zodat een actie van de politie noodzakelijk was.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE**

AAN DE HEER BENOÎT CEREXHE,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST  
MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE,  
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK,  
BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE  
MEDISCHE HULP,

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

betreffende "de ondoordachte verkeerssituatie

pour l'aménagement du collecteur, il est impossible d'y autoriser la circulation dans les deux sens. Outre l'espace pour les fouilles, il faut également prévoir une zone de sécurité.

Il n'est pas possible de reporter ces travaux, étant donné qu'une société privée est en charge de la construction et de l'exploitation de la station d'épuration et des collecteurs et que les machines servant à forer de tels collecteurs doivent être commandées des mois, voire même des années à l'avance. J'insisterai cependant auprès de mon administration et auprès de la STIB pour qu'elles veillent au strict respect du timing annoncé, afin que les désagréments auxquels vous faites allusion soient réduits au maximum.

**M. le président.** - La parole est à M. El Ktibi.

**M. Ahmed El Ktibi.** - Je suis heureux que M. le ministre déclare qu'il fera tout son possible pour que le timing soit respecté. Je lui demanderai cependant de maintenir la pression à cet égard. La situation empire depuis deux semaines déjà. Les longues files d'attente ont même bloqué la sortie du Palais royal la semaine dernière, nécessitant l'intervention de la police. Cette situation est donc préoccupante.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE**

À M. BENOÎT CEREXHE, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE, DE LA  
RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA  
LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE  
MÉDICALE URGENTE,

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

concernant "la façon irréfléchie dont se déroule

in de straten rond de Marie-Christinastraat en de gevolgen ervan op inwoners, bezoekers, bedrijven en hun werknemers".

**De voorzitter.**- Mevrouw Ampe heeft het woord.

**Mevrouw Els Ampe.**- Van juni tot augustus 2003 zijn er werken uitgevoerd op het Emiel Bockstaelplein te Laken. In een aantal omliggende straten werd tijdelijk eenrichtingsverkeer ingevoerd. Weliswaar is in sommige straten de oorspronkelijke situatie hersteld, maar in een aantal straten, zoals bijvoorbeeld de Stefaniastraat, blijft het eenrichtingsverkeer bestaan. In het Infoblad van 16 juni 2003 van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, waarin de heraanleg van het Bockstaelplein wordt beschreven, staat dat niet vermeld.

Als gevolg van de vernieuwde situatie ontwijken heel wat voertuigen de Stefaniastraat en rijden ze door de Marie-Christinastraat, een drukke winkelstraat. Bijgevolg zijn er nu veel meer files, terwijl het de bedoeling was dat het verkeer vlotter zou worden. Vroeger waren er enkel tijdens het spitsuur opstoppingen, nu is dat de hele dag lang het geval.

Een extra ongemak is dat de vrachtwagens, die twee bedrijven in de Stefaniastraat moeten bevoorraden, nu door de winkelstraat rijden en vier extra bochten moeten nemen. Grote vrachtwagens kunnen niet altijd gemakkelijk manoeuvreren en veroorzaken veel overlast.

Het steeds drukker verkeer is ook gevaarlijk voor de voetgangers in de Marie-Christinastraat. De mensen waren oorspronkelijk erg tevreden dat het Bockstaelplein opnieuw werd aangelegd en dat er moeite werd gedaan om de wijk te verbeteren, maar als achteraf blijkt dat het verkeer drukker wordt, is het natuurlijk de vraag of de heraanleg wel goed is gepland.

Niet alleen voor de bewoners en de voetgangers in de winkelstraat is de nieuwe situatie een vervelend probleem, maar ook voor de bedrijven die moeten worden bevoorrad in de Stefaniastraat en die er soms zelfs aan denken om Brussel te verlaten. En dat op een moment dat we heel veel moeite doen om bedrijven naar hier te halen, om ervoor te zorgen dat er meer jobs gecreëerd worden en dat de

la circulation dans les rues entourant la rue Marie-Christine et ses effets sur les habitants, les visiteurs, les entreprises et leur personnel".

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

**Mme Els Ampe** (en néerlandais).- *Des travaux ont eu lieu de juin à août 2003 sur la place Emile Bockstael à Laeken. Le trafic s'est fait à sens unique dans une série de rues environnantes. Après rétablissement de la situation initiale, quelques rues comme la rue Stéphanie sont restées à sens unique. Cela n'est pas mentionné dans le Bulletin d'information du 16 juin 2003 du service public fédéral Mobilité et Transport, qui décrit le réaménagement de la place Bockstael.*

*La nouvelle situation fait que de nombreux véhicules évitent la rue Stéphanie pour emprunter la rue Marie-Christine, rue commerçante très animée, ce qui occasionne davantage de bouchons, à toute heure de la journée.*

*Les camions qui approvisionnent deux entreprises de la rue Stéphanie doivent emprunter la rue commerçante et provoquent des encombrements.*

*Ce trafic de plus en plus intense est dangereux pour les piétons qui empruntent la rue Marie-Christine. Si le réaménagement entraîne une augmentation du trafic, il faut se demander s'il est bien conçu.*

*La nouvelle situation est désagréable pour les habitants et les usagers de la rue commerçante, mais aussi pour les entreprises de la rue Stéphanie, qui envisagent même de quitter Bruxelles. Ces firmes emploient plus de 30 personnes de nationalités diverses. Elles sont implantées dans un quartier qui n'est pas économiquement florissant. Alors que nous cherchons à attirer les entreprises et à créer des emplois, leur départ serait regrettable.*

*Le ministre pourrait-il, en collaboration avec la Ville de Bruxelles, reconsidérer la situation et envisager de rétablir la circulation à double sens dans la rue Stéphanie ? Le passage pour piétons à la fin de la rue Stéphanie doit également être revu. Les piétons doivent faire un détour de 150 mètres, ce qu'ils ne font évidemment pas, s'exposant au danger.*

mensen werk kunnen vinden. Deze bedrijven hebben toch soms meer dan dertig werknemers van zeer veel verschillende nationaliteiten. Ze zijn gelegen in een buurt die economisch niet zeer welvarend is. Het zou dus jammer zijn moesten die bedrijven ook gaan wegtrekken.

Daarom zou ik de minister willen vragen of hij er samen met de stad Brussel kan voor zorgen dat de verkeerssituatie wordt herbekeken en dat wordt nagegaan wat men kan doen om bijvoorbeeld opnieuw tweerichtingsverkeer toe te laten in de Stefaniastraat. Ook de oversteekplaats voor voetgangers aan het einde van de Stefaniastraat moet worden bekeken. Voetgangers moeten daar nu 150 meter omlopen, wat ze uiteraard niet doen, met alle gevaarlijke gevolgen van dien.

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer voerde de heraanlegwerken aan het Bockstaelplein uit op basis van de plannen die door de Brusselse regering in 2002 werden goedgekeurd en ook op basis van een stedenbouwkundige vergunning uitgereikt door het gewest.

Ik stel vast, mevrouw Ampe, dat alle wegen die u aanhaalt, gemeentelijke wegen zijn. U weet dat het gewest de gemeenten geen opdrachten kan geven, of ordonnanties kan opleggen, hoe graag ik dat soms ook zou doen. Eigenlijk moet u al die vragen stellen aan de stad Brussel.

**Mevrouw Els Ampe.**- Dat ben ik ook van plan.

**De heer Pascal Smet, minister.**- U bent bij mij dus aan het verkeerde adres. Aangezien ik, net als u, aandacht heb voor de hinder die deze situatie voor buurtbewoners en handelaars met zich meebrengt, heb ik toch mijn administratie gevraagd om een verslag op te stellen. Op basis daarvan zal ik met de burgemeester en de schepenen van Mobiliteit van de stad Brussel daaromtrent een gesprek voeren.

- *Het incident is gesloten.*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Le service public fédéral Mobilité et Transport a entrepris de réaménager la place Bockstael, un chantier dont les plans ont été approuvés par le gouvernement bruxellois en 2002, sur la base d'un certificat d'urbanisme délivré par la Région.*

*En raison du caractère communal de ces voiries, la Région ne peut intervenir, Mme Ampe. Vous devriez vous adresser à la ville de Bruxelles.*

**Mme Els Ampe (en néerlandais).**- *J'y compte bien.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Comme vous, je suis sensible aux embarras que subissent les riverains et commerçants en conséquence de ces travaux. J'ai donc malgré tout demandé à mon administration de dresser un rapport sur la situation, sur la base duquel je compte avoir un entretien avec le bourgmestre et les échevins de la Mobilité de la Ville de Bruxelles.*

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER WALTER VANDENBOSSCHE

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

betreffende "de verkeerssituatie van de Bergensesteenweg".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JACQUES SIMONET,

betreffende "de heraanleg van de Bergensesteenweg in de buurt van de Ring in Anderlecht".

**De voorzitter.**- De heer Vandenbossche heeft het woord.

**De heer Walter Vandenbossche.**- Het is een goede zaak dat we op de fractieleider van de MR, die tevens burgemeester van Anderlecht is, hebben gewacht. Ik vermoed dat ook hij een en ander te vertellen heeft over dit dossier.

Ik zal niet al te veel uitweiden over mijn persoonlijke bedenkingen bij de meerwaarde van Ikea voor de Brusselse economie. Dat heb ik al bij andere gelegenheden gedaan, en ik hoef minister Pascal Smet er niet over aan te spreken.

Het moet mij van het hart dat ik veel sneller gelijk heb gekregen dan ik had verwacht. Ik herinner me nog uw commentaar toen u bij Ikea zat te ontbijten en door TV Brussel werd geïnterviewd. U zei toen dat KMO's en middenstanders altijd klagen. Veertien dagen na de opening van Ikea krijgen de mensen die de plaatselijke situatie kennen gelijk. In de omgeving van de wijk Het Rad en Sint-Pieters-Leeuw is de situatie dramatisch. De situatie is een ramp voor pendelaars die zich tussen Brussel en

## INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. WALTER VANDENBOSSCHE

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

concernant "l'état de la circulation sur la chaussée de Mons".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JACQUES SIMONET,

concernant "le réaménagement de la chaussée de Mons aux abords du Ring à Anderlecht".

**M. le président.**- La parole est à M. Vandenbossche.

**M. Walter Vandenbossche (en néerlandais).**- *A la suite de l'ouverture d'Ikea, la situation est dramatique aux alentours du quartier de la Roue et de Leeuw-Saint-Pierre. Elle est catastrophique pour les navetteurs qui circulent entre la Flandre et Bruxelles, et pour toute l'économie de la région, où sont établis de nombreux PME et commerçants. Elle est aussi particulièrement critique pour l'Institut Sint-Niklaas. Tous ces éléments n'ont pas été pris en compte.*

Vlaanderen bewegen en voor de hele economie van de streek, waar heel wat KMO's en middenstanders gevestigd zijn. Het is ook bijzonder erg voor het Sint-Niklaasinstituut, de grootste school van het Brussels gewest. Met al deze zaken is geen rekening gehouden.

**De heer Pascal Smet, minister.**- U zit nochtans in het college van de gemeente Anderlecht en heeft mee beslist. Als u het niet eens bent met die beslissing, moet u ontslag nemen.

**De heer Walter Vandenbossche.**- We zitten hier in het Brussels parlement. U moet leren luisteren, mijnheer Smet.

De toestand is dramatisch. U hebt het recht van de eerste ingebruiknemer, het befaamde artikel 544 van het burgerlijk wetboek, op een flagrante manier overtreden. U voert een onverantwoord beleid. De mensen in de buurt betalen de prijs voor uw obsessie.

We worden geconfronteerd met een dagelijkse permanente file van 7 tot 11 km lang omwille van de herinrichting van het kruispunt met de Ring.

Ik heb eergisteren nog een verslag gekregen van de politiediensten. U hebt zelfs geen rekening gehouden met de adviezen van de politie. U hebt op geen enkele manier de wettelijke procedure gevolgd. U hebt geen raadplegingen gehouden met Sint-Pieters-Leeuw, noch met het gemeentebestuur van Anderlecht, noch met het Vlaams Gewest. U deed maar wat om een zogenaamd tewerkstellingsproces op gang te brengen. Ik zal straks in de commissie Economische Zaken eens vragen hoeveel Brusselaars er van Ternat zijn overgekomen en hoeveel Brusselaars er van Brussel in Ikea zijn gaan werken. Van dat antwoord zullen we ook schrikken, tenminste als de minister mij een eerlijk antwoord durft geven.

U hebt een busstrook gecreëerd, maar hebt u zelf al eens gezien hoe u dat gedaan hebt? Ik ben eens lekker in overtreding gaan rijden met mijn wagen, ik heb eens voor bus gespeeld, want ik wou dit niet geloven. Ik wou eens aan den lijve ondervinden wat u daar hebt uitgespookt. Er komen twee rijstroken aan vanuit Vlaanderen en al dat verkeer moet plots op één rijstrook. De bus geraakt haast niet op de busstrook en moet daarvoor soms tot meer dan een uur wachten. Dan rijdt hij zijn busstrook op, maar

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Vous siégez au sein du collège de la commune d'Anderlecht. Si vous n'êtes pas d'accord avec cette décision, vous devez démissionner.*

**M. Walter Vandenbossche (en néerlandais).**- *Nous siégeons ici au parlement bruxellois.*

*Vous avez enfreint le célèbre article 544 du Code civil. Vous menez une politique irresponsable dont les riverains paient le prix. Nous sommes confrontés à des files quotidiennes de 7 à 11 km en raison du réaménagement du croisement avec le Ring.*

*Vous n'avez même pas tenu compte des avis de la police et n'avez en aucune façon suivi la procédure légale. Vous n'avez fait que lancer un processus d'embauche.*

*Vous avez créé une bande bus, mais de quelle façon ! Les deux bandes venant de Flandre sont soudain réduites à une seule. Le bus accède difficilement à sa bande bus et doit parfois attendre plus d'une heure. Il roule ensuite sur sa bande, mais, sept cents mètres plus loin, il doit à nouveau rejoindre la bande de circulation. C'est pourquoi De Lijn demande à présent de rétablir les deux bandes.*

*Vous êtes également responsable d'une deuxième chose. Aujourd'hui, les entreprises tant du côté flamand que bruxellois voient leur chiffre d'affaires diminuer de 30 à 40%. En effet, l'économie de la chaussée de Mons repose sur un trafic de transit. Quand ce trafic de transit est perturbé, les gens n'ont plus le temps de s'arrêter ou choisissent un autre chemin.*

*De plus, le trafic, paralysé sur la chaussée de Mons, se disperse et a une influence néfaste dans Leeuw-Saint-Pierre, Anderlecht et Vlezenbeek.*

*Quant à l'Institut Sint-Niklaas, votre politique rend presque impossible de déposer ou d'aller chercher les enfants à l'école.*

zevenhonderd meter verder moet hij opnieuw op die ene rijstrook geraken en dus staat die brave chauffeur daar opnieuw stil. Daarom vraagt De Lijn nu om opnieuw de twee rijstroken te herstellen.

Een tweede zaak waarvoor u een immense verantwoordelijkheid draagt, mijnheer de minister, is dat vandaag zowel aan Vlaamse als aan Brusselse kant de bedrijven, die volgens u altijd klagen, een daling zien van hun zakencijfer met ongeveer 30 à 40%. Dat komt doordat de Bergensesteenweg, zoals iedereen die daar regelmatig passeert weet, een economie heeft die gebaseerd is op doorgaand verkeer. Als u dat doorgaand verkeer stremt en moeilijk of onmogelijk maakt, dan hebben de mensen geen tijd meer om even te stoppen of kiezen ze andere wegen. De bakker, de beenhouwer en de krantenverkoper zijn u niet al te dankbaar voor wat er daar is gebeurd.

De buurt is u ook niet bijster dankbaar. Ik zal niet uitweiden over de situatie in de Vogelenzangstraat en dergelijke, maar u zou eens moeten gaan kijken hoe het verkeer uitzwermt en een nefaste invloed heeft in Sint-Pieters-Leeuw, Anderlecht en Vlezenbeek. Het verkeer staat immers stil op de Bergensesteenweg en automobilisten wijken uit naar andere straten. Dat kan toch niet uw bedoeling zijn.

U treft het Sint-Niklaasinstituut, de grootste school van het Brussels Gewest, in het hart. Door uw beleid is het bijna niet meer mogelijk om kinderen naar school te brengen of te gaan halen. U beweert nochtans dat u veel aandacht besteedt aan dergelijke zaken, maar u doet het tegenovergestelde.

U bent een grote fietsliefhebber. Welnu, in de Bergensesteenweg hebt u een busstrook laten aanleggen die te smal is, zodat de bus bijna op het fietspad rijdt. U verhoogt het risico op zware ongevallen met fietsers, en er zijn veel leerlingen van het Sint-Niklaasinstituut die met de fiets naar school komen.

Dit moest allemaal gebeuren voor Ikea. De dames en heren van deze regering hebben gezwicht voor een bedrijf waarvan de meerwaarde voor Brussel me niet duidelijk is. Daar zullen we vast nog over discussiëren.

We kunnen er ons ook over verheugen dat alle

*De plus, la bande bus chaussée de Mons est tellement étroite que les bus roulent pratiquement sur la piste cyclable, ce qui augmente le risque d'accidents graves avec des cyclistes.*

*Les feux de signalisation sont réglés sur le trafic en direction et en provenance du parking d'Ikea. Tout cela pour Ikea !*

*Mon interpellation est peut-être un peu dépassée. A Anderlecht, nous avons pris nos responsabilités avec une ordonnance du bourgmestre. Nous vous avons mis en demeure.*

*J'ai lu que vous évalueriez la situation vendredi, alors que cette évaluation aurait dû avoir lieu dès le premier jour. Je continue d'espérer que vous trouverez une solution en concertation avec le collège des échevins d'Anderlecht et avec la police de la zone "Midi".*

verkeerslichten afgestemd zijn op het verkeer van en naar de parking van Ikea. Dat vind ik een schitterende maatregel. Alles moet blijkaar wijken voor Ikea!

Mijnheer de minister, mijn interpellatie is misschien al enigszins voorbijgestreefd. In Anderlecht hebben we onze verantwoordelijkheid opgenomen met een ordonnantie van de burgemeester. We hebben u in gebreke gesteld.

Ik heb gelezen dat u vrijdag de situatie zult evalueren. Eigenlijk had u dat al vanaf de eerste dag moeten doen. Als uw administratie niet de legale weg volgt, moet u ingrijpen en advies inwinnen. Ook dat hebt u nagelaten. Ik hoop nog altijd dat u samen met het schepencollege van Anderlecht en de politie van de zone Zuid een oplossing kunt vinden. Een voortzetting van de polemiek tussen u en de gemeente Anderlecht is immers een slechte zaak voor iedereen. U moet drastisch ingrijpen en de klungelachtige inrichting van het kruispunt ongedaan maken. Ik weet dat u daar briljant genoeg voor bent.

**De voorzitter.**- De heer Simonet heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).- *De heraanleg van de Bergensesteenweg op de grens tussen Anderlecht en Sint-Pieters-Leeuw zorgt voor enorme files en verkeersproblemen. Ik heb ontelbare brieven ontvangen van boze pendelaars, inwoners en handelaars. Met die realiteit moeten de politici rekening houden.*

*De gemeente Anderlecht is erg bezorgd aangezien het een van de belangrijkste Brusselse invalswegen betreft, waar zich belangrijke economische activiteiten afspelen. Mijnheer Vandenbossche zei eerder al dat een van de belangrijkste Nederlandstalige scholen aan de steenweg ligt.*

*In mijn hoedanigheid als burgemeester heb ik u op 5 april 2005 een schrijven gericht. In de pers kondigde u aan dat u me vandaag in het parlement van antwoord zou dienen. Institutioneel gezien zijn dat echter twee verschillende zaken. Ik verwachtte dat u uw antwoord onverwijld tot de burgemeester en het schepencollege van Anderlecht zou richten. Ik betreur dat u besliste te wachten tot deze vergadering. Die kon trouwens worden verdaagd. In dat geval was uw antwoord nog later gekomen.*

**M. le président.**- La parole est à M. Simonet pour son interpellation jointe.

**M. Jacques Simonet.**- La nouvelle configuration de la voirie, mise en oeuvre aujourd'hui au niveau de la chaussée de Mons et en particulier à la frontière entre la Région bruxelloise et la Région flamande, soit entre Anderlecht et Sint-Pieters-Leeuw, pose d'énormes problèmes en matière de mobilité et de circulation. Il suffit de se rendre sur les lieux pour s'en rendre compte. Personnellement, je suis confronté à des courriers innombrables, à la fois de navetteurs, de citoyens de notre Région et de commerçants exaspérés par la situation actuelle. Les utilisateurs quotidiens de la voirie n'en peuvent plus. C'est une réalité objective dont les décideurs politiques doivent tenir compte.

Les autorités communales anderlechtoises sont extrêmement préoccupées par cette situation, d'autant plus que cette chaussée de Mons est l'un des axes de pénétration les plus importants vers la région bruxelloise et vers le centre de la ville. Par conséquent, des activités économiques extrêmement importantes sont organisées aux alentours de cette voirie. Comme l'a rappelé M. Vandenbossche, on trouve le long de cet axe de pénétration l'un des instituts d'enseignement

*Wat hebt u ondernomen sinds mijn schrijven? Wellicht heeft u het Vlaams Gewest gevraagd hoger op de Bergensesteenweg een busstrook toe te voegen, misschien wel tot in Halle. Maar dat is zeker geen snelle, tijdelijke oplossing voor de problemen die nu al een maand aanhouden. U zegt wel dat u volgende vrijdag een evaluatievergadering zult organiseren.*

*Wat zijn uw huidige plannen ten opzichte van het Vlaamse Gewest?*

*Dit conflict betreft niet de gemeente Anderlecht en het Brussels Gewest of een persoonlijk conflict tussen het Gewest en een parlamentslid van de oppositie.*

néerlandophone, les plus importants de la Région bruxelloise. Nous ne pouvons rester sans réagir face à l'engorgement inacceptable en termes de circulation survenant sur le site.

Je vous ai écrit le 5 avril et vous avez d'ailleurs fait état de ce courrier dans la presse. Je vous ai écrit en tant que bourgmestre et vous avez répondu à certains journalistes que vous comptiez me répondre aujourd'hui en tant que parlementaire, alors que ce sont deux choses tout à fait différentes institutionnellement. Je vous ai écrit en qualité de responsable communal, avec l'aval du Collège des bourgmestres et échevins, et vous dites aux journalistes que vous réservez la primeur à ce parlement.

Je ne suis pas d'accord avec cette manière de faire. Pour ma part, j'attends du ministre régional de la Mobilité et des Transports qu'il réponde au bourgmestre et aux autorités communales d'Anderlecht. Ma "double casquette" ne justifiait pas que l'on retarde la réponse à cette séance du parlement, laquelle aurait d'ailleurs pu être postposée à dix, quinze ou vingt jours. Les autorités communales dans ce pays ont encore le droit, dans des situations d'urgence, de recevoir une réponse urgente. Je regrette dès lors que vous ayez tardé à réagir.

Ensuite, je souhaiterais connaître l'action du ministre régional de la Mobilité et des Transports depuis ce courrier d'alerte du 5 avril. Sans doute allez-vous me répondre que vous avez écrit à votre collègue de la Région flamande pour lui demander de tracer une bande bus en amont de la chaussée de Mons, peut-être jusqu'à Hal. Mais cela ne me paraît pas être une réponse suffisante pour faire face de manière urgente et temporaire à l'engorgement que nous connaissons aujourd'hui sur la chaussée de Mons et pour répondre à des problèmes auxquels nous sommes confrontés depuis pratiquement un mois.

Vous annoncez vous-même une évaluation pour vendredi prochain. Mais qu'allez-vous faire dans l'immédiat à l'égard de la Région flamande ?

Il ne s'agit pas d'un conflit entre la commune d'Anderlecht et la Région bruxelloise, ni d'un conflit personnel entre la Région et un parlementaire de l'opposition.



**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Waarom hebt u mij niet getelefoneerd?*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Ik heb u geschreven en u hebt niet geantwoord. Bij ons gezamenlijk bezoek aan de Marius Renardlaan zijn inwoners van Sint-Pieters-Leeuw hun beklag komen doen. U hebt niet naar hen geluisterd. Wij praten wel met elkaar, maar u reageert niet op brieven of telefoons.*

*Ik wil hier rustig het woord voeren in deze commissie en er wordt een conflict tussen de gemeente en het gewest uitgelokt. Ik wil niet de schuld krijgen van een conflict tussen de gewestregering en de oppositie. In dit dossier staan de belangen van de Brusselaars en de pendelaars voorop. De burgers en vooral de handelaars van de Bergensesteenweg zijn ontevreden.*

*Ik ben altijd een groot voorstander van de verlenging van de metro tot Erasmus geweest, maar de handelaars hebben wél schade geleden door de heraanleg van de Bergensesteenweg. De omwonenden krijgen dan weer met het alternatieve verkeer te maken dat de Bergensesteenweg wil vermijden.*

*Ik deel uw standpunten over de verbetering van het openbaar vervoer, maar ik moet met spijt vaststellen dat de bussen in plaats van sneller op te schieten, volledig vastzitten op het gedeelte van de steenweg dat u wilde vrijmaken. Het experiment is dus mislukt.*

*Ik vraag u om die mislukking toe te geven, daaruit de nodige lessen te trekken en rekening te houden met de vaststellingen van de bevolking, het gemeentebestuur en de handelaars.*

*Ondertussen is er een politieverordening uitgevaardigd waarin het Gewest wordt gevraagd de openbare orde te herstellen en opnieuw een vlotte doorstroming op de Bergensesteenweg te waarborgen.*

*Zullen uw diensten de gevraagde werken nog voor het einde van de week uitvoeren? Als zij enkele dagen extra tijd nodig hebben, zullen wij geen zinloos conflict starten, maar het probleem vraagt om een dringende oplossing.*

*De heer Vandebossche heeft ook gewezen op het*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Pourquoi ne m'avez-vous pas téléphoné ?

**M. Jacques Simonet**.- Je vous ai écrit, et vous ne m'avez pas répondu.

Lorsque nous nous sommes rendus ensemble avenue Marius Renard, concernant la problématique du 46 et du 56, des habitants de Leeuw Saint-Pierre-se sont déplacés depuis la chaussée de Mons pour vous y rencontrer et vous faire part de leurs doléances. Or, vous ne les avez pas écoutés.

Ne venez pas dire que nous ne nous parlons pas. Lorsque je vous écris ou que je vous téléphone, vous ne me répondez pas.

Je voulais intervenir en toute sérénité dans cette commission, or, on essaie de m'imputer un conflit opposant la commune à la Région. Le fait qu'un membre de la majorité ait pu interpellé avant moi en atteste. Je n'accepte pas que l'on m'impute un conflit entre l'opposition régionale et le gouvernement régional.

L'intérêt général des Bruxellois et des navetteurs doit prévaloir dans ce dossier. Personne n'est satisfait de la situation actuelle. Les citoyens sont mécontents et plus particulièrement, comme M. Walter Vandebossche l'a rappelé, les commerçants de la chaussée de Mons, qui voient baisser de 45% leur chiffre d'affaire.

Vous savez combien j'étais partisan de l'extension du métro jusqu'à Erasme, mais lesdits commerçants ont bel et bien souffert de la manière dont on a aménagé la chaussée de Mons pour permettre l'arrivée du métro à Erasme.

Les riverains sont confrontés à des trafics de délestage créés par des automobilistes essayant d'éviter la chaussée de Mons.

Par rapport à la philosophie qui est la vôtre en matière d'amélioration du transport public, et que je partage, il est également grave de constater que les bus qui auraient dû circuler plus facilement sont aujourd'hui tragiquement bloqués sur la voirie que vous prétendiez dégager. Il faut pouvoir, toutes affaires cessantes, tirer les conclusions d'une situation qui ne fonctionne pas.

*probleem van de verkeerslichten aan de uitgang van Ikea. Die blijken ook buiten de openingsuren van de winkel te werken. Kan hiervoor geen pragmatische oplossing worden gevonden?*

*Er moet een tijdelijke beslissing komen tot het Gewest, de gemeente en de politiediensten een bevredigende oplossing hebben uitgewerkt. Wij moeten alles doen om te voorkomen dat de situatie ontaardt en er automobilisten met elkaar op de vuist gaan.*

Je ne suis pas un homme d'Etat mais un politicien de village. On a créé une situation de manière empirique, qui ne fonctionne pas. Je vous demande de reconnaître qu'il y a un échec dans l'aménagement des voiries à la chaussée de Mons, de tirer les leçons de cet échec et de veiller à tenir compte de ce qui a été constaté par la population, les autorités communales et les commerçants.

Une ordonnance de police a été signée entre-temps, qui vous a été notifiée, et qui met la Région en demeure de prendre des dispositions pour restaurer l'ordre public et assurer la commodité de passage chaussée de Mons. Je sais que vous contestez la légalité de l'ordonnance et je vous entendrai en réplique.

Mes questions sont les suivantes :

Des instructions ont-elles été données à vos services afin d'exécuter les travaux prévus dans cette ordonnance d'ici la fin du week-end prochain ? Si vos services ont besoin de deux, trois, quatre jours complémentaires, nous n'induirons pas un conflit inepte entre la Région et la commune. Nous essaierons, en bonne intelligence, en dialogue et en concertation, de trouver une solution qui vous convienne et nous convienne, avec le plein concours des services de police pour assurer la sécurité du chantier.

M. Vandebossche a brièvement évoqué la problématique du phasage des feux installés à la sortie du magasin Ikea, programmés pour permettre l'évacuation des voitures qui sortent du parking Ikea. Vos services évaluent jour après jour le phasage des feux. Mais celui-ci serait également en vigueur lorsque le magasin n'est pas ouvert. N'y a-t-il pas moyen de trouver pour cela aussi, dans l'urgence, une solution pragmatique ?

Le souci des autorités communales anderlechtoises, qui me semble être le vôtre également, est de trouver une solution urgente, transitoire. Elle n'aurait cours que jusqu'au moment où la Région, la commune et les services de police se seront mis autour de la table pour assurer la fluidité d'une situation qui, aujourd'hui, en termes de mobilité, empoisonne la vie de tout le monde et risque d'avoir pour conséquence que des automobilistes vont sortir de leur voiture et commencer à se battre.

Il y a deux ans de cela, du côté du parquet de

**De voorzitter.**- De heer Romdhani heeft het woord.

**De heer Mahfoudh Romdhani** *(in het Frans).*- *Ik ben gechoqueerd door de toon van de discussie. De mobiliteitsproblemen in Brussel zijn algemeen, maar dat leidt niet tot een meer globale discussie over de Brusselse mobiliteit.*

*Door enkel bepaalde problemen eruit te lichten of groepen zoals de pendelaars aan te vallen, lossen we niets op. We moeten sereen de zaken bestuderen en komen tot een globale visie.*

*Enkel het GEN kan ons redden.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Mijnheer Vandebossche, van u zijn we een dergelijk discours gewoon. U heeft uw reputatie weer waar gemaakt.

Toen ik zei dat de kleine zelfstandigen klagen, ging het over het verlies van klanten en niet over de verkeerssituatie, dat weet u heel goed. En wanneer u doet alsof ik die plannen voor de Bergensesteenweg persoonlijk uitgevonden en getekend heb, dan raad ik u aan om eens met uw

Bruxelles, on considèrait que ce n'était plus une priorité que de poursuivre les gens qui se "tapaient dessus". Je considère encore pour le moment, en tant que responsable de l'ordre public de la commune d'Anderlecht, que nous devrions tout faire pour éviter cela.

C'est pourquoi je lance cet appel pour que, en bonne intelligence entre la Région et les autorités communales, on puisse trouver une solution à ce problème d'engorgement du trafic sur la chaussée de Mons.

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

**M. Mahfoudh Romdhani.**- Sans vouloir me faire l'avocat du ministre, je suis personnellement choqué du ton donné à des problèmes existants. Le problème de la mobilité à Bruxelles est général. Il n'est pas lié à la rue Marie-Christine, à la chaussée d'Anvers ou à la chaussée de Mons. Tout ceci ne mène pas à une réflexion - que nous essayons de développer depuis longtemps au sein de notre parlement - sur une vision plus globale de la mobilité à Bruxelles.

Si l'on prend des segments, des attaques vis-à-vis des navetteurs ou autres, on se trouve en dehors de cette réflexion et on ne peut trouver aucune solution. La mobilité ne fonctionne pas comme il faut à Bruxelles, de manière générale, et pas uniquement à Anderlecht ou à Bruxelles-Ville. Restons calmes, faisons nos études sereinement, voyons ce qu'on peut faire en développant une vision plus globale, plus complémentaire.

La seule chose qui nous sauvera un jour sera le RER.

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

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Nous sommes habitués à de tels discours de votre part, M. Vandebossche.*

*Vous savez bien que les plaintes des petits indépendants dont je parlais concernaient la perte de clients et non le trafic. En outre, c'est un membre de votre parti, M. Chabert, et pas moi, qui a dessiné les plans pour la chaussée de Mons. J'ai seulement demandé l'autorisation.*

partijlid de heer Chabert te gaan praten, want hij heeft de plannen uitgetekend. Het klopt dat ik zelf de vergunning heb aangevraagd, maar op basis van de plannen die door een partijgenoot van u zijn uitgetekend.

Meer nog, dat gebeurde met de goedkeuring van de gemeente Anderlecht. Want daar is men in Anderlecht ook altijd goed in. U en de heer Simonet die samen onder één hoedje spelen tegen de regering : dat kennen we uit de discussie over de taalwetgeving en vinden we ook in dit dossier terug. De gemeente Anderlecht was van alles op de hoogte en heeft alles goedgekeurd en ik heb de bewijzen bij me.

**De heer Walter Vandenbossche.**- Dat van die taalwetgeving zou ik de minister graag eens zien uitdiepen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Minister-president Picqué heeft dat allemaal uiteengezet, ik meen in "Le Soir". U moet dat maar eens opnieuw lezen.

Doen alsof de Bergensesteenweg een persoonlijk project van mij was, is dus sterk overdreven. Voor het overige ken ik u.

Ik heb bij de opening van Ikea Anderlecht duidelijk gezegd dat ik de verkeerssituatie in elk geval zou evalueren na een aantal weken of een maand.

*(verder in het Frans)*

*Een maand is een aanvaardbare termijn voor de heraanleg van een steenweg, met name om te kijken of het verkeer zich herstelt.*

*(verder in het Nederlands)*

U doet alsof we de afgelopen maand niets gedaan hebben. Wel, ik zal u een volledig overzicht geven, met alle data, van wat mijn kabinet en ikzelf hebben gedaan. Mijn administratie volgde de situatie ter plaatste bijna dagelijks op. Er waren ook voortdurend contacten tussen mijn administratie, mijn kabinet, de politie van Anderlecht, De Lijn Vlaams-Brabant, het kabinet Peeters, de minister van Openbare Werken van het Vlaams Gewest en de gemeente Sint-Pieters-Leeuw.

Ik heb in dit dossier onder meer de volgende acties

*Enfin, cela s'est fait avec l'approbation de la commune d'Anderlecht, et je peux vous le prouver. Pour vous opposer au gouvernement, vous faites la paire avec M. Simonet, comme dans la discussion sur la législation linguistique.*

**M. Walter Vandenbossche** *(en néerlandais).*- *Je voudrais bien que le ministre creuse la question de la législation linguistique.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Relisez les déclarations de M. Picqué dans "Le Soir".*

*Lors de l'ouverture de Ikea à Anderlecht, j'avais dit que le trafic serait évalué après quelques semaines ou un mois.*

*(poursuivant en français)*

Un mois est un délai tout à fait acceptable pour le réaménagement d'une chaussée, et notamment pour y observer si le trafic se stabilise.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Mon administration a suivi l'évolution de la situation sur place presque quotidiennement. Il y a eu des contacts permanents entre mon administration, mon cabinet, la police d'Anderlecht, De Lijn section Brabant flamand, le cabinet de Leo Peeters - qui est le ministre des Travaux publics de la Région flamande -, ainsi qu'avec la commune de Leeuw-Saint-Pierre.*

*Au cours de ces dernières semaines, je n'ai cessé d'entreprendre des démarches, soit pour tenir la situation à l'oeil, soit pour rectifier le tir le cas échéant. Certes, il y a un problème. Mais cette artère était déjà saturée avant l'ouverture d'Ikea.*

*Enfin, pour en conclure avec Ikea, l'ensemble du collège des bourgmestre et échevins d'Anderlecht*

ondernomen:

- vanaf 15 maart tot heden: bijna dagelijkse opvolging ter plaatse door mijn administratie, voornamelijk in functie van het verbeteren van de afstelling van de verkeerslichten; regelmatig overleg met de politie van Anderlecht en met De Lijn;
- 6 april: gezamenlijk werkbezoek, observatie en analyse ter plaatse door mijn kabinet, de directie Wegen, de directie Speciale Technieken, De Lijn en de Schepen van Mobiliteit en de administratie van Sint-Pieters-Leeuw, waar de voornaamste problemen zich voordoen;
- 8 april: vraag om het standpunt van minister Peeters over de busbanen;
- 11 april: dossier op de agenda van het College van Sint -Pieters-Leeuw;
- 12 april: overleg met gemeente Sint -Pieters-Leeuw - het gekke is dat Sint-Pieters-Leeuw nooit gevraagd heeft om de opheffing van de busbaan, daar kom ik straks op terug -;
- 13 april: werkbezoek ter plaatse door mijn kabinet, mijn administratie en mezelf;
- 15 april: opnieuw overleg met kabinet Peeters;
- 16 april: opnieuw werkbezoek door mezelf;
- 18 april: uitgebreide brief aan het advocatenkantoor dat het wijkcomité vertegenwoordigt, met daarin de stappen die we genomen hadden en de termijn waarbinnen we zouden beslissen, namelijk ten laatste tegen nu vrijdag;
- 19 april: dossier op de agenda van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid in aanwezigheid van mijn kabinet;
- 20 april: formeel overleg met de directie van Ikea Anderlecht.

*était présent au déjeuner organisé par l'entreprise, sauf vous. Le collègue d'Anderlecht a décidé collégialement d'octroyer un permis à Ikea, pas moi.*

Dat volstaat om aan te tonen dat ik de voorbije

weken voortdurend stappen heb gezet, hetzij om de situatie in het oog te houden, hetzij om bij te sturen daar waar mogelijk. Uiteraard erken ik dat er een probleem is. Maar voor de opening van Ikea was er ook al een probleem. Dat vergeet u misschien. Op die plaats reden toen al 1.800 voertuigen per uur, hetgeen een verzadiging van 106% betekent. Die weg was dus verzadigd vóór de opening van Ikea. Als u dus doet, mijnheer Vandenbossche, alsof Ikea de bron van alle kwaad was, bent u fout.

Het laatste wat ik over Ikea wil zeggen is dit: bij mijn ontbijt bij Ikea was het voltallige college van burgemeester en schepenen van Anderlecht aanwezig, op u na. U bent lid van dat college. En een van de werkingsregels van een college is dat de leden collegiaal beslissen. Het college van Anderlecht heeft collegiaal beslist om Ikea een vergunning te geven en toe te laten, niet ik.

**De heer Walter Vandenbossche.**- Het spijt mij, ik heb tegengestemd.

**De voorzitter.**- Mijnheer Vandenbossche, u hebt niet het woord. Gelieve de minister te laten uitspreken.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik hoor de heer Vandenbossche vandaag opnieuw fulmineren tegen Ikea. Ik heb altijd geleerd in die fameuze rechtscursussen, mijnheer Vandenbossche, dat in een collegiaal orgaan iedereen beslist.

Ofwel zijn de leden voor en beslist het college ervoor, ofwel zijn sommige leden ertegen en dan moeten ze zich neerleggen bij de meerderheid en achteraf de genomen beslissing verdedigen; ofwel blijven ze het oneens en dan moeten ze hun ontslag indienen. Maar wat u de afgelopen maanden doet, is voortdurend oppositie voeren tegen de beslissingen die worden genomen door een college waar u zelf lid van bent. Niet alleen ik, maar ieder lid van deze Brusselse regering heeft daar een probleem mee, waardoor wij ons af en toe afvragen, mijnheer Vandenbossche, of u nog wel tot de meerderheid behoort.

*(verder in het Frans)*

*Sinds de ingebruikneming van enkele weken geleden is de situatie inderdaad niet verbeterd. In de richting van Brussel veroorzaakt de versmalling*

**M. Walter Vandenbossche** *(en néerlandais).*- *J'ai voté contre.*

**M. le président.**- M. Vandenbossche, vous n'avez pas la parole.

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Au sein d'un organe collégial, chaque membre décide.*

*Soit les membres sont favorables et le collège décide favorablement, soit quelques membres sont opposés, auquel cas ils doivent se ranger aux côtés de la majorité et défendre les décisions prises, soit ils continuent leur opposition et ils doivent démissionner.*

*Ces derniers mois vous avez fait de l'opposition systématique aux décisions d'un collège dont vous êtes membre. Je ne suis pas le seul membre de ce gouvernement bruxellois à qui cela pose problème : nous nous demandons si vous faites encore partie de la majorité, M. Vandenbossche.*

*(poursuivant en français)*

Après quelques semaines d'utilisation, la situation ne s'est effectivement pas améliorée.

En direction de Bruxelles, le passage de deux bandes de circulation à une seule provoque une file de véhicules jusqu'à hauteur du GB de Sint-Pieters-

*tot één rijstrook files tot aan de GB van Sint-Pieters-Leeuw. Niet alleen het kruispunt van de Bergensesteenweg met de toegangsweg tot de Ring zorgt voor problemen, maar ook de toegang tot Ikea, Coca-Cola en het Sint-Niklaas-Instituut.*

*Heel wat voetgangers begeven zich van het metrostation CERIA naar Ikea. Meestal gebruiken ze het voetpad aan de kant van de school en steken ze tegenover de winkel over. Het voetpad aan de kant van Coca-Cola wordt amper benut omdat de werkzaamheden niet voltooid zijn.*

*De voorsorteerstrook voor het kruispunt met de Leemanslaan is te ruim.*

*De hoofduitgang van Ikea is onderbenut, terwijl de uitgang via de Zuunstraat druk gebruikt wordt, zelfs door wagens die naar de Ring terugkeren. De hoofduitgang zou beter moeten worden aangeduid.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik herinner u eraan dat voor de komst van Ikea de Bergensesteenweg verzadigd was ter hoogte van Coca-Cola en het complex met de Ring. De verantwoordelijkheid voor de huidige doorstromingsproblemen ligt dus niet bij degene die beslist heeft om de busbaan aan te leggen, maar bij diegenen die een bouwvergunning aan Ikea hebben afgeleverd. Voor zover ik weet, heeft de gemeente Anderlecht die vergunning afgeleverd, onder het burgemeesterschap van de heer Simonet.

Wat ik nu moet doen, is in een reeds oververzadigde situatie - ik citeer uit de effectenstudie, uitgevoerd in 2003 in opdracht van Ikea - oplossingen bedenken die aanvaardbaar zijn voor de hele gemeenschap.

Het invoeren van de busbaan ter hoogte van Ikea was de meest logische beslissing van alle werken die reeds zijn uitgevoerd in Brussel en in Vlaanderen. Brussel voorziet in zijn GewOP een reductie van het inkomende autoverkeer met 20% in vergelijking met het niveau van 1999. Ook het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gaat uit van een noodzakelijke reductie van het autoverkeer en wil voorrang geven aan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers, die minder ruimte in beslag nemen. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat het voor pendelaars onmogelijk mag worden om Brussel te bereiken.

Leeuw.

Un flux important de piétons vient de la station de métro CERIA au magasin Ikea (35% des clients de Ikea prennent le métro). Ces piétons passent principalement par le trottoir, côté école, et traversent la chaussée devant le magasin. Le trottoir longeant Coca-Cola est sous-utilisé car les travaux n'y sont pas encore terminés.

En direction de Bruxelles, la file de voitures longeant Ikea a des difficultés à se vider correctement lors des cycles du carrefour à feux (chaussée de Mons / accès Ikea / accès Coca-Cola / accès St-Niklaas-Instituut) parce que l'unique bande menant directement au carrefour chaussée de Mons / bretelle d'accès au Ring ne peut absorber tout le flux des véhicules continuant vers le viaduc.

En direction de Bruxelles, la bande présélection de virage à gauche avant le carrefour avec le boulevard Leemans est trop grande par rapport au nombre de véhicules qu'elle doit contenir.

La sortie principale d'Ikea est sous-utilisée (5 à 6 véhicules par cycle), alors que la sortie par la rue de Zuen est fortement utilisée, même par des véhicules retournant vers le Ring. Il semble que les sorties du parking Ikea sont indiquées principalement vers la rue de Zuen alors que la sortie principale est celle située au carrefour à feux (deux bandes de sortie). Les véhicules sortant par la rue de Zuen pour retourner vers le Ring s'ajoutent à la file existante alors qu'ils pourraient transiter plus facilement par la sortie principale.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Je vous rappelle qu'avant l'arrivée d'Ikea, la chaussée de Mons était déjà saturée à hauteur de Coca-Cola. La responsabilité des problèmes de circulation actuels ne repose donc pas sur celui qui a décidé d'aménager la bande bus, mais sur ceux qui ont octroyé un permis de bâtir à Ikea, soit la commune d'Anderlecht.*

*Ma tâche consiste à concevoir des solutions acceptables pour l'ensemble de la communauté, dans une situation déjà sursaturée.*

*L'introduction de la bande bus à hauteur d'Ikea était la décision la plus logique de tous les travaux déjà réalisés à Bruxelles et en Flandre. Bruxelles*

Ik stel vast dat de gemeente Anderlecht tijdens de coördinatievergaderingen tussen het Brussels Gewest, de gemeente Anderlecht, Ikea en De Lijn over de heraanleg van de Bergensesteenweg nooit enig bezwaar heeft geuit tegen de aanleg van een aparte busstrook. Ik heb de verslagen bij me.

*(verder in het Frans)*

*Uit het rapport blijkt duidelijk dat vertegenwoordigers van de gemeente Anderlecht bij de vergaderingen over de heraanleg van de Bergensesteenweg aanwezig waren.*

*Blijkbaar zijn er grote problemen, mijnheer Simonet, tussen uw diensten voor mobiliteit, stedenbouwkunde en de politie. Dat is uw verantwoordelijkheid. Ik heb verslagen waaruit blijkt dat de gemeente Anderlecht geen enkel bezwaar heeft geopperd tegen een busstrook in de richting van het stadscentrum.*

*U kunt niet zomaar alle verantwoordelijkheid bij het gewest leggen.*

*(verder in het Nederlands)*

Deze week hoop ik de laatste cijfers van De Lijn te krijgen, maar die zijn niet essentieel. De gemeente Sint-Pieters-Leeuw, de enige die de problemen echt op haar grondgebied ondervindt, steunt de aanleg van de vrije busbaan in Anderlecht.

*(verder in het Frans)*

*De gemeente Sint-Pieters-Leeuw is voorstander van een eigen bedding.*

*(verder in het Nederlands)*

De gemeente Sint-Pieters-Leeuw steunt de aanleg van de busstrook in Anderlecht, maar rekent wel op De Lijn voor een hogere busfrequentie op het Vlaams Gewest voor de uitvoering van het streefbeeld Bergensesteenweg. Volgens het mobiliteitsplan van Sint-Pieters-Leeuw krijgt de Bergensesteenweg twee maal een rijstrook voor het autoverkeer en komt er een actieplan om de gevolgen voor het gemeentelijke wegennet te beperken.

De Vlaamse regering onderschrijft de visie die in de streefbeeldstudie is uitgewerkt, aangezien er

*prévoit dans son PRD une réduction de 20% du trafic entrant par rapport à 1999. De même, le Plan flamand d'aménagement du territoire se base sur une réduction nécessaire du trafic automobile et veut donner la priorité au transport public, aux cyclistes et aux piétons.*

*Je constate que, lors des réunions de coordination entre la Région bruxelloise, la commune d'Anderlecht, Ikea et De Lijn, concernant le réaménagement de la chaussée de Mons, la commune d'Anderlecht n'a jamais émis d'objection contre l'aménagement d'une bande bus séparée.*

*(poursuivant en français)*

Le rapport précise : "Réaménagement de la chaussée de Mons entre le Ring et la frontière régionale. Réunion du 20 avril 2004. Présents pour la commune d'Anderlecht : M. Debry, commune d'Anderlecht, échevin, et M. Boulanger, commune d'Anderlecht, urbanisme". Je lis dans un autre rapport : "Réaménagement de la chaussée de Mons. Réunion du 28 juin 2004. Présents : M. Debry, commune d'Anderlecht, échevin, Mme Vanpévenage, échevine". La commune est présente.

Je constate, M. Simonet, qu'il y a apparemment de grands problèmes entre vos services mobilité, urbanisme et police. Cela relève de votre responsabilité et non de la mienne. J'ai ici des rapports qui parlent d'un site propre dans le sens de l'entrée de la ville et où il apparaît clairement que la commune d'Anderlecht, représentée juridiquement et légalement par les personnes compétentes, n'a pas émis d'objection.

Imputer la responsabilité uniquement à la Région serait donc un peu hâtif.

*(poursuivant en néerlandais)*

*J'espère recevoir les derniers chiffres de De Lijn cette semaine, mais ils ne sont pas essentiels. La commune de Leeuw-Saint-Pierre, la seule qui rencontre ces problèmes sur son territoire, soutient l'aménagement d'une bande bus à Anderlecht.*

*(poursuivant en français)*

La commune de Leeuw-Saint-Pierre, qui est la plus concernée, est favorable au site propre.



rekening wordt gehouden met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de keuze van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van Vlaams-Brabant om de weg te gebruiken als een as voor het openbaar vervoer. De Vlaamse regering kan niet op enkele weken tijd budgetten beschikbaar maken, maar is kennelijk wel van plan om de aanleg sneller te laten gebeuren.

De Provinciale Commissie Verkeersveiligheid van Vlaams-Brabant, waarin ook de gemeente Sint-Pieters-Leeuw en het Vlaams Gewest vertegenwoordigd zijn, bevestigde op 19 april dat ze geen probleem heeft met de busstrook op Brussels grondgebied en verleende haar akkoord aan het voorstel van De Lijn om ook op het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw een busstrook aan te leggen.

Ik stel bijgevolg vast dat men van plan is om de busstrook op het gebied van het Brussels Gewest te verlengen met ongeveer tweehonderd meter. Dat zou in het midden van de maand mei gebeuren. Volgens mij betekent dat natuurlijk dat de problemen verder worden verschoven op het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw, maar blijkbaar bestaat de wil om de busstrook te verlengen, en ik moet daar rekening mee houden.

Morgen zal ik een beslissing nemen over de volledige of gedeeltelijke opheffing van de busstroken op basis van alle informatie waarover ik beschik.

Het gaat echter over veel meer. De afschaffing van de busstroken zal de problemen niet oplossen. Er moeten andere maatregelen worden genomen, en daar hebben we de afgelopen dagen aan gewerkt.

*(verder in het Frans)*

*We zouden de bussluit aan de Bergensesteenweg en de Leemanslaan kunnen afschaffen en twee rechte rijstroken aanleggen tussen de Bergensesteenweg en de ingang van Ikea.*

*De benodigde ruimte kan op de rijstrook die naar links gaat worden gevonden en die te lang is. Tegelijk kan de busstrook vóór het kruispunt tussen de Bergensesteenweg en de ingang van Ikea worden gecombineerd met de rijstrook die naar rechts gaat en die weinig wordt gebruikt. Zo komt er twintig meter vrij voor een sorteerstrook op het kruispunt om*

*(poursuivant en néerlandais)*

*En même temps, la commune de Leeuw-Saint-Pierre compte sur De Lijn pour augmenter la fréquence des bus en Région flamande. Selon le plan de mobilité de la commune, la chaussée de Mons sera dotée de deux fois une bande pour la circulation automobile. Un plan d'action permettra de limiter les conséquences pour le réseau des voiries communales.*

*Le gouvernement flamand tient compte du Plan flamand d'aménagement du territoire flamand et du Plan provincial d'aménagement du territoire pour le Brabant flamand, qui visent à utiliser la chaussée comme axe pour le transport public.*

*Le gouvernement flamand n'est pas en mesure de rendre les budgets disponibles en quelques semaines, mais à l'intention d'accélérer la procédure.*

*La commission provinciale pour la Sécurité routière du Brabant flamand, dans laquelle sont représentées la commune de Leeuw-Saint-Pierre et la Région flamande, a confirmé le 19 avril n'avoir aucun problème avec la bande bus sur le territoire de Bruxelles et a approuvé la proposition de De Lijn relative à l'aménagement de la bande bus sur le territoire de Leeuw-Saint-Pierre également. La bande bus devrait être prolongée de deux cents mètres sur le territoire bruxellois, probablement dans le courant du mois de mai.*

*Demain, je prendrai la décision quant à la suppression complète ou partielle des bandes bus sur la base des informations dont je dispose.*

*Cette suppression ne résoudra cependant pas le problème pour autant. Il faudra prendre d'autres mesures.*

*(poursuivant en français)*

*On pourrait sacrifier le petit sas pour bus au carrefour de la chaussée de Mons et du boulevard Leemans afin de créer deux bandes en ligne droite depuis le carrefour entre la chaussée de Mons et l'entrée d'Ikea.*

*Une partie de l'espace nécessaire serait pris sur la bande tournant à gauche, qui est trop longue. Conjointement, la bande bus en amont du carrefour*

*meter vrij voor een sorteerstrook op het kruispunt om rechtdoor te rijden.*

*Die twee maatregelen kunnen op korte termijn worden uitgevoerd en ervoor zorgen dat het verkeer op het kruispunt vlotter verloopt. Ook het daaropvolgende kruispunt wordt dan beter benut (Bergensesteenweg - Leemanslaan - Ring). De file die nu tot Sint-Pieters-Leeuw loopt wordt dan grotendeels opgelost door een betere werking van deze kruispunten.*

*Inzake de afstelling van de verkeerslichten past de Directie Bijzondere Technieken geleidelijk de verkeerslichten aan aan de evolutie van het verkeer. Dat heeft reeds tot goede resultaten geleid. Door de vrijmaking van het trottoir langs Coca-Cola en de wijzigingen aan de wegmarkering voor voetgangers, krijgen de voertuigen die rechtdoor rijden richting Brussel langer groen licht.*

*Het voetgangersprobleem komt erop neer dat die de Bergensesteenweg oversteken aan het kruispunt Ikea/Coca-Cola via een manueel bediend verkeerslicht. Dat ontregelt het autoverkeer. Er is een voorstel om de voetgangers aan de andere kant van de Westring te laten oversteken, mits een aangepaste signalisatie in de twee richtingen.*

*Met Ikea is vanmorgen overeengekomen om de bewegwijzering van de uitritten van de parking aan te passen, zodat meer wagens naar het belangrijkste kruispunt worden geleid (Ikea - Coca-Cola - Bergensesteenweg - ingang van de school).*

*Ook een verlenging van de busstrook op het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw wordt overwogen op uitdrukkelijke aanvraag van de betrokken gemeente.*

*(verdern in het Nederlands)*

Omdat de steenweg opnieuw opengesteld is voor het verkeer op hetzelfde ogenblik dat Ikea de deuren heeft geopend, is het moeilijk in te schatten welke van de twee factoren het meest op de verkeerssituatie weegt. Tijdens de ochtendspits zijn de problemen vergelijkbaar met de periode voor de aanpassingen, alleen staat de file nu in Vlaanderen.

We geven toe dat er nu ook buiten de spitsuren opstoppen zijn. Dat is vooral aan Ikea te wijten, al zijn er twee redenen om dat probleem te relativeren. Ten eerste is het aantal klanten dat de

entre la chaussée de Mons et l'entrée d'Ikea, serait combinée avec la bande tournant à droite, celle-ci étant peu encombrée. Ceci permettrait de dégager une vingtaine de mètres pour une bande de sélection au carrefour permettant d'aller tout droit.

Ces deux mesures, qui peuvent être réalisées à très court terme, permettraient de mieux dégager le carrefour et de mieux utiliser le carrefour suivant (chaussée de Mons - boulevard Leemans - Ring). La file qui se forme jusqu'à Leeuw-Saint-Pierre sera résorbée en grande partie par le meilleur fonctionnement de ces carrefours.

En ce qui concerne la modification des phases de feux : la direction des Techniques spéciales adapte progressivement les feux en fonction de l'évolution du trafic et a déjà obtenu des résultats sensibles. Le dégagement du trottoir longeant Coca-Cola et les modifications qui seront apportées au marquage (révision du marquage pour piétons) permettront de laisser plus longtemps les feux au vert pour les véhicules allant tout droit, en direction de Bruxelles.

Au niveau de la signalisation pour les piétons : parmi ses clients, Ikea compte bon nombre de piétons. Actuellement, ceux-ci traversent la chaussée de Mons au carrefour Ikea/Coca-Cola via un feu à commande manuelle, ce qui perturbe souvent le trafic par des interruptions irrégulières, selon le nombre de piétons. Une proposition consiste à faire traverser les piétons de l'autre côté du Ring Ouest - après les files - et à mettre en place une signalisation adéquate dans les deux sens pour les guider efficacement.

Par ailleurs, lors de contacts qui ont eu lieu ce matin avec Ikea, il a été convenu que le balisage des sorties de son parking sera modifié, afin de favoriser les sorties par le carrefour principal (Ikea - Coca-Cola - chaussée de Mons - entrée de l'école). Cela évitera de gonfler le trafic rue de Zuen par des véhicules se dirigeant vers le Ring.

Le prolongement du site propre emprunté par le bus sur le territoire de Sint-Pieters-Leeuw est également envisagé, ceci à la demande expresse de la commune en question.

Depuis le début de l'étude, mon cabinet a été en contact permanent avec De Lijn et la commune de Leeuw-Saint-Pierre. Ce contact a été maintenu

relativeren. Ten eerste is het aantal klanten dat de metro gebruikt om naar Ikea te komen veel groter dan verwacht. Het gaat meer bepaald om 35% van alle klanten. Ten tweede komt het merendeel van de klanten van de Ring, en niet van de Bergensesteenweg. In de toekomst zal De Lijn door een busstrook van Halle tot aan de Ring een hogere reissnelheid halen.

Mijnheer Vandenbossche, ik overleg uiteraard met mijn Vlaamse collega's die bevoegd zijn voor Mobiliteit en Openbare Werken, ook over de Bergensesteenweg.

Wat uw vraag over het NMBS-station betreft, moet ik u zeggen dat de NMBS de capaciteit van de lijn 50A op het grondgebied van de gemeente Anderlecht uitbreidt tot vier sporen. Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan voorziet een nieuw NMBS-station ter hoogte van het COOVI. Dat station staat in de plannen van de NMBS en zal in de toekomst een alternatief bieden voor de infrastructuur van de MIVB en ervoor zorgen dat de omliggende wijken beter worden bediend.

*(verder in het Frans)*

*Ik ben blij dat de heer Simonet geen conflict wil veroorzaken tussen zijn gemeente en het gewest. U interpelleert mij nu als volksvertegenwoordiger en dus antwoord ik wat uitgebreider dan op uw brief als burgemeester.*

*In plaats van u een kopie te sturen van mijn brief aan het comité van 18 april, heb ik ervoor gekozen u hier in de commissie te antwoorden.*

*In de toekomst zou het handiger zijn wanneer we elkaar gewoon opbellen of mailen. Zo doen redelijke mensen dat.*

*Had u niet beter gewacht tot deze vergadering voor u uw ordonnantie uitvaardigde, een ordonnantie die trouwens volledig illegaal is?*

durant le chantier et se poursuit actuellement dans la recherche d'une amélioration de la situation après la fin du chantier.

La commune de Leeuw-Saint-Pierre n'a pas été associée à l'étude, mais les services de l'AWV (Administration Wegen en Verkeer) du brabant flamand l'ont été. Ces entités n'ont pas réagi au projet et n'ont pas fait de remarques lors de l'enquête publique.

La commune d'Anderlecht a été pleinement associée à l'étude et était représentée lors des réunions par ses services de l'urbanisme et de la mobilité, c'est-à-dire les services compétents. Outre votre collègue, les échevins ont assisté à certaines réunions.

L'implication d'Ikea, dont l'impact bénéfique sur l'économie locale et régionale est bien entendu indubitable, est due à une sous-utilisation de la sortie de son parking par la sortie principale (seulement 5 à 6 véhicules par cycle). Un nombre important de véhicules qui rejoignent le Ring le font en sortant par la rue de Zuen, et se réinjectent donc dans la file longeant Ikea au lieu de sortir directement au carrefour principal.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Comme la chaussée a été rouverte à la circulation en même temps que l'ouverture d'Ikea, il est difficile d'estimer ce qui pèse le plus sur le trafic. Les problèmes rencontrés aux heures de pointe du matin comparables à ceux qu'il y avait avant les travaux.*

*Il est vrai que maintenant il y a aussi des embouteillages en dehors des heures de pointe. Ceux-là sont surtout imputables à Ikea. Cela peut toutefois être relativisé, d'abord parce qu'il y a plus de clients que prévu qui se rendent à Ikea en métro, et ensuite parce que la majorité des clients viennent par le Ring. Dans l'avenir, les bus de De Lijn iront plus vite, grâce à la mise en place d'une bande bus allant de Hal au Ring.*

*Je me concerte évidemment avec mes collègues flamands en charge de la Mobilité et des Travaux publics.*

*La SNCB a mis la ligne 50A à quatre voies sur la commune d'Anderlecht. Le plan de développement*

*régional prévoit une nouvelle gare SNCB à hauteur du CERIA. Cette gare figure dans les plans de la SNCB et permettra de mieux desservir les quartiers environnants.*

*(poursuivant en français)*

J'entends M. Simonet déclarer qu'il ne veut pas provoquer de conflit entre sa commune et la Région, ce dont je me réjouis. Ma réponse écrite était probablement plus courte. Comme je le disais hier à deux journalistes, vous m'avez envoyé une lettre comme bourgmestre. Vous m'interpellez aujourd'hui comme bourgmestre-député dans la commission parlementaire.

Le 18, j'ai écrit une lettre au comité, dont j'aurais pu vous envoyer une copie. J'ai fait le choix de vous donner les explications aujourd'hui, en commission, suite à votre interpellation, et d'avoir immédiatement un débat, puisqu'un autre membre de la commission a posé une question.

Si j'envoie une lettre à quelqu'un sans recevoir de réponse, et que la situation ne peut souffrir de délai, je téléphone ou j'envoie un e-mail. Ce sont des habitudes normales entre gens raisonnables. Je vois beaucoup de membres de la commission acquiescer à cela. Nous ne nous sommes pas téléphonés, ce que nous aurions probablement dû faire et devrions faire davantage à l'avenir.

Pourquoi n'avoir pas attendu cette commission pour prendre votre ordonnance, qui est d'ailleurs complètement illégale, ce que je peux vous montrer juridiquement ? Vous vous référez à des arrêts de la Cour de cassation qui n'ont rien à voir. La loi est très claire : votre ordonnance est illégale.

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*- *We hebben gezien hoe u als groot jurist het CGVS (Commissariaat-Generaal voor de Vluchtelingen en Staatslozen) hebt aangepakt.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Uw partijgenoten, de heren Reynders en Duquesne, vinden anders dat ik dat uitstekend gedaan heb. En ik ben afgestudeerd met grote onderscheiding.*

*Waarom hebt u de commissievergadering niet afgewacht voor u uw ordonnantie uitvaardigde?*

**M. Jacques Simonet.**- Nous savons que vous êtes un grand juriste et avons vu l'état dans lequel vous avez mis le CGRA (Commissariat général aux réfugiés et aux apatrides).

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'était une mesure très positive, ce qui est confirmé par l'ensemble de votre parti. MM. Reynders et Duquesne m'en félicitent chaque fois que je les rencontre. Si vous voulez connaître mes résultats universitaires : j'ai obtenu une grande distinction.

Pourquoi n'avez-vous pas attendu la séance de

(Rumoer)

*De termijn is bijzonder vreemd. Bovendien is de politieverordening onwettig. U wilt geen conflict tussen de gemeente en het gewest creëren. Waarom hebt u dan een eenzijdige verordening uitgevaardigd zonder eerst een telefoontje te plegen?*

*Ik heb geen zin om met u in conflict te treden. Ik zal ten gepaste tijde een beslissing nemen, zonder enige populariteit na te streven.*

**De voorzitter.**- De heer Vandenbossche heeft het woord.

**De heer Walter Vandenbossche.**- Mijnheer Smet, ik heb u niet persoonlijk in vraag gesteld. Ik heb op het einde uitdrukkelijk gezegd dat het er allemaal veel beter zou uitgezien hebben, wanneer u het zelf zou getekend hebben en niet omgekeerd. Maar als u mij persoonlijk wilt pakken, wijt ik dat, net als vele parlementsleden, aan uw gebrek aan parlementaire ervaring. U bent het niet gewend om aan dit soort debatten deel te nemen en daarom bent u altijd zenuwachtig. Dat is u gegund, u leert het wel, ik maak mij daar niet ongerust over.

Wat de lokale handel betreft sprak ik wel degelijk over een ernstig klantenverlies dat zich voordoet. De zakencijfers zijn op dit ogenblik met ongeveer 40% met gedaald. Daar wil ik u toch wel op wijzen.

Verder heb ik mijn twijfels bij uw basisidee om de voertuigen niet langs de Zuunstraat, maar via de Bergensesteenweg opnieuw in te spuiten in de file. Ik raad u aan om te doen wat ik heb gedaan, namelijk daar eens met uw wagen voorbijrijden. Niettegenstaande de verkeerslichten is de file constant. De verkeerslichten onderbreken de file niet; zij is van die aard dat de wagens gewoon niet doorkunnen. Ik denk, maar dit moet worden onderzocht, dat uw idee technisch geen oplossing biedt.

Als u met de mensen van Ikea spreekt, denk ik dat er een oplossing is die u kunt voorstellen. Er komt inderdaad een massa voertuigen langs de Ring. We moeten onderzoeken, op kosten van Ikea en niet op

commission d'aujourd'hui pour prendre votre ordonnance ?

(Rumeurs)

Je trouve le timing très bizarre, et de toute manière l'ordonnance est illégale. Vous déclarez ne pas vouloir entrer dans un conflit commune/Région. Prendre une ordonnance unilatérale sans téléphoner préalablement équivaut à chercher le conflit.

Personnellement, je n'ai aucune envie d'entrer en conflit avec vous. Je prendrai toutefois une décision pour les Bruxellois, ainsi que pour les navetteurs flamands, en temps voulu et en connaissance de cause, sans chercher à me rendre populaire.

**M. le président.**- La parole est à M. Vandenbossche.

**M. Walter Vandenbossche** (en néerlandais).- *Concernant le commerce local, je parlais bien d'une importante perte de clientèle. Les chiffres d'affaires ont baissé d'environ 40%.*

*De plus, j'é mets des doutes quant à votre idée de réinjecter les véhicules dans la file via la chaussée de Mons et non le long de la rue de Zuen. Malgré les feux de signalisation, les files sont permanentes. Ces feux n'interrompent pas ces files, mais sont de nature à empêcher le transit des voitures. D'un point de vue technique, votre idée n'offre pas de solution.*

*Nous devons examiner la possibilité de créer un accès direct reliant le Ring au parking d'Ikea, et ce aux frais d'Ikea et non du contribuable. Certes, la chaussée de Mons connaissait déjà un haut degré de saturation, mais aujourd'hui la situation est devenue invivable.*

*Il conviendrait d'évaluer la sécurité des cyclistes dans le projet que la Région bruxelloise a élaboré à ce sujet. Un certain nombre de distances ne sont pas respectées. Connaissant votre attachement pour le vélo, je ne comprends pas que vous n'examiniez pas plus sérieusement ce problème.*

*Il serait utile qu'il y ait une passerelle pour les piétons, afin que les 30 à 35% de clients d'Ikea qui s'y rendent en métro puissent traverser la chaussée de Mons sans encombres.*

kosten van de belastingsbetaler, of er geen mogelijkheid kan worden gecreëerd om vanop de Ring rechtstreeks naar de parking van Ikea te rijden. U hebt gelijk wanneer u zegt dat de Bergensesteenweg sowieso al een hoge saturatiegraad kende. De situatie was echter nog net nipt af en toe leefbaar, terwijl de huidige situatie onleefbaar is geworden.

Ik denk ook dat het goed zou zijn als u eens de veiligheid van de fietsgebruiker zou onderzoeken in het project dat het Brussels Gewest hierrond heeft uitgewerkt. De fietsgebruiker is niet veilig. Een aantal afstanden zijn niet gerespecteerd. Ik hoorde u vanmorgen pleiten voor het fietsgebruik en ik weet dat dit u na aan het hart ligt. Ik begrijp dan ook niet dat u dit probleem niet ernstig zou laten onderzoeken. Ik zeg dus niet dat u, Pascal Smet, persoonlijk de draak steekt met deze zaken. Maar u moet weten dat een aantal afmetingen niet werden nageleefd.

Het lijkt me nuttig dat er een voetgangersbrug komt. U citeert het cijfer van 30 à 35% van de klanten van Ikea die met de metro naar de winkel komen, maar de voetgangers zouden de Bergensesteenweg met een brug moeten kunnen oversteken.

Tenslotte wil ik opmerken dat het natuurlijk gemakkelijk is om de verantwoordelijkheid op anderen af te schuiven. U hebt er al gauw de nadruk op gelegd wie volgens u de goeden en wie de slechten zijn. Ik heb dat niet willen doen.

Mijnheer Smet, u moet nu niet veel meer vergaderen, maar vooral zaken realiseren en de situatie zo snel mogelijk oplossen in het belang van zeer veel mensen, instellingen en bedrijven.

**De voorzitter.**- De heer Simonet heeft het woord.

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*- *Ik ben tevreden over het antwoord van de minister maar iets minder over de toon die hij aansloeg.*

*In uw besluit zegt u dat u beslissingen neemt om uw populariteit te bevorderen...*

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

*M. Smet, vous ne devez plus participer à tant de réunions, mais agir et résoudre la situation le plus vite possible dans l'intérêt de beaucoup de personnes, d'institutions et d'entreprises.*

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

**M. Jacques Simonet.**- Je suis à la fois heureux de la réponse du ministre et moins enchanté du ton qui a été le sien. Sans revenir sur ce que j'ai dit, je tenterai de répondre point par point :

Je vous ai entendu dire en conclusion de votre réponse que vous preniez des décisions pour être populaire.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je n'ai pas pris cette

*heb deze beslissing niet genomen om mijn populariteit te bevorderen maar vanuit mijn bezorgdheid voor het algemeen belang.*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Zo heb ik het niet begrepen.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Toch heb ik het zo gezegd.*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *U hoeft zich niet te verbazen over de timing van de ordonnantie. Als ik uw uitvoerig antwoord vroeger had ontvangen, had ik deze ordonnantie niet genomen. Ik feliciteer uw kabinet trouwens met de haast continue follow-up van de situatie.*

*Aangezien ik u op 5 april reeds had geschreven en ik vijftien dagen later nog altijd geen antwoord had ontvangen, had ik voldoende redenen tot ongerustheid.*

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

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *U reageert blijkbaar anders op dringende problemen dan ik.*

*In dat geval had ik anders gereageerd. Toen bleek dat er geen stedenbouwkundige vergunning was voor deze werken, heeft mevrouw Dupuis er meteen een afgeleverd. Ik had toen de werken al kunnen laten stopzetten, maar ik heb dat niet gedaan.*

décision pour être populaire... mais dans l'intérêt général.

**M. Jacques Simonet.**- Ce n'est pas ce que j'ai compris.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est pourtant ce que j'ai dit.

**M. Jacques Simonet.**- Ensuite, vous trouvez le timing de l'ordonnance bizarre, ce qui n'est pas le cas. Une ordonnance est unilatérale par définition, sauf quand elle est votée dans un parlement comme le nôtre.

Si j'avais reçu une réponse aussi circonstanciée que celle que vous m'avez donnée lorsque vous m'avez indiqué le monitoring quasi permanent que vous avez fait de la situation - ce dont je félicite votre cabinet et votre administration -, je n'aurais pas pris cette ordonnance.

Il faut séparer les deux fonctions : lorsqu'un responsable local vous écrit le 5 avril et n'a toujours pas de réponse quinze jours après, alors qu'il voit son mail ou son courrier inondé de plaintes de citoyens mécontents, il a des raisons de s'inquiéter.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Treize jours.

**M. Jacques Simonet.**- Nous avons peut-être une conception différente de l'urgence. Quand un citoyen a des problèmes, je ne réagis pas dans les 24h ou les 48h, mais à l'instant. Quand il y a un problème dans ma commune, je me rends tout de suite sur le terrain.

Vous connaissez la maxime d'Harold Wilson, qui est encore plus vraie dans des circonstances comme celles-ci : "In politics, a fortnight is a lifetime". Je suis heureux de vous avoir entendu par rapport à ce monitoring permanent, mais le timing n'était pas bizarre.

Je ne crois pas qu'il faille focaliser la cause des problèmes de mobilité ou d'immobilité dans la chaussée - ce que vous avez d'ailleurs reconnu assez honnêtement dans votre réponse - sur la seule présence d'Ikea. Vous avez donné l'impression dans votre réponse, et l'avez encore dit en conclusion,

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Dat kon u niet, want de gemeente had haar toestemming gegeven.*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *De burgemeester moet de wetgeving in zijn gemeente doen naleven. De gemeente heeft het u nooit moeilijk willen maken. Nu echter heerst er de grootste chaos op de Bergensesteenweg, daar zijn we het dan toch over eens.*

*De stedenbouwkundige dienst van de gemeente heeft inderdaad een vergunning afgeleverd voor de inrichting van een busstrook. Maar u moet toegeven dat de vertegenwoordigers van de politiezone "Zuid" bij elke vergadering een negatief advies hebben gegeven. Dat werd telkens terzijde geschoven.*

*Wanneer wordt de busstrook afgeschaft? Wanneer wordt de afstelling van de verkeerslichten herzien? De burgers, zowel uit Vlaanderen als uit Brussel, zitten daarop te wachten.*

*De ordonnantie verstrijkt zondagochtend. Als u zegt dat die termijn niet haalbaar is, zullen we u meer tijd gunnen. Maar de bevolking verwacht van u een duidelijk tijdschema.*

qu'il y avait dans mon chef un jeu politicien.

Si cela était le cas, j'aurais agi autrement. En effet, lorsque la presse a révélé que ce chantier se réalisait sans permis d'urbanisme, Mme Dupuis en a délivré un dans l'heure. J'aurais pu profiter de cette occasion pour vous mettre des bâtons dans les roues concernant ce dossier, en agissant, comme vous le dites, en potentat local et en faisant arrêter votre chantier. Mais je ne l'ai pas fait, alors que vous étiez en défaut.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous n'auriez pas pu, car la commune avait donné son accord.

**M. Jacques Simonet.**- C'est au bourgmestre que revient la mission de faire respecter les lois et les règlements dans sa commune. A aucun moment, il n'y a eu dans le chef de la commune la volonté de vous mettre des bâtons dans les roues pour la réalisation de ce chantier. Mais il est indubitable qu'aujourd'hui c'est le chaos général.

Je reconnais que le service d'urbanisme de la commune a délivré le permis en attribuant une bande aux bus. Mais je ne vais pas laisser salir l'honneur de mes fonctionnaires de police. Ayez l'honnêteté de reconnaître qu'à chacune des réunions auxquelles les fonctionnaires de la zone de police "Midi" ont participé, nos services ont émis un avis négatif concernant cette bande bus. A chaque fois, cet avis négatif a été outrepassé. Je ne fais pas de juridisme. Je prends acte du fait que vous même dites que cela ne fonctionne pas.

Même si ce n'est pas souvent le cas, pour une fois, nous sommes d'accord sur un point : c'est le chaos à la chaussée de Mons.

Tant les citoyens de Flandre que d'Anderlecht ou de Bruxelles attendent votre réponse quant à la date à laquelle la Région effectuera les travaux visant à supprimer la bande bus. Quand les travaux seront-ils exécutés ? Quand le phasage des feux sera-t-il revu ?

J'aurais pu faire arrêter votre chantier, mais je ne l'ai pas fait. L'ordonnance vient à expiration dimanche soir. Si vous me déclarez qu'il ne vous est pas possible de respecter ce délai pour dimanche soir, mais bien au cours des jours



**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik zal morgen een beslissing nemen. Ik had gezegd dat de situatie na een maand zou worden geëvalueerd. Ik heb mij dus aan mijn belofte gehouden.*

*Ik zal u morgen telefoneren.*

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*- *Ik heb liever een schriftelijke bevestiging.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik zal u telefoneren en nadien de beslissing per brief en per fax bevestigen. Ik zoek geen conflict. Wij zijn het met elkaar eens dat er een probleem is en dat het moet worden opgelost.*

*Ik hoop echter dat u mij in de toekomst eerst zult telefoneren als er een probleem is.*

**De voorzitter.**- De heer Vandenbossche heeft het woord.

**De heer Walter Vandenbossche.**- Het doet ons plezier dat we dankzij dit debat de beslissing van minister Smet met een dag hebben kunnen vervroegen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat is niet waar, mijnheer Vandenbossche.

*- De incidenten zijn gesloten.*

suyvants, nous vous laisserons en paix. Mais le citoyen attend de votre part un calendrier précis.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je prendrai la décision demain, puisque j'aurai tous les éléments en main, et je vous tiendrai au courant. Je reste cohérent par rapport à ce que j'ai dit il y a un peu plus d'un mois, à savoir que l'on évaluerait la situation après un mois.

Je vous téléphonerai demain.

**M. Jacques Simonet.**- Je préférerais un écrit.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vous téléphonerai et confirmerai par écrit, par fax, pour vous expliquer la décision que j'aurai prise et les mesures que cela implique. Je ne suis pas intéressé par le jeu de la dispute. Je constate que nous sommes d'accord quant au fait qu'il y a un problème sur place, et que tout le monde veut trouver une solution.

J'espère que dorénavant, quand il y aura un problème, M. Simonet et moi-même nous nous téléphonerons.

**M. le président.**- La parole est à M. Vandenbossche.

**M. Walter Vandenbossche** *(en néerlandais).*- *Nous sommes satisfaits de ce que ce débat ait permis d'avancer d'un jour la décision du ministre Smet.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).*- *Ce n'est pas vrai, M. Vandenbossche.*

*- Les incidents sont clos.*

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 jongste verklaringen van de Minister in de pers over zijn mobiliteitsbeleid".

**De voorzitter.**- De heer Simonet heeft het woord.

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*):- *In Le Soir en Metro heeft minister Smet een aantal verklaringen afgelegd over zijn mobiliteitsbeleid. De uitspraken van de minister kunnen op verschillende manieren geïnterpreteerd worden. Er is een gebrek aan overleg met de gemeentebesturen en de Brusselaars.*

*In een interview met Le Soir verbaast de minister zich erover dat sommige collega's zich beklagen over de overlast van de duizenden pendelaars. Hij vindt dat dat een reden tot blijdschap zou moeten zijn, omdat Brussel ernstige economische problemen zou krijgen zonder pendelaars. Dat zijn dubbelzinnige uitspraken.*

*Denkt u dat deze uitspraken stroken met de regeringsverklaring, waarin staat dat het de bedoeling is om zoveel mogelijk Brusselaars aan het werk te krijgen, ten nadele van de pendelaars?*

*Kunt u hierover meer uitleg geven?*

*Volgens u gaat de Brusselse verkeerssituatie achteruit door toedoen van de Brusselaars die een auto bezitten. Waarom wijst de beschuldigende vinger van de Brusselse minister niet eerder in de richting van de pendelaars?*

*In deze commissie hebben we vaak gezegd dat zowel Brusselaars als pendelaars recht hebben op efficiënt openbaar vervoer. Het lijkt me ongepast om een onderscheid te maken tussen Brusselaars en pendelaars.*

*Is de minister van plan de Brusselaars aan te sporen afstand te doen van hun wagen? Ik ben geenszins voorstander van een beleid zoals dat in*

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 "les récentes déclarations du ministre à la presse au sujet de sa politique de mobilité".

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

**M. Jacques Simonet.**- Un certain nombre de mes collègues ont eu comme moi l'occasion de prendre connaissance des articles de presse parus à la fin du mois de mars dans le journal "Le Soir", ainsi que dans le journal gratuit "Métro". Le ministre y dévoilait un certain nombre de priorités par rapport à la charge ministérielle qui est la sienne en qualité de ministre de la Mobilité.

Les déclarations ministérielles sont sujettes à diverses interprétations et révèlent un manque de dialogue avec les autorités communales et avec les citoyens bruxellois.

Je poserai une question plus ponctuelle sur l'analyse assez particulière que fait le ministre dans "Métro" du profil des utilisateurs du vélo en Région bruxelloise.

Le ministre s'est déclaré étonné du fait qu'un certain nombre de nos collègues dénoncent les nuisances engendrées quotidiennement à Bruxelles par les milliers de navetteurs qui rejoignent notre Région en voiture. Vous déclarez dans "Le Soir" que "les Bruxellois peuvent tout de même être contents d'avoir ces navetteurs. Bruxelles connaîtrait de graves problèmes économiques sans eux." Ces propos sont relativement ambigus. Ce n'est pas à un ministre bruxellois de se sentir investi d'une mission particulière à l'égard des navetteurs.

Comment faites-vous le lien entre cette déclaration et la déclaration gouvernementale, qui est extrêmement claire sur le sujet ? Le gouvernement auquel vous participez, monsieur le ministre, entend en effet favoriser avant tout la mise à l'emploi des Bruxelloises et des Bruxellois, au détriment des navetteurs. Pourriez-vous préciser

*Parijs wordt gevoerd.*

*Zijn uw verklaringen in "Metro" van 30 maart 2005 gebaseerd op een studie? Kunt u me daarover meer inlichtingen verschaffen?*

*Is uw kruistocht om de gemeentelijke overheden bij uw beleid te laten aansluiten, een succes te noemen? Overleg tussen de minister, zijn administratie en de lokale verantwoordelijken is van het grootste belang en wijst op wederzijds respect. Vooral op het vlak van het parkeer- en mobiliteitsbeleid dringt samenwerking zich op. Welke dossiers zullen door het gewest en de gemeenten gezamenlijk worden behandeld, en wanneer?*

*Is er al een tijdschema voor deze partnerschappen?*

*Een aantal gemeentelijke bevoegdheden inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit moeten opnieuw geregionaliseerd worden. Hoe wilt u dat doen en binnen welke termijnen?*

*U beweert dat enkel nog jonge, goed opgeleide blanken in Brussel met de fiets rijden. In mijn gemeente echter, rijdt iedereen met de fiets.*

*Als u uw uitspraken bevestigt, wat wilt u dan doen aan dat probleem?*

votre propos à cet égard ?

Sur le plan de la mobilité stricto sensu, vous affirmez que l'accroissement de la circulation sur le territoire bruxellois serait dû aux Bruxellois qui possèdent plusieurs voitures.

Pourquoi cette volonté systématique de culpabiliser les Bruxellois et de protéger les navetteurs dans le chef d'un ministre bruxellois ? Pourquoi les Bruxellois n'auraient-ils pas le même droit que les Flamands et les Wallons d'utiliser leur voiture dans leur propre ville ?

On a souvent souligné dans nos débats au sein de cette commission et en séance plénière la nécessité de pouvoir offrir à nos concitoyens et aux navetteurs des transports publics performants. Il me paraît peu à propos d'opposer les navetteurs aux citoyens bruxellois. Il serait préférable au contraire de trouver des solutions concertées.

Il ne faut pas non plus donner l'impression de vouloir empêcher les Bruxellois d'utiliser leur voiture. Il y a-t-il une volonté politique dans le chef du ministre d'inviter nos concitoyens à renoncer à leur véhicule personnel ? Si c'est pour en arriver à la situation que connaît la ville de Paris, je ne partage pas cette volonté politique.

Cette déclaration diffusée dans la presse ("Métro" du 30 mars 2005) repose-t-elle sur les conclusions d'une étude que vous auriez commandée ? Pouvez-vous me fournir certaines données plus précises sur le sujet ? Cela permettrait d'enrichir notre réflexion sur la mobilité dans la Région bruxelloise.

Par ailleurs, qu'en est-il de votre croisade visant à persuader les pouvoirs locaux à s'inspirer de votre propre vision politique ? Il est indispensable d'encourager une concertation étroite entre le ministre régional, son administration et les responsables de terrain au niveau local. Il faut pouvoir agir dans un esprit mutuel, en respect des prérogatives des Régions et des communes.

Il serait utile que les communes soient associées plus étroitement à la réflexion du ministre régional sur la problématique du stationnement et de la mobilité. Quels sont les principaux dossiers qui devront faire l'objet d'un partenariat privilégié entre la Région et les communes ? Des timings ont-ils déjà été fixés pour développer ces partenariats ?

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Ik ben het niet met de minister eens dat de pendelaars een kans vormen voor Brussel. Ze hebben een collectieve kostprijs, al is het maar qua mobiliteit. Ik zou liever zien dat ze in Brussel kwamen wonen.*

*Maar ook de Brusselaars gebruiken te veel de wagen. In Brussel bedraagt 60% van de verplaatsingen hoogstens vijf kilometer. Daar zijn meestal niet de pendelaars voor verantwoordelijk.*

*Elsene is een van de Brusselse gemeenten die het best worden bediend door het openbaar vervoer. Het is echter ook een van de tien meest gemotoriseerde gemeenten van België, op basis van het aantal wagens per inwoner.*

*De Brusselaars zijn dus niet van nature goed, in tegenstelling tot wat de heer Simonet beweert.*

*Voor de slachtoffers van de vervuiling maakt het niet uit of de vervuilers Brusselaars of pendelaars zijn. We moeten in de eerste plaats nadenken over een beleid van duurzame mobiliteit.*

*Ik hoor hier dat de Brusselse automobilisten verhinderd worden zich in hun eigen stad te verplaatsen. Het zijn echter vooral de Brusselaars*

Un certain nombre de compétences communales en matière de gestion de l'espace public et de mobilité devraient être re-régionalisées. Si c'est le cas, comment entendez-vous mener à bien ces objectifs ? Des délais ont-ils déjà été déterminés par le gouvernement bruxellois ?

En ce qui concerne la circulation des cyclistes bruxellois, vous déclarez qu'"il n'y a guère que les jeunes blancs et d'un niveau d'instruction élevé qui circulent à vélo à Bruxelles". Nous ne vivons pas dans les mêmes quartiers de Bruxelles. Dans ma commune, tout le monde circule à vélo, y compris des jeunes non blancs d'un niveau d'instruction peu élevé.

Comment appréhendez-vous cette situation ? Si vous confirmez votre propos, comment entendez-vous remédier à cette situation et élargir l'usage du vélo dans notre Région ?

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

**Mme Céline Delforge.**- Je ne partage pas l'analyse du ministre quand il déclare que les navetteurs sont une chance pour les Bruxellois. Les navetteurs ont un coût collectif certain, ne fût-ce qu'en termes de mobilité. Je me réjouirais de les voir rejoindre Bruxelles en tant que lieu de résidence plutôt que de continuer à habiter en périphérie, ce qui a aussi un coût collectif important.

Le nombre de navetteurs qui rentrent chaque jour dans Bruxelles en voiture constitue un énorme problème, avec toute une série de nuisances en termes de mobilité, de santé publique, de coûts d'infrastructure. Il faut cependant reconnaître que les Bruxellois aussi sur-utilisent leur voiture. A Bruxelles, 60% des déplacements font maximum cinq kilomètres. Ces petits trajets ne sont en général pas effectués par des navetteurs.

Ixelles, qui est l'une des communes de Bruxelles les mieux desservies en transports en commun, entre dans le top 10 des communes au plus haut taux de motorisation de Belgique, ce qui signifie qu'il y a plus de voitures par habitant dans cette commune que dans des zones reculées.

On ne peut donc pas dire que les Bruxellois seraient vertueux par nature.

*die zich niet met de wagen willen verplaatsen, die gehinderd worden.*

*Fietsers kunnen niet reglementair fietsen omdat er voortdurend obstakels opduiken op de fietspaden. Voetgangers - zeker die met een beperkte mobiliteit - hebben last van wagens die op voetpaden geparkeerd worden en die de voetpaden beschadigen.*

*De tegenstelling tussen de 'goede' Brusselse chauffeurs en de 'kwade' pendelaars, vind ik nogal populistisch.*

*Ik ben het met de heer Simonet eens dat de gemeenten en het gewest moeten overleggen. Bij herinrichtingswerken is er altijd een probleem van repressie. Waar is de lokale politie en wat doet ze op de kruispunten?*

*Waarop wachten de lokale politiediensten om in te grijpen? De gemeenten moeten meer samenwerken om overtredingen van automobilisten terug te dringen.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

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

A la logique de M. Simonet, qui est d'opposer les bons automobilistes bruxellois aux méchants navetteurs en voiture, je répondrais plutôt : "défenseurs d'une mobilité durable de toutes les Régions, unissez-vous !".

Les victimes de la pollution automobile - qui ont des enfants présentant des problèmes respiratoires, de l'asthme - , les passagers des bus bloqués dans des files de voitures, les gens qui doivent nettoyer leur façade tous les deux ans parce qu'elle est toute noire à cause de la pollution, se fichent de savoir si les polluants sont sortis d'une voiture de Bruxellois ou de navetteurs. Il faut avant tout réfléchir à une politique de mobilité durable.

J'entends dire qu'on empêche les automobilistes bruxellois de se déplacer dans leur propre ville. Ce qui m'inquiète, c'est plutôt qu'on empêche les gens qui ne désirent pas se déplacer en voiture, les Bruxellois qui ont envie de se déplacer autrement, d'avoir des transports collectifs de surface performants, parce qu'ils sont englués dans des embouteillages.

On empêche les cyclistes de circuler correctement, parce qu'il y a sans arrêt des obstacles sur les pistes cyclables, on empêche les piétons - en particulier les Bruxellois à mobilité réduite - de se déplacer correctement parce qu'il y a sans arrêt des voitures garées sur les trottoirs, et les trottoirs sont défoncés par ces mêmes voitures.

Je m'inquiète aussi de savoir s'il n'y a pas un certain populisme dans cette opposition de bons automobilistes Bruxellois, extrêmement vertueux par nature, aux méchants automobilistes navetteurs. Le problème est ailleurs.

Je rejoins tout à fait M. Simonet sur l'importance d'une concertation entre les communes et la Région, parce que l'un des gros problèmes est que, quels que soient les aménagements que l'on réalise en matière de mobilité, les sites propres pour bus, les contrats de mobilité, il y a un problème de répression. Où sont les policiers locaux ? Que font-ils quand ils sont au carrefour ? Qu'attendent-ils pour intervenir ? Il convient d'intensifier la collaboration avec les communes en termes de répression de la délinquance automobile.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis d'accord avec

*ga gedeeltelijk akkoord met mevrouw Delforge. Iedereen is zowel automobilist, voetganger, fietser als gebruiker van het openbaar vervoer.*

*Ik wil enkel dat mensen wat meer nadenken over alternatieve vervoersmiddelen. De Brusselaars doen dagelijks 350.000 verplaatsingen van ongeveer vijf kilometer. Wie een goede conditie heeft, kan dat gemakkelijk met de fiets doen.*

*Brussel trekt veel pendelaars aan door zijn hoofdstedelijke functie. Het zou ideaal zijn als de pendelaars zich hier zouden vestigen, dus moeten we hen daartoe aanmoedigen en de stad leefbaarder maken. Nu zijn er nog te veel auto's.*

*We mogen de zaken niet voorstellen alsof de pendelaars, die niet als enigen verantwoordelijk zijn voor het drukke autoverkeer, alle schuld treft.*

*In 2002 reden er tijdens het spitsuur gemiddeld ongeveer 89.400 pendelaars naar Brussel. Dat is slechts een toename van 4.600 in vergelijking met 1986. De pendelaars zijn met andere woorden slechts verantwoordelijk voor een stijging van 5%, de rest van de overlast komt van de Brusselaars zelf. In vergelijking met 1991 is de motoriseringsgraad immers met 25% toegenomen.*

*Dat mensen een tweede wagen hebben is geen verwijt, maar levert wel problemen op.*

*Ik wens uiteraard dat meer Brusselaars werk vinden, maar we kunnen de pendelaars de toegang tot de stad niet ontzeggen. Talrijke ondernemingen en administraties zouden dan de stad verlaten en naar Vlaanderen trekken. De slechte situatie van Brussel is te wijten aan de talrijke ongeschoolde werklozen en het ondermaats onderwijs.*

*Ondernemingen en administraties moeten in Brussel blijven en meer pendelaars moeten zich hier komen vestigen.*

*Brussel moet ook geen struisvogelpolitiek voeren. De Brusselaars gebruiken steeds meer hun auto. De cijfers van het IRIS-plan en de adviesbureaus tonen aan dat de druk van het autoverkeer ook aan de Brusselaars te wijten is.*

*Ik ben niet van plan de auto's te verbieden, maar iedereen zou, voor korte verplaatsingen, de fiets moeten gebruiken. Dat is ook goed voor de*

l'intervention de Mme Delforge. Chacun est tour à tour automobiliste, piéton, cycliste ou usager des transports en commun.

Je souhaite seulement qu'avant d'emprunter sa voiture, chacun réfléchisse sur les moyens de transports alternatifs. Chaque jour, 350.000 déplacements sont effectués par des Bruxellois sur le territoire de la Région pour parcourir en moyenne cinq kilomètres, une distance qui peut aisément être parcourue à vélo.

Bien sûr, seules les personnes en bonne condition physique sont encouragées à prendre leur vélo.

Je ne suis pas contre l'usage de la voiture, mais en prône un usage plus rationnel.

Du fait de son statut de capitale, Bruxelles attire les navetteurs, vu qu'elle abrite de nombreuses administrations. L'idéal serait que ces navetteurs s'installent dans la capitale. A nous de prendre les mesures nécessaires pour les y encourager et inciter à plus de convivialité, car la ville est envahie quotidiennement par trop de voitures.

Comme on l'a dit, cessons de stigmatiser le "mauvais" navetteur face au "bon" Bruxellois. La tentation est grande d'accuser les navetteurs de tous les maux. Ils ne sont pas les seuls responsables de l'engorgement de nos voiries.

Les flux de navetteurs (6h-10h) en 2002 aux portes de la ville étaient de l'ordre de 89.400, soit à peine 4.600 (+5%) de plus qu'en 1986. Les navetteurs ne sont responsables qu'à concurrence de 5% de l'augmentation du trafic. Les principales augmentations des nuisances du trafic dans Bruxelles viennent des Bruxellois eux-mêmes : 25% de plus qu'en 1991 sont motorisés!

Je ne reproche pas aux gens de posséder une deuxième voiture. Mais il faut admettre que cela pose des problèmes et que la responsabilité est partagée.

Bien sûr, je souhaiterais également que davantage de Bruxellois trouvent du travail, mais on ne peut interdire l'accès à la ville à tous les navetteurs. Dès lors, on assisterait à une délocalisation de nombreuses entreprises et administrations. En effet, la situation dramatique de Bruxelles est la conséquence d'un très grand nombre de chômeurs

*gezondheid. De Brusselaar beweegt immers veel te weinig.*

*Er wordt ook samengewerkt met de gemeentelijke overheden. Voor de opstelling van de driejarenplannen voor de openbare werken is het advies van alle gemeenten en van alle wijkcomités gevraagd. Het plan wordt op basis van hun suggesties en voorstellen opgesteld en daarna besproken.*

*Inzake het parkeerbeleid is op de conferentie van burgemeesters beslist een werkgroep op te richten.*

*De gemeentelijk mobiliteitsplannen worden trouwens door het gewest gefinancierd. Hetzelfde geldt voor de mobiliteitsovereenkomsten en de mobiliteitscontracten. Er bestaan talloze voorbeelden van positieve samenwerking tussen gewest en gemeenten. Toch is het zo dat de samenwerking de ene keer al beter verloopt dan de andere.*

*Mobiliteit moet steeds meer een gewestbevoegdheid worden, aangezien die materie de gemeentegrenzen overschrijdt.*

*Gisteren was ik aanwezig op een seminarie over het Fietsplan, georganiseerd in samenwerking met de gemeenten. Men was het erover eens dat voornamelijk jonge, blanke Brusselaars de fiets gebruiken. Mensen van vreemde origine beschouwen de fiets immers als een vervoermiddel voor armen, of hoogstens als speelgoed. De grote uitdaging bestaat er dus in om mensen van vreemde origine te overtuigen de fiets te gebruiken. In mijn Fietsplan beschrijf ik de werkwijze die we daarvoor kunnen volgen.*

non qualifiés et d'un enseignement problématique.

Si l'on disait aux navetteurs de ne plus venir à Bruxelles, toutes les entreprises et administrations déménageraient en Région flamande. Or, Bruxelles doit rester une ville comptant de nombreuses entreprises et administrations, mais avec plus de navetteurs qui viennent s'y installer.

Pour répondre à la question de M. Simonet, je ne tiens pas à culpabiliser les Bruxellois, mais nous ne devons pas fermer les yeux et mener la politique de l'autruche. La réalité, c'est que le nombre des voitures utilisées par les Bruxellois est en augmentation. Les chiffres du plan IRIS sont pour le moment mis à jour. La plupart des bureaux d'études sont occupés à boucler leurs rapports. Vous pourrez constater que tous les chiffres montrent que la pression automobile est due également aux Bruxellois.

Faut-il empêcher les Bruxellois de circuler dans leur propre Région ? Non, bien sûr. Mais chacun doit envisager d'utiliser son vélo et non la voiture pour des déplacements courts. Cette démarche est bonne non seulement pour la prévention contre la pollution, mais aussi pour la santé. Bruxelles est la Région qui fait le moins de sport et qui bouge le moins. C'est un phénomène majeur au niveau de l'urbanisation : les gens bougent moins. Pour leur santé, il est important que les Bruxellois utilisent leur vélo.

En ce qui concerne la collaboration avec les pouvoirs locaux, on ne peut pas dire que nous ne collaborons pas. Pour la rédaction de plans pluriannuels de travaux publics à Bruxelles, nous avons sollicité l'avis de toutes les communes, de tous les comités de quartier. Nous leur avons demandé de nous transmettre leurs propositions et suggestions. Sur cette base, un plan sera rédigé et discuté par la suite.

Quant à la politique du stationnement, j'étais présent à la conférence des bourgmestres. Il y a clairement été convenu de mettre en place un groupe de travail.

Par ailleurs, les plans communaux de mobilité sont financés par la Région. Il y a des conventions de mobilité, des contrats de mobilité ; les vélos des zones de police peuvent être financés en partie par la Région ; les caméras pour contrer les excès de

vitesse sont payées par la Région. Les exemples de collaboration avec les communes sont nombreux, même si les choses se passent mieux dans certains cas que dans d'autres.

La mobilité est l'un des domaines qui doit relever davantage du régional. Par définition, elle ne connaît pas de frontières, surtout pas de frontières communales.

N'y a-t-il que les jeunes blancs bien scolarisés qui circulent à vélo ? Hier encore, à l'occasion d'un séminaire organisé avec les communes et portant sur le Plan vélo, j'ai fait la même remarque devant une soixantaine de participants, et tout le monde était d'accord pour constater que la grande majorité des gens qui utilisent le vélo dans notre ville appartiennent à un certain groupe et que la grande majorité des personnes d'origine étrangère considèrent le vélo comme le moyen de transport des pauvres.

Cela change un peu chez les enfants et les jeunes d'origine étrangère, mais le vélo est alors considéré comme un jouet et non comme un mode de déplacement.

Le grand défi consiste à convaincre les personnes d'origine étrangère, et d'autres qui ne savent pas rouler à vélo, de l'utiliser. Pour la manière d'y parvenir, je vous renvoie à mon Plan vélo global, dans lequel tout est clairement expliqué.

**De voorzitter.**- De heer Simonet heeft het woord.

**De heer Jacques Simonet** *(in het Frans).*- *Inzake de flitspalen moeten niet alleen de gemeenten, de politiezones en het gewest samenwerken, maar ook het parket.*

*Het parket van Brussel wil, in overleg met de politiezones, een strenger beleid voeren. De procureur des Konings wil echter de maximumsnelheden op enkele grote assen verhogen.*

*Wanneer de film van de camera's vol is, worden hardrijders niet meer geflitst. Dat kan een onbedoeld neveneffect zijn wanneer de maximumsnelheid erg laag staat afgesteld.*

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

**M. Jacques Simonet.**- Par rapport à la problématique spécifique des caméras pour les contrôles de vitesse, je plaide fort pour qu'au-delà de la collaboration avec les autorités communales, les zones de police et la Région, il y ait également un contact étroit avec le parquet de Bruxelles.

La politique qu'entend mener le parquet bruxellois, en concertation avec les zones de police et compte tenu du placement des caméras que vous évoquiez, va peut-être aller parfois dans le sens d'une moindre tolérance dans les excès. Du côté du parquet du procureur du Roi, en revanche, il y a une volonté d'accroître les tolérances de vitesse sur certains grands axes, pour éviter les effets pervers.

Aujourd'hui, quand les radars sont réglés sur 57



**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik ben mij bewust van de problemen en heb al contacten gelegd met de procureur.*

*De lokatie van de camera's is een goed voorbeeld van de samenwerking met de politiezones en de gemeenten.*

*Ik wil een verhoging van de maximumsnelheid in bepaalde straten overwegen, als de veiligheidssituatie het toelaat, maar dan wel mits een geschreven gemotiveerde aanvraag en de toestemming van de experts. Ik heb nog van geen enkele politiecommissaris een aanvraag ontvangen.*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Dat is omdat de meeste wegen in kwestie gewestwegen zijn.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Dat heeft er niets mee te maken.*

**De voorzitter** (in het Frans).- *Politiemaatregelen zijn een gemeentelijke bevoegdheid, ook op gewestwegen.*

**De heer Jacques Simonet** (in het Frans).- *Dan is ook mijn ordonnantie dus geldig.*

*- Het incident is gesloten.*

km/h, pour être sûr d'avoir la tolérance des 6 km, et que le film est plein, les véhicules qui passent sur la même artère à 100 ou à 120 km/h ne sont plus flashés. En termes de sécurité routière, on en arrive à un effet de perversion en matière de sécurité pour les usagers de la voie publique.

Il ne faut pas négliger cet aspect de la concertation, au-delà des autorités locales et des autorités policières.

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'en suis conscient et j'ai déjà deux rendez-vous avec le procureur. Mon collaborateur qui s'occupe du dossier téléphone régulièrement au procureur du Roi lui-même, qui est tout à fait d'accord.

L'endroit où l'on va placer les caméras est encore un bon exemple de collaboration avec les zones de police et les communes, auxquelles j'ai écrit pour demander leur accord sur l'emplacement de ces caméras.

Je suis prêt à prendre en considération l'augmentation de la vitesse maximum permise dans certaines rues où la situation sécuritaire le permet, à condition que je reçoive une demande par écrit, motivée, avec des arguments, et l'accord des experts. Je n'ai encore reçu aucune demande d'aucun commissaire de police.

**M. Jacques Simonet.**- C'est dû au fait que la plupart des voiries concernées par cette mesure sont des voiries régionales.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cela n'a rien à voir avec cela.

**M. le président.**- Les mesures de police sont de compétence communale, même sur des voiries régionales.

**M. Jacques Simonet.**- Vous donnez ainsi validité à mon ordonnance.

*- L'incident est clos.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen van de heer Simonet.

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 "de veiligheidsmaatregelen in de  
nieuwe tram Flexity Outlook besteld door de  
MIVB".

**De voorzitter.**- De heer Simonet heeft het woord.

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).- *U bent de nieuwe tramstellen van de MIVB gaan bekijken en blijkbaar vallen die bij iedereen in de smaak.*

*Ik had echter graag iets meer geweten over de veiligheidsmaatregelen in die trams.*

*Hoe wordt de veiligheid van de chauffeurs gewaarborgd? Zijn alle trams standaard met camera's uitgerust? Worden de beelden in real time naar een bewakingscentrale doorgezonden?*

*Kunnen de chauffeurs in geval van agressie via de radio de dispatching oproepen? Is er ook een stil alarm zoals een alarmknop? Zijn er glazen afscheidingswanden?*

*Wat de reizigers betreft, hoe kunnen zij in geval van nood snel alarm slaan? Hebben de ontwerpers hiervoor rekening gehouden met de nieuwste technologieën?*

*Het veiligheidsgevoel is ook afhankelijk van de staat van het voertuig, met name inzake netheid en beschadiging. Zijn er speciale anti-graffitimaatregelen genomen? Er worden alsmaar agressievere producten en zelfs zuren gebruikt. Hoe zal vandalisme worden voorkomen? Zijn de*

## QUESTIONS ORALES

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

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 "les mesures de sécurité prises dans  
le nouveau tram Flexity Outlook, commandé  
par la STIB".

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

**M. Jacques Simonet.**- Vous êtes allés visiter le nouveau tram de la STIB à Bruges, et apparemment ce nouveau tram a recueilli l'assentiment de l'ensemble de tous ceux qui ont pu le voir.

Vu le peu d'informations dont je dispose, je souhaiterais toutefois en savoir davantage à propos des mesures particulières de sécurité prises dans ce véhicule. Je m'intéresse tant à la sécurisation des chauffeurs qu'à celle des clients de la STIB.

Pouvez-vous tout d'abord m'indiquer quels sont les équipements de protection dont bénéficieront les chauffeurs de ces trams ? Des caméras de surveillance seront-elles systématiquement installées ? Les images seront-elles transmises en temps réels vers une centrale de surveillance ?

Qu'en sera-t-il des connexions radio entre les chauffeurs et le dispatching en cas d'agression ? Avez-vous prévu un système d'alerte discret (bouton-poussoir comme pour le Télé-Police ou un autre dispositif analogue) ?

Les chauffeurs seront-ils protégés par un système de parois en verre de sécurité différent de celui des trams 2000 ?

*veiligheid en de bestendigheid van de zetels getest?*

Pour ce qui concerne les voyageurs, je souhaiterais que vous me précisiez quelles seront les nouvelles applications de la technologie qui leur permettraient de réagir et donner l'alerte rapidement en cas de nécessité ? Aujourd'hui, les nouveaux moyens techniques nous en donnent la possibilité. Est-ce que cela a été étudié avec les concepteurs du nouveau tram ?

On est tous d'accord pour considérer que le sentiment de sécurité passe également par l'état du véhicule, notamment en matière de propreté. Est-ce qu'il est prévu des systèmes de protection particuliers anti-graffiti ? Je me réfère notamment à la problématique des revêtements en cuir des sièges de tram. A-t-on prévu des mesures pour éviter le vandalisme de ces sièges ? Est-ce que des tests de sécurité ou de résistance ont été pratiqués sur les sièges ?

Concernant les tags ou les graffiti, on n'hésite pas à utiliser des éléments de plus en plus corrosifs et même à appliquer de l'acide sur un certain nombre de revêtements. Lors de la production du nouveau tram de la STIB, est-ce qu'on a prévu des mesures spécifiques pour éviter ce taggage ou ces graffiti, particulièrement dommageables à l'environnement général de ces futurs trams ?

**De voorzitter.** - De heer Simonet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Alle nieuwe trams zijn uitgerust met bewakingscamera's. De beelden worden continu opgenomen zodat deze in geval van een incident kunnen worden bekeken. Ze worden evenwel niet in real time naar de dispatching doorgezonden.*

*Elke bestuurderscabine is uitgerust met een stille alarmknop. Wanneer de chauffeur op die knop drukt, komt er automatisch een radioverbinding tot stand met de dispatching en gaat er een licht branden aan de buitenkant van de tram. De bestuurderscabines worden bovendien via een wand volledig van het reizigerscompartiment afgescheiden. Het onderste deel is uit staal, het bovenste uit veiligheidsglas.*

*Elke deur beschikt over een noodstelsel. Net zoals bij de T2000 werkt dit systeem pas wanneer de snelheid minder dan 2 km/u bedraagt en de tram langs een perron staat.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Tous les nouveaux trams seront équipés de caméras de surveillance dans le compartiment voyageurs (6 sur les trams de 32 m et 8 sur les trams de 43 m). Les images sont enregistrées en permanence pour permettre leur visualisation lors de l'enquête après un incident. A ce stade, la transmission en temps réel des images vers le dispatching n'est pas prévue. Un "bouton d'alarme silencieuse" est installé dans chaque poste de conduite. Lorsque le conducteur pousse sur ce bouton, une liaison radio est établie automatiquement avec le dispatching. L'alarme silencieuse est également signalée par une lampe à l'extérieur du tram.

Les postes de conduite sont complètement séparés du compartiment voyageurs par une cloison. La partie inférieure est métallique ; la partie supérieure montant vers le toit du véhicule est en verre securit.

*Elk platform is uitgerust met een Passengers Call Unit (PCU). Wanneer de alarmknop wordt ingedrukt, gaat er een lichtje branden op het instrumentenbord van de chauffeur en komt er een directe interfoonverbinding tot stand tussen de reiziger en de chauffeur.*

*De binnenkant van de ramen en deuren in de reizigerscompartimenten is bedekt met een anti-graffitibescherming. Tot nu toe is er nog geen maatregel genomen ter voorkoming van tags met bijtende producten.*

*Vandalisme kan op twee manieren worden bestreden. Ten eerste door materialen te kiezen die moeilijker te beschadigen zijn. Ten tweede door het respect van de reizigers af te dwingen. Door een aangename en elegante sfeer te creëren, hoopt de MIVB potentiële agressie te verminderen.*

*Het nieuwe interieur van de Cityrunner werd ontworpen door Enthoven Associates Design Consultants. De harmonieuze combinatie van materialen, vormen en kleuren geeft de trams een elegante uitstraling.*

*De lederen zetels beantwoorden aan de normen die gelden voor de constructie, de mechanische weerstand en de brandweerstand van de zetels in de treinen.*

*De veiligheid in het openbaar vervoer is een belangrijke bekommernis. Het is echter de taak van de politie om overtreders te vervolgen. Het gaat overigens vaak om dezelfde personen.*

**De heer Jacques Simonet (in het Frans).**- *De wet betreffende de administratieve sancties, die op 1 april 2005 in werking is getreden, depenaliseert graffiti; overtreders worden voortaan door de gemeenten bestraft!*

Chaque porte est équipée d'un dispositif d'ouverture d'urgence. Comme sur le T2000, ce dispositif ne fonctionne que sous certaines conditions de sécurité (vitesse < 2 km/h ; seulement du côté du quai).

Un PCU (Passengers Call Unit) est prévu à chaque plateforme. Lorsque le bouton d'alarme est actionné, le conducteur reçoit un signal sur son tableau de bord et une liaison directe d'interphonie est établie entre le voyageur et le conducteur. La face intérieure des vitres du compartiment voyageurs (fenêtres et vitres des portes) est couverte d'un film anti-graffiti.

Jusqu'à présent, aucune mesure spécifique n'a été prévue contre les tags au moyen de produits corrosifs. En général, on peut apporter une solution au vandalisme de deux façons. La première consiste à sélectionner des matériaux plus difficiles à endommager. La seconde est d'inspirer le respect du client de la STIB. En rendant l'atmosphère élégante et agréable, la STIB espère diminuer l'agressivité potentielle.

C'est dans ce sens qu'avec "Enthoven Associates Design Consultants" -et sans esprit utopique déplacé ni naïveté angélique, mais avec le rationalisme et le réalisme nécessaire- un nouvel intérieur pour le Cityrunner a été conçu. L'ensemble, élégant et fonctionnel, est obtenu par des matériaux, des formes et des couleurs qui s'harmonisent.

Les sièges en cuir répondent aux normes habituelles concernant la construction, la résistance mécanique et la résistance au feu des sièges installés dans les véhicules ferroviaires.

Je souhaite conclure en disant que je partage vos soucis en matière de sécurité de nos transports publics, et que cet aspect doit être traité sérieusement et en priorité. Cependant, Il revient à la police de poursuivre les contrevenants à la règle. Trop souvent ce sont les mêmes personnes qui sont à l'origine de ces déprédations.

**M. Jacques Simonet.**- La loi sur les sanctions administratives entrée en vigueur le 1er avril 2005 dépenalise la lutte contre les tags, qui font l'objet dorénavant de la sanction administrative communale!

- *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 "de aanwijzing van een nieuwe  
adjunct-directeur-generaal bij de MIVB".

**De voorzitter.**- De heer Simonet heeft het woord.

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*):-  
*Mijnheer Smet, ik wil u enkele vragen stellen over  
de benoeming van een nieuwe adjunct-directeur-  
generaal bij de MIVB.*

- *Op welke manier is bekend gemaakt dat er  
een vacature was voor een adjunct-  
directeur-generaal?*
- *Hoeveel kandidaten hebben zich  
aangemeld? Over hoeveel kandidaten van  
elke taalgroep ging het?*
- *Hebben zich kandidaten voor de  
selectieproeven ingeschreven die voor de  
MIVB werkten?*
- *Welke rol heeft de directeur-generaal van  
de MIVB, die geen lid van de examenjury  
was, in de selectieprocedure gespeeld?*
- *Uiteindelijk is de kabinetschef van uw  
voorganger benoemd. Zijn daarover  
afspraken gemaakt voor de verkiezingen?  
Komt dat omdat de voorzitter van de raad  
van beheer een sp.a' er is?*

*Aan u om te bewijzen dat u werkelijk met  
ongoorloofde praktijken uit het verleden hebt  
gebroken.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

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

- *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 "la désignation du nouveau  
directeur général adjoint à la STIB".

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

**M. Jacques Simonet.**- J'ai déjà eu l'occasion  
d'interroger le ministre à ce sujet au début de la  
procédure. Maintenant qu'il a annoncé la  
désignation du directeur général adjoint, je voudrais  
poser un certain nombre de questions précises.

Quels ont été les modes de communication de la  
vacance d'emploi de directeur général adjoint ?  
Combien de candidats se sont-ils manifestés pour  
cette fonction ? Qu'en est-il de la répartition  
linguistique des candidatures ? Le ministre fera  
sans doute référence à l'accord politique et à la  
double croix. Des candidats issus de la STIB  
étaient-ils inscrits aux épreuves de sélection ? Quel  
a été le rôle direct du directeur général de la STIB  
dans la procédure de sélection, puisqu'il ne faisait  
pas partie, au départ, du jury d'examen ?

Le fait que l'ancien chef de cabinet de votre  
prédécesseur ait été désigné à la fonction résulte-t-il  
d'un accord politique pré-électoral ? S'agit-il d'une  
compensation au fait que le président du conseil  
d'administration de la société est issu de votre  
parti ?

J'aimerais que vous nous indiquiez que vous avez  
véritablement rompu avec les pratiques du passé,  
que vous dénonciez souvent avec vigueur.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Lorsque M. Vanackere

*Toen de heer Vanackere na de gewestelijke parlementsverkiezingen van juni 2004 vroeg om van zijn functie van adjunct-directeur-generaal bij de MIVB te worden ontheven, vond de regering het van wezenlijk belang dat er een zo geschikt mogelijke opvolger werd gevonden, dat de aanwijzingsprocedure volledig transparant en objectief zou verlopen en dat de kandidaten niet door de regering zouden worden gehoord en aangewezen. Daarom werd er een functieprofiel vastgesteld en werd er voor een selectieprocedure in verschillende fasen gekozen. De eerste fase bestond uit een oproep tot kandidaten via de pers en de aanwijzing van het extern selectiebureau. Dat is Accord Group geworden.*

*De directeur-generaal van de MIVB en Accord Group hebben een zeventigtal kandidaturen onderzocht. Uiteindelijk werden vier kandidaten uitgenodigd voor de tweede proef. Daar was geen enkel personeelslid van de MIVB bij.*

*De tweede proef bestond uit een onderhoud met de examencommissie, die samengesteld was uit de directeur-generaal van de MIVB, de heer Flausch, de voorzitter en de ondervoorzitter van de raad van bestuur van de MIVB, respectievelijk de heren Verrept en Close, de personeelsdirecteur van De Lijn, de heer Raa, en de directeur-generaal van TEC, de heer Phlypo. Zij hebben twee kandidaten ex-aequo gerangschikt: de heer Debulpaep en de heer Lauwers.*

*Volgens de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het gewest draagt de bevoegde minister de kandidaat aan de regering voor. Omdat er een ex-aequo was, heb ik de twee kandidaten ontmoet. Ik heb uiteindelijk gekozen voor de heer Lauwers, niet op basis van zijn politiek verleden, maar op basis van de ervaring die hij de voorbije jaren inzake mobiliteit en openbaar vervoer heeft opgedaan, onder meer als opdrachthouder bij de beheersorganen van de MIVB.*

*De aanwijzing van de nieuwe adjunct-directeur-generaal van de MIVB is dus een goed voorbeeld van een benoeming van de meest geschikte kandidaat op basis van een objectieve procedure.*

*Ik heb niet geantwoord op uw vraag over de taalrol van de kandidaten. Aangezien de heer Flausch Franstalig is, moet de adjunct-directeur-generaal*

a demandé le 10 septembre dernier à être déchargé de sa fonction de directeur général adjoint de la STIB, à la suite des élections régionales de juin 2004, j'ai trouvé essentiel de veiller non seulement à ce que son successeur soit le plus adéquat possible pour cette fonction, mais également à ce que la procédure qui devait aboutir à cette désignation donne toutes les garanties de transparence et d'objectivité, et à éviter que ce soit le gouvernement qui entende et choisisse les candidats.

Pour cette raison, le gouvernement a approuvé une description de fonction et une procédure de sélection en plusieurs étapes. La première de ces étapes a consisté en un appel aux candidatures par voie de presse, et dans la désignation d'un bureau de sélection externe. Celui-ci était chargé de rechercher des candidats de façon active, et d'analyser les candidatures afin de sélectionner les plus adéquates. Après consultation, le choix de l'administrateur-directeur général de la STIB s'est porté sur Accord Group.

Une septantaine de candidatures ont été examinées au total. Je ne puis vous dire si des membres du personnel de la STIB se trouvaient parmi elles, étant donné que je ne suis en aucun cas intervenu dans cette sélection. Par contre, je dispose des CV des quatre candidats qui ont été retenus pour la deuxième épreuve, et aucun d'eux ne provient de la STIB. La première sélection a été faite par Accord et le directeur général de la STIB.

La deuxième épreuve a consisté en un entretien avec un jury composé de M. Flaush, administrateur directeur général de la STIB, MM. Verrept et Close, respectivement président et vice-président du conseil d'administration de la STIB, M. Raa, directeur du Personnel de De Lijn et M. Phlypo, directeur général des TEC. Ce jury était donc exclusivement composé de gens de métier. Il est arrivé à un classement qui mettait deux candidats ex aequo : M. Debulpaep et M. Lauwers.

L'ordonnance du 22 novembre 1990 concernant l'organisation des transports publics dans la Région prévoit que c'est le ministre fonctionnellement compétent qui propose le nom du candidat au gouvernement. Confronté à cet ex aequo, j'ai donc eu un entretien avec les deux candidats afin de trancher. Si le jury ne m'avait proposé qu'un seul candidat, je ne serais pas du tout intervenu dans le

*Nederlandstalig zijn. Alle kandidaten waren dus Nederlandstalig.*

choix.

Mon choix s'est finalement porté sur M. Lauwers, non pas en fonction de son passé politique, mais en fonction de l'expérience qu'il a accumulée ces dernières années dans le domaine de la mobilité et des transports publics, entre autres en tant que chargé de mission auprès des organes de gestion de la STIB.

Le fait que M. Lauwers ait un passé politique n'a en aucun cas été un argument en faveur de sa nomination. J'ignore si ce genre de considérations politiciennes a motivé le choix de votre gouvernement lors de la nomination du directeur général adjoint précédent - également un ancien chef de cabinet de M. Chabert -, mais cela ne correspond pas à ma conception d'une bonne gestion.

La désignation du nouveau directeur général adjoint de la STIB est un assez bel exemple de nomination du candidat le plus adéquat, sur base d'une procédure objective.

Je n'ai pas répondu à votre question sur le rôle linguistique des candidats, simplement parce que, M. Flausch étant francophone, le directeur général adjoint devait être néerlandophone. Il est donc logique que tous les candidats aient été néerlandophones !

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*