



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 12 MARS 2008**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 12 MAART 2008**

—

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	7
- de Mme Carla Dejonghe	7
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le réseau bruxellois de transports en commun qui ne satisfait pas aux exigences des jeunes parents".	
Interpellation jointe de M. Rachid Madrane	7
concernant "les résultats de l'étude publiée par Brussels Studies, relative à la manière de se déplacer à Bruxelles".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Mustapha El Karouni, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, Mme Carla Dejonghe.</i>	10
- de M. Joël Riguelle	16
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la mise en pratique, l'évaluation et les résultats des conventions de circulation routière avec les communes et la sécurisation des carrefours dangereux".	

INHOUD

INTERPELLATIES	7
- van mevrouw Carla Dejonghe	7
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het Brussels openbaar vervoer dat niet voldoet aan de eisen van jonge ouders".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Rachid Madrane	7
betreffende "de resultaten van het onderzoek gepubliceerd door Brussels Studies over de verplaatsingswijzen in Brussel".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Mustapha El Karouni, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Carla Dejonghe.</i>	10
- van de heer Joël Riguelle	16
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de uitvoering, de evaluatie en de resultaten van de verkeersovereenkomsten met de gemeenten en het veiliger maken van de gevaarlijke kruispunten".	

<i>Discussion – Orateurs : Mme Françoise Schepmans, M. Hervé Doyen, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet, ministre, M. Joël Riguelle.</i>	18	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Françoise Schepmans, de heer Hervé Doyen, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet, minister, de heer Joël Riguelle.</i>	18
- de Mme Carla Dejonghe	28	- van mevrouw Carla Dejonghe	28
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'équipement des arrêts de la STIB".		betreffende "de uitrusting van de MIVB-haltes".	
Interpellation jointe de Mme Souad Razzouk	29	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Souad Razzouk	29
concernant "le plan directeur pour l'information dans le contrat de gestion de la STIB".		betreffende "het richtplan voor de informatie in de beheersovereenkomst van de MIVB".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Souad Razzouk, M. Pascal Smet, ministre.</i>	32	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Souad Razzouk, de heer Pascal Smet, minister</i>	32
- de Mme Françoise Schepmans	34	- van mevrouw Françoise Schepmans	34
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les prochaines modifications au réseau de la STIB".		betreffende "de komende wijzigingen op het MIVB-net".	
- de Mme Céline Delforge	35	- van mevrouw Céline Delforge	35
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la gestion des bus en cas d'embouteillages exceptionnels ou en voie d'aggravation".		betreffende "het beheer van de bussen in geval van uitzonderlijke of steeds groter wordende verkeersopstoppingen".	

Interpellation jointe de M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp,	35	Toegevoegde interpellatie van de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp,	35
concernant "l'efficacité des bus de la Société des transports publics bruxellois".		betreffende "de efficiëntie van de bussen van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Viviane Teitelbaum, M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge, M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.</i>	39	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Céline Delforge, de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.</i>	39
QUESTIONS ORALES	45	MONDELINGE VRAGEN	45
- de Mme Céline Delforge	45	- van mevrouw Céline Delforge	45
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la volonté des Régions flamande et wallonne de mener des expériences de circulation des super camions".		betreffende "de initiatieven van het Vlaamse en Waalse Gewest om ecocombi's in het verkeer toe te laten".	
Question orale jointe de Mme Anne Swaelens,	46	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Anne Swaelens	46
concernant "les super poids lourds ou écocombis".		betreffende "de ginaliners of ecocombi's".	
- de M. Rachid Madrane	48	- van de heer Rachid Madrane	48
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la mise en place de l'Eco-drive par la STIB pour les métros fréquentant la ligne 2".		betreffende "de invoering van de Eco-drive door de MIVB voor de metrostellen op lijn 2".	
- de Mme Anne Swaelens	51	- van mevrouw Anne Swaelens	51
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le tram 92 et son trajet sur la chaussée de Charleroi".

- de M. Mustapha El Karouni 53

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les tronçons aménagés en klinkers sur les voiries régionales".

met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de tram 92 en zijn traject op de Charloisesteeweg".

- van de heer Mustapha El Karouni 53

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de klinkerbestrating op de gewestwegen".

*Présidence : M. Willy Decourty, premier vice-président.
Voorzitterschap: de heer Willy Decourty, eerste ondervoorzitter.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION 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 "le réseau bruxellois de transports en commun qui ne satisfait pas aux exigences des jeunes parents".

INTERPELLATION JOINTE DE M. RACHID MADRANE

concernant "les résultats de l'étude publiée par Brussels Studies, relative à la manière de se déplacer à Bruxelles".

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *Une enquête de Brussels Studies révèle que l'infrastructure des transports en commun ne satisfait pas les exigences des jeunes parents. Nombre d'entre eux choisissent d'utiliser la voiture à partir du moment où ils ont des enfants. L'enquête ne précise pas s'ils reviennent ensuite vers les transports en commun.*

Cette constatation ne doit pas être vue uniquement dans le cadre de la part de marché de la STIB. Les parents font un choix explicite de mobilité, dicté par l'importance qu'ils attachent à la gestion du temps. La voiture offre une flexibilité que les transports en commun peuvent difficilement

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "het Brussels openbaar vervoer dat niet voldoet aan de eisen van jonge ouders".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE

betreffende "de resultaten van het onderzoek gepubliceerd door Brussels Studies over de verplaatsingswijzen in Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Uit een onderzoek van Brussels Studies blijkt dat de infrastructuur van het openbaar vervoer in Brussel slecht beantwoordt aan de eisen van jonge ouders. Vanaf het moment dat er kinderen komen, kiezen velen ervoor om niet langer gebruik te maken van het openbaar vervoer, maar in plaats daarvan de wagen te nemen. Het onderzoek maakt evenwel niet duidelijk of zij nadien terugkeren naar het openbaar vervoer.

Deze vaststelling mag niet uitsluitend gezien worden in het kader van een verruiming van het marktaandeel van de MIVB. De ouders maken een duidelijke mobiliteitskeuze, die ingegeven wordt door het belang dat ze hechten aan tijdsbeheer.

concurrer. Elle permet en effet de combiner le trajet du domicile au travail avec le passage par la crèche et/ou l'école.

Comment inciter les jeunes parents à réutiliser les transports en commun dès que leurs enfants sont plus mobiles ? Que faire avant qu'ils ne privilégient définitivement l'usage de l'automobile ? Comment convaincre les parents de laisser leurs enfants emprunter les transports en commun pour se rendre à l'école ? Convient-il d'améliorer le système de transport scolaire ?

Beaucoup d'efforts restent à faire pour améliorer le confort des transports publics bruxellois, notamment sur le plan des infrastructures sanitaires et des haltes, comme le souligne l'étude.

Quelles mesures la STIB envisage-t-elle pour inciter les jeunes parents à utiliser les transports en commun ? Prévoit-elle d'améliorer la flexibilité des transports en ce sens ? Tiendra-t-elle compte des recommandations de l'étude ? Une étude complémentaire est-elle prévue concernant les modalités de transport des parents accompagnés de jeunes enfants ?

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

M. Rachid Madrane.- Le 11 février dernier, Brussels Studies a publié les résultats d'une étude réalisée par les professeurs Montulet et Hubert, relative à la manière de se déplacer avec des

Daarom ook wordt het woon-werkverkeer in de meeste gevallen gekoppeld aan het vervoer naar de school en de crèche.

Praktisch is het voor veel ouders heel erg moeilijk om bus, tram of metro te nemen. Probeer maar eens met een kinderwagen op de tram of de bus te stappen. Als je twee jonge kinderen naar school en/of naar de crèche moet brengen en nadien nog naar je werk moet, ben je veel makkelijker af met de wagen. Die biedt namelijk een flexibiliteit waarmee het openbaar vervoer moeilijk kan concurreren.

Voordat we naar manieren zoeken om jonge ouders ertoe aan te zetten om het openbaar vervoer te gebruiken, moeten we ons eerst een aantal vragen stellen. Hoe kunnen we ouders zover krijgen dat ze weer van het openbaar vervoer gebruik maken zodra hun kinderen wat mobieler zijn? Wat kunnen we ondernemen opdat hun keuze voor de auto niet definitief is, maar dat ze later weer gebruik maken van alternatieve vormen van vervoer? Hoe kunnen we ouders ervan overtuigen om hun kinderen alleen het openbaar vervoer te laten nemen naar school zodra ze wat ouder zijn? Moet het schoolvervoer beter georganiseerd worden in Brussel?

Er zijn nog heel wat inspanningen nodig om het comfort op het Brussels openbaar vervoer te verbeteren, onder meer wat de sanitaire voorzieningen en het comfort aan de haltes betreft. Ook de onderzoekers verwezen naar zulke zaken.

Zal de MIVB bijzondere maatregelen nemen om de specifieke doelgroep van jonge ouders met kinderen te stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken? Onderzoekt de MIVB de mogelijkheid om de flexibiliteit van het openbaar vervoer te verbeteren voor ouders met kinderen? Zal de MIVB gevolg geven aan de beleidsaanbevelingen die de onderzoekers formuleerden? Volgt er nog extra onderzoek over de manieren waarop ouders met jonge kinderen zich kunnen verplaatsen?

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

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Op 11 februari 2008 publiceerde Brussels Studies de resultaten van een studie van professoren Montulet en Hubert over verplaatsingen met kinderen in*

enfants à Bruxelles. Plusieurs constats peuvent être tirés de cette étude.

Tout d'abord, la logistique des modes de transport public a été conçue sur une base horaire, afin d'assurer à la fois la densité d'utilisateurs nécessaire à la rentabilité et la coordination de plusieurs lignes de transport. L'utilisateur doit, dès lors, programmer ses déplacements, ce qui est incompatible avec des attitudes d'improvisation. Il faudrait concilier une logistique basée sur la programmation d'horaires et un usage basé sur le "dispositif de flux", afin de pouvoir attirer une clientèle aux attitudes temporelles d'improvisation.

Ensuite, les déplacements avec enfants se caractérisent par l'attention portée par les parents à la sécurité de leur progéniture dans les transports publics. L'infrastructure des transports publics est décrite comme rencontrant mal cette préoccupation, et ne favorisant pas les déplacements avec enfants en bas âge.

Comment augmenter la fréquence en dehors des heures de pointe, le week-end, et plus particulièrement le samedi ? N'est-il pas envisageable d'informer les voyageurs en temps réel des durées d'attente et des alternatives à leur disposition par le biais des nouvelles technologies ? Quels sont les projets d'amélioration de l'infrastructure en cours ? Est-il, par exemple, envisageable d'améliorer l'aménagement des arrêts pour faciliter la montée et la descente des adultes accompagnés d'enfants ?

Quelles mesures peuvent-elles être prises pour faciliter l'accès aux transports publics - bus, trams, métros - des personnes à mobilité réduite et des personnes avec poussettes ? N'est-il pas envisageable de s'inspirer de ce que le secteur automobile et autoroutier a déjà réalisé, notamment les nurseries et les commerces spécifiques, en implantant des services particuliers dans quelques stations importantes, comme les grandes gares bruxelloises ? Cela permettrait aux voyageurs d'utiliser positivement le temps de déplacement. Pourquoi, par exemple, ne pas installer des consignes dans lesquelles les voyageurs pourraient déposer leurs affaires, le temps d'aller faire leurs courses ?

Cette étude prône l'amélioration de l'humanisation du service de transport, afin de faciliter la vie de

Brussel.

Het openbaar vervoer is georganiseerd volgens een vast uurrooster dat onder meer rekening houdt met het aantal reizigers en de coördinatie tussen de lijnen. Daardoor moet de gebruiker zijn verplaatsingen plannen en kan hij niet improviseren. Als het openbaar vervoer de logica van een vast uurrooster zou combineren met die van een continue stroom, zou het ook klanten aantrekken die hun uitstappen improviseren.

Ouders die zich met hun kinderen verplaatsen, vinden veiligheid belangrijk. Het Brussels openbaar vervoer komt onvoldoende aan die wens tegemoet.

Hoe kan de frequentie buiten de piekuren worden verhoogd, vooral op zaterdag? Nieuwe technologieën moeten worden ingezet om reizigers in te lichten over de wachttijd of over alternatieve vervoermiddelen. De bestaande infrastructuur dient toegankelijk te zijn voor ouders met jonge kinderen, personen met buggy's en gehandicapten.

In benzinestations langs autosnelwegen vindt men winkels en aangepaste infrastructuur voor baby's. In de grote metrostations zou men dit voorbeeld kunnen volgen. Bagagekluizen zouden de reizigers in staat stellen hun spullen achter te laten, terwijl ze boodschappen doen.

De studie staat voor een menselijker openbaar vervoer, dat de gebruiker meer comfort en een beter onthaal biedt. Een samenwerking tussen de MIVB en de scholen zou kunnen zorgen voor meer veiligheid voor kinderen op weg naar school.

Het merendeel van de ondervraagde personen wenste het nachtelijke vervoer te verlengen tot 02.00 uur. Is dat haalbaar?

l'usager, plutôt que d'attendre de celui-ci toujours plus de compétences techniques pour maîtriser l'enchevêtrement des réseaux et s'adapter à l'offre. Pourquoi ne pas améliorer le confort et l'accueil aux arrêts ? Ne pourrait-on pas imaginer des collaborations entre la STIB et les écoles, afin d'assurer la sécurité des enfants sur les trajets scolaires ?

Enfin, est-il envisageable de satisfaire la demande de la majorité des personnes interviewées de prolonger les services de transport nocturne jusqu'à environ 2 heures du matin ?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. El Karouni.

M. Mustapha El Karouni.- Cette étude pertinente indique que l'automobile est toujours perçue comme le mode de transport le plus flexible, notamment en raison de ses capacités de stockage et de son confort en cas d'intempéries. Son utilisateur peut en effet composer des chaînes d'activité complexes tout en n'utilisant qu'un seul mode de transport.

Les auteurs suggèrent la mise en place de dispositifs favorisant une plus grande fluidité intermodale au niveau des correspondances des transports publics. Certaines personnes craignent en effet de ne pouvoir maîtriser leur organisation temporelle lorsqu'elles utilisent les transports publics. Quels sont les efforts réalisés par la STIB dans ce domaine ?

Concernant les déplacements avec des enfants, les auteurs signalent l'importance de l'information aux parents et suggèrent le développement d'actions ciblées à leur attention, concomitant à la délivrance des premiers abonnements scolaires pour leurs enfants. Une telle initiative est-elle envisageable ?

En juillet 2008, la STIB procédera à la deuxième phase de la réorganisation de son réseau. Comment allez-vous informer au mieux les parents. Ne pourrait-on envisager une campagne d'information auprès des écoles et la distribution de dépliants auprès des parents, en prévision de la rentrée scolaire ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer El Karouni heeft het woord.

De heer Mustapha El Karouni (*in het Frans*).- *De studie toont aan dat de wagen nog steeds beschouwd wordt als het meest flexibele vervoermiddel. Met dergelijk vervoermiddel kunnen een reeks activiteiten comfortabel worden uitgevoerd en kan veel meer worden vervoerd.*

De onderzoekers stellen voor om het overstappen van het ene vervoermiddel op het andere vlotter te doen verlopen. Sommige mensen vrezen immers dat ze met het openbaar vervoer te veel tijd verliezen. Welke inspanningen heeft de MIVB hiervoor geleverd?

De auteurs vinden ook dat ouders beter geïnformeerd moeten worden en stellen gerichte acties voor die samenvallen met het eerste schoolabonnement. Plant u een dergelijk initiatief?

In juli 2008 begint de tweede fase van de reorganisatie van het MIVB-netwerk. Hoe zult u de ouders beter informeren? Kunnen er geen folders in de scholen worden verspreid, om hen voor te bereiden op het nieuwe schooljaar?

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

Mme Céline Delforge.- Je n'ai pas l'intention de dresser un tableau affligeant des déplacements avec un enfant sur le réseau de la STIB. Les transports urbains permettent en effet d'éviter les problèmes de stationnement ou d'insécurité inhérent à l'usage de l'automobile, surtout en compagnie d'enfants. Néanmoins, les conditions de transport pourraient être améliorées, notamment en termes de confort. Par ailleurs, la récente multiplication du nombre de correspondances constitue un réel problème lorsque l'on voyage en compagnie d'un enfant. Je pense, par exemple, aux déplacements à pied entre une station souterraine et une station de surface, ou au délai d'attente, rendu plus pénible encore en cas d'intempéries. Si un adulte peut aisément résister à une attente prolongée dans le froid, ce n'est pas le cas d'un jeune enfant ou d'un bébé.

L'étude évoque diverses pistes attrayantes, comme les haltes-garderies. Mais ce type de dispositifs pourrait également s'appliquer dans d'autres domaines que celui des transports en commun.

Certes, il convient de reconnaître les efforts réalisés par la STIB. Les nouveaux bus sont en effet équipés de quelques sièges plus larges et de strapontins pour faciliter le transport de chaises roulantes ou de poussettes. Mais ces équipements ne sont malheureusement pas généralisés à tous les bus, et ne sont pas clairement indiqués.

Malheureusement, de nombreuses personnes occupent indûment ces sièges, qu'elles ne libèrent pas à l'arrivée d'un parent avec poussette. Cette attitude est due en partie à leur insouciance et en partie à la mésinformation. La STIB n'aurait-elle pas intérêt à améliorer sa signalétique, en apposant un autocollant à côté des places réservées aux enfants ou aux parents accompagnés d'enfants ? De petites choses de ce genre permettraient d'améliorer la situation et de rassurer les personnes convaincues qu'il est impossible de se déplacer en transports en commun avec un enfant, qui plus est, en bas âge. Il faut informer ces voyageurs qu'ils sont les bienvenus dans les véhicules de la STIB et que l'époque où l'on voulait faire payer les poussettes est définitivement révolue.

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Wie het openbaar vervoer neemt, vermijdt een aantal problemen, zoals de onveiligheid van het autoverkeer of het zoeken naar een parkeerplaats. Het comfort zou echter beter kunnen. Een groot probleem is ook dat je tegenwoordig veel meer moet overstappen. Soms moet je door vertragingen onverwacht lang staan wachten in de kou. Voor een kind is dat minder evident.*

De studie doet aantrekkelijke voorstellen, zoals haltes met een kinderopvang. Zo iets zou niet enkel bij het openbaar vervoer nuttig zijn.

De MIVB levert inspanningen. De nieuwe bussen zijn aangepast aan rolstoelen en kinderwagens. Helaas is dit niet het geval voor alle bussen en is dit nergens duidelijk aangegeven.

Helaas zitten er op de speciale zitplaatsen vaak andere passagiers die weigeren op te staan voor iemand met een kinderwagen. Dat ligt niet alleen aan de mentaliteit, maar ook aan een gebrek aan informatie. De MIVB moet de voorbehouden plaatsen beter aanduiden. Dergelijke kleine wijzigingen kunnen de situatie verbeteren en ouders ervan overtuigen dat het mogelijk is om met een kind het openbaar vervoer te nemen. Deze reizigers moeten weten dat ze welkom zijn bij de MIVB en dat het tijdperk waarin men hen wilde doen betalen voor de kinderwagen voorgoed voorbij is.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- Comme le souligne avec raison Mme Delforge, il est déjà possible actuellement de se déplacer avec des enfants sur le réseau de la STIB. Certains estiment même que c'est trop facile. Hier encore, j'ai répondu par courriel à quelqu'un qui se plaignait de la présence sur les véhicules de nombreux parents avec des poussettes. Cette personne me demandait d'interdire l'accès des véhicules de la STIB à ces "égoïstes". Elle se plaignait également du fait que l'acquisition par la STIB de nouveaux trams à planchers bas facilitait encore davantage le déplacement des parents avec poussette. Je lui ai bien entendu répondu que je n'interviendrais pas, puisque les transports en commun doivent être accessibles à tous. Ce type de réaction est la preuve que les transports en commun sont utilisés par des parents avec enfants.

Ceci dit, les trajets avec enfants dans les transports en commun ne sont pas évidents, surtout lorsqu'il faut effectuer de multiples déplacements. Mais ils ne sont pas plus évidents dans des villes comme Berlin, Paris ou Londres, où le réseau de métro souterrain est pourtant bien développé. A Paris par exemple, les ascenseurs sont inexistantes, tandis que la climatisation dans le métro interne, l'espace et la qualité du réseau ne sont pas toujours bons. De plus, les habitants doivent effectuer de nombreuses correspondances pour aller d'un endroit à un autre. Il faut donc relativiser la situation du métro à l'étranger, tout en cherchant à améliorer notre réseau.

L'étude que vous évoquez me semble très théorique. Il s'agit typiquement de l'analyse d'un sociologue. Je ne suis pas opposé à l'aménagement d'espaces pour changer les enfants, dans des lieux où cela se justifie comme la gare de l'Ouest, la gare du Midi, la gare du Nord ou Rogier. Cela doit s'intégrer dans la démarche que nous effectuons actuellement en vue d'aménager des toilettes publiques au niveau du réseau souterrain, et même du réseau de surface, qui répond à une véritable urgence. Nous avons ouvert des toilettes à la Bourse et leur gestion n'est pas évidente, en raison de la réalité urbaine.

Nous avons dû installer beaucoup de caméras. Ce n'est donc pas évident, mais je suis disposé à demander à la STIB d'examiner ce qu'elle peut réaliser dans ce cadre.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zoals mevrouw Delforge terecht zegt, kan je je nu al met kinderen op het openbaar vervoer begeven. Gisteren kreeg ik nog de klacht dat er te veel ouders met kinderwagens op de bussen en trams zitten en dat dat aangemoedigd wordt door de lage treden van de nieuwe trams. Ik heb uiteraard geantwoord dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk moet zijn.*

Het is echter niet evident om je met een kind op het openbaar vervoer te begeven, zeker niet als je op verschillende plaatsen moet zijn. Dat is in alle grootsteden het geval, ook daar waar het metronet veel uitgebreider is. We moeten de voordelen daarvan dus relativeren en blijven werken aan de verbetering van het MIVB-netwerk.

De studie waarnaar u verwijst, lijkt me erg theoretisch. Ik ben niet tegen ruimten om kinderen te verschonen in enkele grote stations. Dit kan passen in onze inspanningen om openbare toiletten in te richten in metrostations. Het beheer daarvan is echter niet eenvoudig.

We hebben veel camera's moeten plaatsen. Toch ben ik bereid aan de MIVB te vragen wat ze nog kan doen.

Alle bussen zijn lagevloerbussen. Mevrouw Delforge heeft gelijk wanneer ze stelt dat de reizigers vaak niet weten dat de Jumbozetels voor een volwassene en een kind of voor twee kinderen bedoeld zijn. Ik heb de MIVB gevraagd om in alle bussen verduidelijkende stickers aan te brengen.

Ongeveer 35% van de trams zijn lagevloertrams en de 102 nieuwe trams van Bombardier zullen dat ook zijn.

Voor een verhoging van de frequentie zijn er jammer genoeg onvoldoende middelen. Wel heb ik de MIVB gevraagd om tijdens de eerste week van juli, tijdens de koopjesperiode, niet de vakantieregeling toe te passen. Dit eenmalige initiatief kostte al 600.000 euro! Ook de verlenging van de dienst tot 02.00 uur 's nachts is financieel niet haalbaar.

Er loopt een investeringsprogramma om de trams, de bussen en de opstapplaatsen gebruiksvriendelijk te maken voor gehandicapten en voor buggy's.

Cela étant dit, 100% de nos bus disposent d'un plancher bas. Mme Delforge a raison en ce qui concerne les sièges Jumbo. Une personne mal informée des développements du transport en commun ne sait pas nécessairement que ce siège est destiné à "une personne et demi". Nous avons demandé que des autocollants explicatifs (siège réservé à un adulte + un enfant ou à deux enfants) soient apposés dans tous les bus.

Quelque 35% des trams sont équipés d'un plancher bas et les 102 nouveaux trams Bombardier le seront aussi.

En ce qui concerne les fréquences, je suis favorable à leur augmentation, mais c'est l'aspect financier qui pose problème. A titre d'exemple, nous demandons cet été à la STIB de desservir la première semaine de juillet, au lancement des soldes, selon l'horaire normal. Le coût est de 600.000 euros. Si nous voulons appliquer cet horaire à de nombreuses lignes, cela coûte très cher. Il faut donc opérer des choix, car il n'est pas évident de trouver cet argent. De même, la fréquence jusque deux heures du matin se heurte au même problème financier. Tout est question d'argent !

Nous suivons un programme d'investissements dans les trams et bus concernant les arrêts et les personnes à mobilité réduite (PMR). Les personnes avec une poussette sont assimilées à ces PMR. Les ascenseurs, le réaménagement des arrêts et leur prolongement visent à améliorer l'accès aux facilités.

Dans quelques semaines, je soumettrai à cette commission un projet d'ordonnance relatif aux déplacements à Bruxelles, qu'il s'agisse de déplacements événementiels, d'entreprise ou scolaires. La question doit s'inscrire dans ce cadre.

Nous avons déjà mené des projets pilotes avec plus de 70 écoles, dans le cadre desquels nous avons testé des plans de déplacements scolaires. Ils apportent des réponses. En effet, les gens habitent souvent dans le même quartier sans le savoir et les enfants peuvent alors se rendre ensemble à l'école, ce qui favorise le tissu social d'une ville. Dans la lignée du covoiturage, on développe le "cobussage", qui consiste à prendre le bus en même temps. A Evere, les enfants d'une école s'y rendent en groupe à vélo. Nous allons généraliser ces

Binnen enkele weken zal ik de commissie een ontwerp van ordonnantie voorleggen over verplaatsingen in Brussel. Het zal wellicht een antwoord formuleren op uw vragen.

Met meer dan 70 scholen zijn er proefprojecten opgezet. Vaak wonen de kinderen van een school in dezelfde buurt en kunnen ze samen naar school gaan. Niet alleen carpoolen is positief, maar ook het "buspoolen", samen de bus nemen. In de toekomst zal elke school de verplaatsingen van de kinderen moeten nagaan en een schoolvervoerplan uitwerken in samenwerking met de MIVB en het gewest.

De studie waar u naar verwijst, is nogal theoretisch. Veel voorstellen past de MIVB vandaag al toe. We kunnen wel ingaan op de suggestie om toiletten te plaatsen op intermodale knooppunten. Daar zou eventueel ook in een luiertafel en een bijkomende camera kunnen worden voorzien.

initiatives. Chaque école sera tenue de réaliser une analyse des déplacements de ses élèves et de proposer un plan de déplacements scolaire en collaboration avec la STIB et la Région. La solution pour les déplacements scolaires réside dans la future ordonnance.

En résumé, je dirais que l'étude est assez théorique. Nous mettons déjà beaucoup en oeuvre. Contrairement, nous pouvons envisager la suggestion du programme "toilettes" dans des noeuds intermodaux importants du réseau métro-tram-bus-train. Toutefois, rappelons que la plupart des déplacements ont une durée moyenne de 20 minutes. Les enfants peuvent garder leur linge pendant ce trajet sans être changés, mais je suis cependant disposé à inclure une table à langer dans la démarche "toilettes". Il suffit de prévoir une telle table et une caméra supplémentaire.

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais). - *Heureusement que je n'ai aucun doute sur la qualité de votre néerlandais, M. le ministre. Je crois que vous m'avez complètement oubliée, mais ce n'est pas grave.*

Sur le plan des recommandations politiques, le sanitaire reste un point délicat. Les personnes âgées hésitent souvent à emprunter les transports en commun parce qu'elles doivent, tout comme les enfants, se rendre régulièrement aux toilettes.

Je n'ai aucune critique à émettre sur les équipements que vous avez énumérés, comme les trams à plancher bas et l'aménagement des stations en conséquence. Mais il faudrait inciter davantage les parents qui ne sont plus encombrés par une poussette et d'autres affaires d'enfants à passer de la voiture aux transports en commun.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *L'abonnement gratuit pour les enfants de moins de douze ans est un très bon incitant. Le gouvernement prendra prochainement une décision qui permettra à tous les enfants âgés de douze à dix-huit ans de voyager pour un quart du prix. Ce pas important incitera les parents à laisser leurs enfants voyager*

De voorzitter. - Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe. - Mijnheer Smet, gelukkig weet ik dat uw Nederlands zeer goed is. Ik denk dat u mij volledig vergeten bent, maar dat is geen probleem.

Wat de beleidsaanbevelingen betreft, blijft het sanitair een heikel punt. Het is goed dat u de problematiek onder ogen ziet. Het gaat niet enkel om kinderen, ik word heel vaak aangesproken door oudere mensen die niet graag het openbaar vervoer nemen omdat, net als kinderen, ze regelmatig van het sanitair gebruik moeten maken.

Ik heb zeker geen kritiek op de voorzieningen die u opgesomd hebt. Er zijn inderdaad trams met lagere drempels, enzovoort, en bij de bouw van nieuwe stations wordt daar rekening mee gehouden. Er zou echter nog iets meer kunnen worden gedaan om ouders die niet meer met kinderwagens en dergelijke moeten sleuren, aan te moedigen om op dat moment over te stappen van de wagen naar het openbaar vervoer.

De heer Pascal Smet, minister. - Het gratis abonnement is een heel goede aansporing. Alle kinderen jonger dan 12 jaar rijden nu gratis en binnenkort zal de regering beslissen om kinderen tussen 12 en 18 jaar tegen hoogstens een vierde van de prijs te laten rijden. Dat is opnieuw een belangrijke stap die ouders ertoe zal aanzetten om

en transports en commun.

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *Le problème, c'est que les parents n'osent pas laisser leurs enfants emprunter le métro lorsqu'ils ne sont pas accompagnés.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Une meilleure collaboration peut difficilement être mise en place au niveau de la STIB, à cause de la multiplicité des situations. Elle peut, par contre, être organisée par le biais des plans de déplacements des écoles.*

Nous avons testé ces plans de déplacements dans une septantaine d'écoles, avec d'excellents résultats. Nous aimerions généraliser cette expérience à toutes les écoles, qui devront analyser où habitent les enfants qui fréquentent leur établissement et rationaliser les transports des enfants qui habitent à proximité les uns des autres. Nous espérons qu'une ordonnance actant le caractère obligatoire de ce plan sera approuvée unanimement par cette commission à la fin de l'année.

L'idéal serait que les enfants fréquentent une école de quartier. Cela leur permettrait de se rendre à pied à l'école et de jouer avec les enfants de leur quartier durant le week-end. Cela favoriserait aussi la création d'un tissu urbain. Je ne pense pas que nous devons rendre cette option obligatoire, mais nous devons en tout cas l'encourager.

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

M. Rachid Madrane.- *Vendredi dernier, nous avons eu un débat sur le risque d'exode des populations, à la suite de la mise en place du RER. La question de la qualité de vie a été largement évoquée. Ce débat mérite d'être approfondi.*

La STIB doit peut-être se poser la même question.

hun kinderen het openbaar vervoer te laten nemen.

Mevrouw Carla Dejonghe.- *Inderdaad, maar het probleem is dat de ouders hun kinderen niet onbegeleid op de metro durven laten zitten. Dat heeft natuurlijk te maken met de mentaliteit van de ouders.*

De heer Pascal Smet, minister.- *Wij hebben in een zeventigtal scholen schoolvervoersplannen getest en die hebben heel goede resultaten opgeleverd, zodanig dat we nu elke school gaan verplichten om zo'n vervoersplan op te stellen. Elke school moet daarvoor een analyse maken van waar de kinderen die naar die school gaan, wonen. Een visuele kaart is al genoeg om ouders automatisch samen te brengen om de kinderen in groep naar school te brengen.*

U vraagt om een betere samenwerking, maar dit soort zaken wordt al georganiseerd. Dit kan het best gebeuren in het kader van de schoolvervoersplannen, school per school. Je kan dat niet organiseren op het niveau van de MIVB, omdat er teveel verschillende situaties zijn.

Het meest ideale zou zijn dat kinderen naar een school in de buurt zouden gaan. Dan kunnen ze te voet naar school en kunnen ze tijdens het weekend spelen met de kinderen uit de buurt die bij hen op school zitten. Zo creëer je ook een weefsel in de stad, wat heel wat voordelen biedt.

Ik pleit er niet voor om dat te verplichten, maar we kunnen het misschien wel bevorderen. De schoolvervoersplannen, die opgesteld worden door de scholen zelf, zijn nu de meest doeltreffende oplossing. We hebben daarvoor dan ook een zeventigtal proefprojecten afgerond en hopelijk wordt deze ervaring veralgemeend en zal deze commissie eind dit jaar unaniem de ordonnantie hierover goedkeuren.

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (*in het Frans*).- *Afgelopen vrijdag debatteerden we over het risico op een stadsvlucht als gevolg van het GEN. We hadden het onder meer over de levenskwaliteit.*

De MIVB moet zich dezelfde vraag stellen. Het aanbod van het openbaar vervoer buiten de

Si l'offre des transports publics en dehors des heures de pointe n'est pas idéale pour des parents avec de jeunes enfants, ces parents se tourneront naturellement vers l'acquisition d'un deuxième véhicule, parce que pour eux il n'y a pas d'autre solution. Peut-être l'étude peut-elle nous pousser à réfléchir à cette question et à nous demander s'il ne faut pas en faire une priorité dans le cadre du prochain contrat de gestion. Il faut trouver une réponse bruxelloise, faute de quoi, certaines personnes n'auront d'autre choix que d'acheter un deuxième véhicule ou de quitter Bruxelles.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "la mise en pratique, l'évaluation et les résultats des conventions de circulation routière avec les communes et la sécurisation des carrefours dangereux".

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

M. Joël Riguelle.- Depuis quelques années déjà, la Région établit des conventions avec les communes, donc, dans certains cas, indirectement avec les zones de police, pour accorder des moyens financiers complémentaires permettant d'assurer une plus grande fluidité du trafic. Elle intervient aussi dans d'autres domaines et elle aide les communes à améliorer sensiblement la sécurité routière, tout comme elle assume ses responsabilités sur ses propres voiries.

Nous considérons cette démarche comme une décision politique importante, compte tenu du fait que l'insécurité routière peut avoir des conséquences dramatiques sur les vies humaines et qu'elle concourt pour une part importante au sentiment d'insécurité ressenti par nos habitants.

spitsuren is niet ideaal voor ouders met jonge kinderen. Zij zullen dan ook eerder geneigd zijn om een tweede wagen te kopen of om Brussel te verlaten. Misschien moet u hier een prioriteit van maken in het volgende beheerscontract.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de uitvoering, de evaluatie en de resultaten van de verkeersovereenkomsten met de gemeenten en het veiliger maken van de gevaarlijke kruispunten".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Sinds enkele jaren sluit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overeenkomsten af met de gemeenten en bijgevolg soms onrechtstreeks met de politiezones om bijkomende toelagen te verstrekken. Deze middelen moeten aangewend worden om het verkeer vlot te trekken op de gemeentewegen, de verkeersveiligheid te bevorderen, enzovoort. Op de gewestwegen doet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf de nodige investeringen.*

Ik hecht belang aan dat beleid, want een onveilig verkeer kan dramatische gevolgen hebben en geeft de Brusselaars een onveiligheidsgevoel.

Uit recente cijfers van La Capitale blijkt dat het aantal Brusselse verkeersdoden met 25% is gestegen. Van de 60 zwarte punten werd slechts één

Les chiffres récents publiés par "La Capitale" indiquent malheureusement une augmentation de 25% du nombre de morts. Selon ce quotidien, sur les 60 points noirs recensés dans notre Région, seul un carrefour aurait été réaménagé. Par ailleurs, d'autres intervenants indiquent quelques améliorations, notamment du point de vue des motards, dans un autre domaine touchant à la sécurité routière.

La problématique de la sécurité routière est de plus en plus préoccupante. En effet, en plus de ce que je viens d'évoquer, nous assistons au phénomène de l'occupation illicite de l'espace public - stationnement sur trottoirs, stationnement sur passage pour piétons - que nous devons combattre au plan local. Nous constatons également l'augmentation des comportements inciviques, inconscients, dangereux, voire agressifs, de la part de certains conducteurs. Ces comportements dans la circulation sont sources de dangers graves et ont parfois des conséquences irrémédiables. Cela explique l'importance de l'attention que nous portons à cette situation. Le rôle des communes, via les aménagements urbains, mais aussi via les amendes administratives, est réel et doit être assumé. Celui des polices locales est évidemment incontournable.

Les zones de police sont généralement confrontées à un manque criant de moyens financiers, et donc à un manque de moyens humains. L'aide de la Région ne peut être que bienvenue. Il importe cependant de pouvoir évaluer les moyens mis en oeuvre et les résultats obtenus, dans le but de répartir ces moyens de manière objective, tant géographiquement que quantitativement et opportunément, en fonction des situations.

Lors des analyses statistiques établies par les différentes zones, des points noirs apparaissent. Ils demandent une réaction rapide, afin d'être éliminés. J'y ai fait allusion sur base de données publiées dans la presse. Toutes ces informations sont concomitantes et convergentes. A titre d'exemple, pour les voiries régionales situées dans la zone de police nord-ouest, il s'agit notamment du boulevard Léopold II, de l'avenue Charles Quint, de la chaussée de Ninove et de la chaussée de Gand, pour ne citer que celles-là.

Il me revient que les moyens financiers accordés dans le cadre de ces conventions "circulation

anders ingericht. Voor motorrijders zijn er een aantal verbeteringen merkbaar.

Ik maak me steeds meer zorgen over verkeersveiligheid. Bovendien merk ik dat wildparkeren en verkeersagressie steeds vaker voorkomen. De gemeenten dragen een zware verantwoordelijkheid op het gebied van stedenbouw en administratieve boetes.

De politiezones spelen uiteraard ook een essentiële rol. Ze kampen echter vaak met een nijpend gebrek aan geld en personeel. Meer financiële middelen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn zeker welkom. We moeten echter wel kunnen nagaan of het geld resultaten oplevert. De subsidies moeten bovendien zo goed mogelijk gespreid worden naar gelang van de situaties.

Er moet dringend een oplossing komen voor een aantal zwarte verkeerspunten.

Ik meen begrepen te hebben dat de toelagen die worden verstrekt om de verkeersveiligheid te bevorderen, rechtstreeks verband houden met het aantal verkeersdoden. Maar paradoxaal genoeg zou dat verband omgekeerd evenredig zijn: hoe meer zwaargewonden, des te minder geld een gemeente krijgt. Kunt u dat toelichten?

Houdt u rekening met de statistieken van de politiezones? Hebben ze een invloed op de verdeling van de middelen? Beschikt u over cijfers die erop wijzen dat de toelagen tot een daling van het aantal ongevallen of tot een vlotter verkeer leidt? Welke criteria hanteert u om de middelen te verdelen?

Ik had graag een overzicht ontvangen van de overeenkomsten en van de toelagen die elke gemeente ontvangt.

Zowel de gemeenten als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dragen een grote verantwoordelijkheid op het gebied van wegeninfrastructuur en verkeersveiligheid. Uit een aantal recente rechtszaken blijkt dat administratieve en politieke verantwoordelijken steeds vaker verantwoordelijk worden gesteld voor ongevallen, omdat de verkeersinfrastructuur niet goed is.

routière" sont directement liés au taux de mortalité des accidents et que, paradoxalement, les moyens financiers seraient inversement proportionnels au nombre de victimes. En clair, plus il y a de victimes graves, moins il y a de moyens ! Pourriez-vous confirmer ou infirmer cette information, que je n'ai pas pu vérifier par ailleurs ?

Je souhaiterais aussi savoir si les différentes statistiques émanant des services de police sont prises en compte par vos services et de quelle manière elles sont utilisées pour adapter les moyens mis en œuvre. Aux endroits pour lesquels des conventions ont été établies, avez-vous la possibilité d'évaluer l'évolution du nombre d'accidents ou l'augmentation éventuelle de la fluidité du trafic ? Quels sont les critères établis pour décider des endroits clés et de la répartition des moyens ?

A ce propos, et en complément de mon interpellation, je souhaiterais obtenir un tableau des conventions en cours par commune, et des montants alloués depuis la mise en oeuvre de ces conventions.

En matière de bon aménagement des lieux et de ses conséquences sur la sécurité routière, notre responsabilité est évidemment grande, tant sur le plan communal que régional. De récentes affaires traitées en justice indiquent que l'on appelle de plus en plus facilement à la cause des responsables administratifs et politiques pour qu'ils justifient leur (in)action éventuelle. Au-delà de cet aspect de responsabilité, il s'agit bien entendu d'une question de vies humaines et de la nécessaire prévention en la matière.

Discussion

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

Mme Françoise Schepmans.- La question des carrefours dangereux situés dans notre Région n'est pas neuve. Je vous avais déjà interrogé à ce sujet fin 2005. Une étude commandée par le ministère bruxellois de la Mobilité venait alors de dresser un inventaire des 60 carrefours les plus dangereux de notre Région. La dangerosité de ceux-ci avait été estimée en fonction de certains critères :

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Het is al langer geweten dat een aantal gevaarlijke kruispunten voor verkeersproblemen zorgen. Met behulp van een studie werden op basis van criteria als het aantal ongevallen de 60 gevaarlijkste kruispunten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geïdentificeerd.*

- le nombre d'accidents s'y étant produits ;
- les points impliquant un cycliste, un vélomotoriste ou un piéton dans un accident ;
- les points d'insécurité structurels, c'est-à-dire des endroits structurellement non sûrs, pour des raisons d'aménagement ou d'organisation des trafics ;
- les points de ressentiment, à savoir ressentis comme dangereux par les usagers de la route.

Cette étude avait également établi des dossiers pour chacun des 60 points, reprenant entre autres des pistes de solution pour résoudre les problèmes de sécurité. Vous aviez signalé à l'époque qu'il existait diverses solutions, pouvant aller de l'ajout d'un panneau de signalisation à un marquage routier, en passant par le reprofilage complet de certains carrefours ou tronçons de voirie ou par de nouveaux réglages de la signalisation tricolore lumineuse. Vous aviez ajouté que toutes ces solutions devaient être approfondies via des études de faisabilité technique et financière.

Il est fait référence à cette étude et à ces questions dans un article paru dans "La Capitale", qui signale un retard dans l'aménagement des carrefours bruxellois dangereux. Deux ans après la réalisation de leur inventaire, sur les 60 carrefours épinglés comme présentant un réel danger, seul un d'entre eux aurait en effet été réellement réaménagé. En 2005, vous aviez précisé également que 36 des 60 carrefours concernés étaient en cours de réaménagement et que la demande de permis, la planification des travaux ou le dessin des plans était en cours ou en voie de concrétisation.

Qu'en est-il exactement des 24 carrefours restants ? Pourquoi leur réaménagement ne progresse-t-il pas ? Il est important de le savoir, car au problème de circulation, il convient d'ajouter ceux liés à la sécurité matérielle.

Le retard est-il dû à l'insuffisance du nombre de fonctionnaires ? Vous avez déclaré que la Région avait procédé à l'engagement de 75 fonctionnaires supplémentaires. La répartition des compétences entre Beliris, la Région et les autres structures serait-elle laborieuse ? Comptez-vous procéder à un état de la situation concernant ces différents points ? Pourriez-vous nous fournir un inventaire précis des travaux à réaliser pour les années 2008 et

Bovendien bevat de studie voor elk gevaarlijk kruispunt een aantal voorstellen om de veiligheid te verbeteren. U zei dat er haalbaarheidsstudies nodig waren om na te gaan welke oplossingen technisch en financieel mogelijk zijn.

In een artikel van La Capitale stond dat de heraanleg van de gevaarlijke kruispunten maar niet uit de startblokken geraakt. Slechts één zwart punt is effectief heraangelegd. In 2005 zei u nog dat u werk maakte van de heraanleg van 36 kruispunten.

Hoe zit het precies met de 24 overige kruispunten? Waarom komt er geen schot in de zaak?

Is de vertraging te wijten aan personeelsgebrek bij de administratie? U zei dat het gewest 75 extra ambtenaren heeft aangeworven. Verloopt de bevoegdheidsverdeling tussen Beliris, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en andere instellingen moeizaam? Welke werken hebt u in 2008 en 2009 precies laten uitvoeren om de problemen met de zwarte punten op te lossen?

Wat de politiebevoegdheden betreft, zei u dat er meer controles worden uitgevoerd op snelheidsovertredingen, verkeerslichten en de naleving van het verkeersreglement in het algemeen. Nochtans moet de politie maandelijks 250 keer ter plaatse komen voor een ongeval aan een van de 480 kruispunten met verkeerslichten. Hoe zit dat precies?

Ik dring erop aan dat u de gevaarlijke kruispunten snel laat heraanleggen. Uit de statistieken blijkt dat het aantal verkeersdoden en zwaargewonden op een jaar tijd met respectievelijk 25% en 3,9% is gestegen.

2009 aux différents points et carrefours identifiés ?

Concernant la responsabilité de la police en matière de sécurité, vous avez déclaré que les contrôles du respect des limitations de vitesse, des feux de signalisation et du Code de la route en général ont été accrus. Néanmoins, 3.000 demandes d'intervention ont été enregistrées concernant les 480 carrefours à feux de la Région bruxelloise, soit 250 par mois. Des carrefours comme le carrefour Van Praet seraient toujours particulièrement problématiques et de nombreux accidents s'y produiraient. Pourriez-vous nous éclairer davantage sur ce point ?

Il importe de procéder à la sécurisation des points noirs. Il en va en effet de la sécurité des citoyens, qu'ils soient ou non usagers de la route. Les 60 carrefours que nous évoquons drainent des flux importants de trafic routier et constituent des lieux propices aux accidents susceptibles de porter atteinte à l'intégrité physique des personnes. Les statistiques indiquent une augmentation de 25% du nombre de tués et de 3,9% du nombre de blessés en un an. Cela démontre la nécessité d'agir en la matière.

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

M. Hervé Doyen.- J'attire votre attention sur le fait que les conventions de mobilité sont établies entre la Région et les communes, mais qu'elles sont exécutées par les zones de police, auxquelles celles-ci sont imposées de fait. La zone de police compétente pour la commune de Jette m'avait d'ailleurs supplié de ne pas établir une telle convention, parce qu'elle ne disposait pas d'assez d'hommes pour l'exécuter. En raison des conventions de mobilité déjà établies avec les communes de Molenbeek et de Ganshoren, la police n'était en effet pas en mesure d'assurer une présence physique suffisante dans ce cadre. La fonctionnalité "trafic" de la zone était de ce fait littéralement vidée par la seule application des conventions passées entre les communes et la Région bruxelloise.

Nous devons trouver une solution au sous-effectif et au sous-financement des zones. Nous rencontrons de plus en plus de problèmes, à la fois pour trouver et pour budgéter du personnel.

Ensuite, pour rebondir sur l'intervention de

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *De mobiliteitsconvenanten worden afgesloten tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten, maar het zijn de politiezones die de afspraken in de praktijk moeten brengen. Als burgemeester van Jette zou ik ook zo'n overeenkomst kunnen afsluiten, maar de politiezone Brussel West smeekt me om dat niet te doen wegens personeelsgebrek.*

Er moet dringend een oplossing komen voor het geld- en personeelsgebrek van de politiezones.

Mevrouw Schepmans, ik denk niet dat de stijging van het aantal verkeersdoden te wijten is aan het feit dat de heraanleg van de verkeerspunten uitblijft. Het is vooral het gevolg van het onverantwoordelijke rijgedrag van steeds meer chauffeurs. Sommigen gedragen zich als criminelen op de openbare weg. De federale overheid moet tegen dit gedrag optreden.

Ik verwijst naar een recent zwaar verkeersongeval in Heverlee, waarbij vier mensen om het leven

Mme Schepmans - sans toutefois lui faire dire ce qu'elle n'a pas dit -, je ne voudrais pas que l'on impute l'augmentation de la mortalité routière en Région bruxelloise à la non-sécurisation des carrefours. Ne nous méprenons pas. L'augmentation de la mortalité routière est due essentiellement à la responsabilité personnelle de conducteurs qui se comportent de plus en plus comme des voyous, sur le territoire de la Région comme ailleurs. Nous identifions aujourd'hui, à la fois au travers de notre perception citoyenne et au travers des chiffres, des comportements de plus en plus criminels sur la voie publique. Avec ou sans aménagement de carrefour, la criminalisation du comportement routier est une responsabilité que le fédéral devra prendre en considération.

Je ne suis ni sécuritaire, ni répressif pour le plaisir, mais il faut mettre la situation en perspective. L'accident survenu récemment à Louvain en témoigne ; tuant quatre personnes, le conducteur responsable risque entre six mois et cinq ans de prison. Je n'ai pas à juger de la peine à prononcer, mais la disproportion avec le comportement routier identifiable comme criminel au sens propre du terme est réelle. Ce comportement est d'ailleurs bien plus criminel que toute une série de comportements inciviques. Je constate cependant que la loi semble ne pas encore avoir intégré qu'il s'agit là de comportements criminels.

Ne mettons donc pas en rapport les carrefours non sécurisés et l'augmentation de la criminalité.

Mme Françoise Schepmans.- La sécurisation des carrefours permettrait aussi de ralentir la vitesse et de mieux protéger les piétons. Ceci dit, l'augmentation de la mortalité n'est évidemment pas imputable au seul aménagement des carrefours.

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

Mme Céline Delforge.- La question de la sécurité routière est effectivement paradoxale. Lorsqu'on examine quelle est la forme de délinquance la plus dangereuse, en nombre et en gravité, pour la sécurité des gens, c'est la délinquance routière. Mais paradoxalement, la sécurité routière ne fait plus partie des priorités des zones de police dans le Plan fédéral de sécurité, alors qu'elle devrait y

kwamen. De verantwoordelijke chauffeur, die veel te snel reed, riskeert 6 maanden tot 5 jaar cel. Dergelijk rijgedrag is crimineel. Ik vind dat dat nog onvoldoende tot uiting komt in de wet.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Een heraanleg van de kruispunten kan ertoe leiden dat er trager wordt gereden en is veiliger voor voetgangers, maar het klopt natuurlijk dat de stijging van het aantal verkeersdoden niet enkel met de aanleg van de kruispunten te maken heeft.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *In feite is crimineel rijgedrag het delict dat het hoogste aantal slachtoffers maakt. Paradoxaal genoeg is verkeersveiligheid echter niet langer een prioriteit in het federale veiligheidsplan.*

In feite worden verkeersmisdriven als sociaal aanvaardbaar beschouwd. In La Dernière Heure

figurer en premier lieu.

Nous sommes donc face à une sorte de délinquance socialement acceptable. Hier, dans la "Dernière Heure", des riverains ucclois, outrés, se plaignaient du fait que leur voiture mal garée avait été enlevée par une dépanneuse. Imaginez dix voleurs à la tire se plaindre dans la presse d'avoir passé une nuit au commissariat. Tout le monde trouverait cela risible !

Le problème dont nous parlons aujourd'hui est fondamental. La Région est un maillon du dispositif nous permettant de diminuer les très graves conséquences de la délinquance routière. Elle peut essentiellement intervenir en termes de prévention et dispose aussi des conventions de mobilité passées avec certaines communes.

Le problème est en partie celui d'un manque de personnel policier, mais aussi et avant tout celui d'une fixation des priorités et de la manière dont la police elle-même considère la sécurité routière. La plupart du temps, les patrouilles de police ne réagissent pas aux infractions routières qui n'entrent pas dans le cadre de leur mission. Elles passent ainsi sans réagir à côté de voitures stationnées dangereusement. Peut-on imaginer qu'un policier chargé de régler la circulation à un carrefour ne réagisse pas lorsqu'une personne âgée se fait agresser sous ses yeux ?

Au-delà de ce problème, une série de policiers assurent plus ou moins une présence à des carrefours clefs, suite à la conclusion de conventions de mobilité avec la Région. Or, force est de constater que ces policiers n'y font rien, hormis assurer une sorte de fluidité du trafic, sans donner la priorité aux transports en commun comme cela figure dans les missions qui leur ont été attribuées. De plus, ils autorisent les automobilistes à emprunter les couloirs réservés aux bus. Certains se réfugient même sur un coin de trottoir lorsqu'il pleut trop, et regardent passer les voitures !

M. le président.- Le ministre n'ayant pas de compétence de police, veuillez vous en tenir à l'ordre du jour.

Mme Céline Delforge.- Quel contrôle la Région exerce-t-elle sur les conventions de mobilité ? Existe-t-il un "return" financier lorsque la

stond gisteren een artikel waarin een aantal Ukkelaars hun verontwaardiging uitten over het feit dat hun verkeerd geparkeerde wagens waren weggesleept. Zou u zich kunnen voorstellen dat een dief zijn beklag mag doen in de krant, nadat hij een nacht in de cel heeft doorgebracht?

Gevaarlijk rijgedrag is een fundamenteel probleem met ernstige gevolgen. Het gewest is een schakel in de bestrijding ervan. Het kan aan preventie doen en beschikt ook over mobiliteitsovereenkomsten met bepaalde gemeenten.

Eenzijds heeft de politie te weinig personeel, maar anderzijds legt ze ook verkeerde prioriteiten. Meestal reageren politiepatrouilles niet op verkeersovertredingen die niets te maken hebben met hun opdracht. Ze doen bijvoorbeeld niets aan voertuigen die gevaarlijk geparkeerd staan.

Bovendien zorgen politiediensten voor een bijna permanente aanwezigheid op een aantal belangrijke kruispunten, als gevolg van mobiliteitsconvenanten met het gewest. De agenten doen er echter niets behalve het verkeer wat vlotter doen verlopen. Ze geven zelfs geen voorrang aan het openbaar vervoer, wat nochtans een van hun opdrachten is. Ze staan ook toe dat wagens op busstroken rijden en soms gaan ze gewoon schuilen voor de regen en doen ze helemaal niets.

De voorzitter.- De minister is niet bevoegd voor de politie. Gelieve u aan de tekst te houden.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Hoe controleert het gewest de mobiliteitsconvenanten? Zijn er financiële gevolgen, wanneer een convenant*

convention n'est pas appliquée comme convenu ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne vais pas répondre à la question de Mme Schepmans, puisque je vais me référer à la réponse que j'ai donnée il y a trois semaines à une interpellation qui comportait les mêmes questions.

(Rumeurs)

Toutes les réponses se trouvent dans les annales parlementaires.

Mme Françoise Schepmans.- Je pense que c'était une question d'actualité. C'est pour cela que je me permettais d'y revenir de manière plus approfondie.

M. Pascal Smet, ministre.- La réponse était complète. Votre manière de m'interroger et de vous référer à ce que j'ai déjà dit me donne l'impression que vous savez ce que j'ai déjà répondu à ces questions.

Par ailleurs, M. Doyen et Mme Delforge ont plus que raison ; c'est le comportement criminel, le comportement non respectueux de la société en général et des individus en particulier qui est la principale cause des accidents. Même lorsque l'on réaménage les carrefours, il y a toujours des fous qui ne les respectent pas. J'ai écrit il y a environ deux mois au nouveau ministre fédéral de la Justice pour attirer son attention sur ce problème. Il se situe principalement au niveau du suivi par les juges de police. Ceci dit, la vraie solution réside dans le comportement des gens. Pour le reste, je me réfère à mes réponses précédentes, orales et écrites.

En guise de préambule, et pour éviter toute confusion, il y a lieu de rappeler la différence qui existe entre les subventions octroyées aux communes dans le cadre des contrats de mobilité et le financement des zones de police locales par le biais des plans d'action en matière de sécurité routière.

Les premières sont régies par un arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 1996, modifié en 1997 et en 2001. Dans ce cadre, la Région peut octroyer aux communes des subventions pour maintenir de

niet correct wordt toegepast?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wat de vraag van mevrouw Schepmans betreft, verwijs ik naar mijn antwoord op een interpellatie van drie weken geleden.*

(Rumoer)

Alle antwoorden staan in het integraal verslag.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).*- *Het was een dringende vraag. Vandaag wil ik dieper op de kwestie ingaan.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Mijn antwoord was volledig.*

De heer Doyen en mevrouw Delforge hebben meer dan gelijk: crimineel rijgedrag is de voornaamste oorzaak van ongelukken. Ook al legt men kruispunten opnieuw aan, dan nog zijn er gekken die de regels niet naleven. Ongeveer twee jaar geleden heb ik er de minister van Justitie schriftelijk op gewezen dat de politierechters onvoldoende gevolg geven aan overtredingen. Toch moet in de eerste plaats het rijgedrag worden aangepakt.

Er bestaat een duidelijk onderscheid tussen de subsidies die de gemeenten ontvangen voor hun mobiliteitsconvenanten enerzijds en de financiering van de lokale politiezones voor hun actieplannen inzake verkeersveiligheid, anderzijds.

De subsidies voor de gemeentelijke mobiliteitsconvenanten worden geregeld door het gewestelijk regeringsbesluit van 18 juli 1996, dat in 1997 en in 2001 wijzigingen onderging. Met deze gewestmiddelen kunnen de gemeenten politieagenten inzetten om op belangrijke kruispunten en wegen te zorgen voor een vlot verkeer, voor de veiligheid van alle gebruikers, voor de prioritaire doorgang van openbaar vervoer en taxi's, voor het vrijhouden van de bus- en tramhaltes en van de standplaatsen voor taxi's, alsook voor het correct parkeren (met eventueel het schrijven van bekeuringen en het laten wegslepen

bonnes conditions de circulation sur les carrefours et voiries prioritaires par la présence de policiers sur le terrain, et ce moyennant la conclusion d'un contrat de mobilité. Le but est d'améliorer les conditions de circulation dans notre Région.

Les objectifs généraux de ce contrat, précisés à l'article 4, sont les suivants : veiller au respect du Code de la route, veiller à maintenir de bonnes conditions de circulation, veiller à la sécurité de tous les utilisateurs du carrefour, favoriser le passage des transports en commun et des taxis, veiller à ce que les arrêts des lignes de transport en commun et les zones de stationnement pour taxis soient dégagés, veiller à ce que le stationnement n'entrave ni la circulation des transports en commun, ni le passage du trafic automobile, ni celui des piétons et des cyclistes, verbaliser le stationnement en double file et procéder, le cas échéant, à l'enlèvement des véhicules.

Des objectifs particuliers supplémentaires peuvent être définis pour chaque carrefour et voirie prioritaire faisant l'objet du contrat de mobilité. Ce dernier définit les heures d'intervention durant lesquelles la présence de la police est requise sur les carrefours et voiries prioritaires, de manière à permettre le maintien de bonnes conditions de circulation. Il est conclu pour une durée d'un an maximum.

La subvention annuelle maximale par commune est calculée selon une formule complexe comprenant divers paramètres, comme le nombre de carrefours prioritaires sans transport en commun de surface, le nombre de minutes de surveillance quotidienne du carrefour, le nombre de carrefours prioritaires avec transport en commun de surface, le nombre de voiries prioritaires et la longueur de la voirie, exprimée en kilomètres. La liste des carrefours et voiries prioritaires figure en annexe à l'arrêté du 18 juillet 1996 (M.B. 03-12-1996).

L'évaluation des contrats de mobilité n'était pas requise par la Région. N'étant pas en mesure de vérifier elle-même les prestations des zones de police concernant la surveillance des carrefours, la Région comptait initialement sur la bonne foi des zones de police. Lors de mon entrée en fonction, j'ai personnellement tenu à ce que cette évaluation soit réalisée. Désormais, deux réunions sont organisées chaque année avec les zones de police et l'administration, afin de réaliser l'évaluation et

van voertuigen).

Voor prioritaire kruispunten en wegen in de mobiliteitsconvenant kunnen nog bijkomende doelstellingen worden geformuleerd. De convenant bepaalt wanneer de politie aanwezig moet zijn om het verkeer te regelen en wordt gesloten voor maximaal één jaar.

De maximale jaarlijkse toelage per gemeente wordt berekend met een ingewikkelde formule. De lijst van prioritaire kruispunten en wegen is als bijlage toegevoegd aan het besluit van 18 juli 1996.

Aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen controle kan uitoefenen op de inspanningen die de politiezones leveren om de kruispunten te beveiligen, rekende het gewest oorspronkelijk enkel op de goede wil van de politiezones. Sinds ik mijn functie heb opgenomen, vinden er jaarlijks twee evaluatievergaderingen plaats. Ik vind dat de evaluatie nog beter moet. Het ontbreekt het gewest echter aan middelen om erop toe te zien dat de politiezones de afspraken naleven.

De regeling betreffende de toelagen voor de politiezones in het kader van de actieplannen inzake verkeersveiligheid wordt geregeld door de wet van 6 december 2005 betreffende de opmaak en financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid en door negen bijhorende uitvoeringsbesluiten.

Het is de bedoeling dat de inkomsten uit verkeersboetes worden verdeeld onder de politiezones en de federale politie. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou ook een deel van het geld moeten krijgen, want het heeft bijvoorbeeld de investeringen in digitale verkeerscamera's volledig zelf betaald. Hopelijk zorgt de regionalisering van het verkeersveiligheidsbeleid voor een oplossing.

Om aanspraak te kunnen maken op de toelagen, moeten de politiezones en de federale politie een actieplan inzake verkeersveiligheid opstellen, dat wordt goedgekeurd door de minister van Binnenlandse Zaken en de federale minister van Mobiliteit. Het moet aan een aantal voorwaarden beantwoorden.

De lokale politiezones en de federale politie moeten ook een evaluatierapport opstellen over de verdeling van de middelen en het personeel over de

d'examiner les modifications à apporter. Il serait souhaitable que cette évaluation soit encore améliorée. L'insuffisance de moyens de la Région, lui permettant de vérifier le respect des conventions par les zones de police, constitue réellement le point faible de ce dossier.

Quant aux financements des zones de police locale par le biais des plans d'action en matière de sécurité routière, ils sont régis par la loi du 6 décembre 2005 relative à l'établissement et au financement de plans d'action en matière de sécurité routière, et par ses neuf arrêtés d'exécution.

Le principe est le suivant : il s'agit de redistribuer, principalement aux zones de police locale et à la police fédérale, les recettes des amendes pénales en matière de sécurité routière. J'estime personnellement qu'une partie de ces recettes devrait revenir à la Région. Actuellement, il n'est pas logique que la Région ne touche pas un euro, alors qu'elle finance, par exemple, le placement des caméras automatiques. Bruxelles ne reçoit pas assez par rapport à ce qui entre dans les caisses. La future régionalisation de la sécurité routière pourra peut-être jouer en notre faveur dans cette perspective.

Pour prétendre aux montants attribués, les zones de police et la police fédérale doivent rédiger un plan d'action en matière de sécurité routière, qui est approuvé par le ministre de l'Intérieur et le ministre fédéral de la Mobilité. Ce plan doit répondre à certaines conditions.

Il est également prévu que les zones de police locale et la police fédérale rédigent un rapport d'évaluation comportant la répartition de l'effectif et des moyens affectés aux différentes actions mises en oeuvre dans le cadre du plan d'action. Le rapport d'évaluation fait ressortir les efforts effectués en matière de sécurité routière et comporte les résultats des actions exécutées dans le cadre du plan d'action.

Les montants maximums octroyés sont déterminés par application d'une clé de répartition, fixée sur la base de trois critères :

- la catégorisation des zones de police locale et de la police fédérale en cinq groupes, en fonction du cadre policier organique (54%) ;

verschillende acties uit het actieplan. Daaruit blijkt welke inspanningen de politiediensten geleverd hebben inzake verkeersveiligheid. Ook de resultaten van de acties staan in het plan.

De maximaal toegekende bedragen worden bepaald volgens een verdeelsleutel op basis van drie criteria:

- de indeling van de politiezones en de federale politie in vijf groepen, volgens het organiek kader (54%);

- de daling van het aantal slachtoffers en/of verkeersongevallen (37%);

- het aantal kilometer wegen waarvoor de politiezone bevoegd is (9%).

De zes Brusselse politiezones krijgen samen jaarlijks ruim 3,5 miljoen euro. Wij willen weten waarvoor deze middelen gebruikt worden in elke zone, maar kunnen dat niet vragen, want dat is een federale aangelegenheid. Dat is iets voor de burgemeesters.

In 2007 werden de volgende bedragen toegekend voor uitgaven op het vlak van verkeersveiligheid:

- zone Brussel-Elsene: 613.000 euro;

- zone Brussel West: bijna 623.000 euro;

- zone Brussel Zuid: 712.000 euro;

- zone Ukkel-Watermaal-Bosvoorde-Oudergem: 473.000 euro;

- zone Montgomery: 528.000 euro;

- zone Brussel Noord: 586.000 euro.

De bedragen voor de mobiliteitsconvenanten in 2007 waren:

- Etterbeek: bijna 22.000 euro;

- Sint-Gillis: bijna 21.000 euro;

- Schaarbeek: bijna 27.000 euro;

- Ganshoren: 6.800 euro;

- la diminution du nombre de victimes de la circulation sur les routes et/ou d'accidents de la circulation dans lesquels on dénombre des blessés ou des morts, qui relèvent respectivement de la compétence de la zone de police locale ou de la police fédérale (37%) ;

- le nombre de kilomètres de routes pour lequel la zone de police locale ou la police fédérale est compétente (9%).

En ce qui concerne les plans d'action en matière de sécurité routière, le nombre de victimes entre en ligne de compte pour l'octroi des montants, à concurrence de 37%, dans la clé de répartition.

Les six zones de police bruxelloises reçoivent un total annuel d'un peu plus de 3,5 millions d'euros. Nous souhaiterions également connaître le détail de l'affectation de ces montants par zones, mais ne sommes pas en position de poser la question, puisqu'il s'agit d'une compétence fédérale. Un bourgmestre serait cependant davantage que nous habilité à introduire cette demande.

Les montants octroyés en 2007 pour des dépenses dans le domaine de la sécurité routière sont les suivants :

- zone Bruxelles-Ixelles : 613.000 euros ;
- zone Bruxelles-Ouest : près de 623.000 euros ;
- zone Bruxelles-Midi : 712.000 euros ;
- zone Uccle-Watermael Boitsfort-Auderghem : 473.000 euros ;
- zone Montgomery : 528.000 euros ;
- zone Bruxelles-Nord : 586.000 euros.

Les montants alloués en 2007 pour les contrats de mobilité se répartissent comme suit :

Etterbeek : près de 22.000 euros

Saint-Gilles : près de 21.000 euros

Schaerbeek : près de 27.000 euros

Ganshoren : 6.800 euros

- Ukkel: 12.000 euro;

- Sint-Joost-ten-Noode: 11.000 euro;

- Oudergem: 15.000 euro;

- Elsene: 107.000 euro.

Dat betekent dat de politiezones al aanzienlijke middelen krijgen. Dat kan meer worden, wanneer mobiliteit en verkeersveiligheid geregionaliseerd worden. Het gewest zal dan efficiënter kunnen werken met de gemeenten en de politiezones.

Het gewest heeft de automatische camera's, de opnameapparatuur, de televisieschermen en de software betaald. Anders stonden er nu nog geen flitspalen in Brussel. De aangekondigde regionalisering zal de zaken in evenwicht brengen.

Uccle : 12.000 euros

Saint-Josse-Ten-Noode : 11.000 euros

Auderghem : 15.000 euros

Ixelles : 107.000 euros.

Ces chiffres indiquent que des montants importants sont déjà alloués aux zones de police. Une opportunité supplémentaire se présentera avec la régionalisation des matières de mobilité et de sécurité routière. Elle permettra à la Région de disposer des instruments nécessaires et de mettre sur papier une méthodologie plus efficace, avec l'aide des communes et des zones de police.

C'est la Région qui a payé les caméras automatiques, les enregistreurs, les écrans de télévision permettant de visualiser les caméras, ainsi que le logiciel. Si nous ne l'avions pas fait, nous ne disposerions pas encore de caméras automatiques à Bruxelles. Il faudra rééquilibrer les choses à l'avenir et la régionalisation annoncée représente, de ce point de vue, un levier non négligeable.

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

M. Joël Riguelle.- Je ne vais pas me lancer dans un débat sur le rôle de la police, mais en ce qui me concerne, je ne suis pas partisan d'un corps régional intermédiaire de police. Je pense que la police peut rester zonale, sous contrôle des bourgmestres et des conseils de police moyennant les plans zonaux et les différents plans qui sont mis en place, avec la Région dans le domaine de la sécurité routière, ou avec le parquet dans le domaine de la sécurité en général.

Vous avez abordé un certain nombre d'éléments qui m'informent de manière assez complète. Vous avez, par exemple, évoqué la question des recettes des amendes pénales. Effectivement, Bruxelles - les 19 communes - ne touche pas son dû. Les recettes des amendes pénales peuvent être employées dans le financement des zones de police. Elles le sont d'ailleurs. Il faut replacer cette situation dans le contexte du financement des zones.

Aujourd'hui, le fédéral se décharge indirectement de ce financement vers les Régions, parce qu'il met les communes en difficulté financière et que les

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Ik ben geen voorstander van een politiekorps op gewestelijk niveau. De opdeling in zones, onder de controle van burgemeesters en politieraden, volstaat. Samen met het gewest en met het parket worden er plannen opgesteld om de verkeersveiligheid en de algemene veiligheid te verbeteren.*

Op het vlak van de inkomsten uit strafrechtelijke geldboetes krijgt het gewest inderdaad niet waar het recht op heeft. Die inkomsten gaan naar de politiezones.

De federale overheid schuift de financiering van de politiezones af op de gewesten door de gemeenten in financiële moeilijkheden te brengen, waardoor deze zich tot het gewest wenden. Wist u dat een persoon die vanuit de federale politie naar een politiezone wordt gedetacheerd, de zone meer kost dan een nieuwe aanwerving? Dit is een van de oorzaken van de onderfinanciering van de zones. Daarnaast zijn de politiezones verplicht om aan elk "bereikbaar en terugroepbaar personeelslid" een toelage uit te keren, die al naargelang de graad

communes font appel aux Régions pour s'en sortir. Je ne vais pas vous faire un grand numéro sur la norme KUL et sur le sous-financement, mais à titre d'exemple, lors de la réunion de notre collègue de police de ce matin, j'ai été surpris d'apprendre que lorsqu'une personne est détachée du fédéral dans une zone, cela coûte plus cher à la zone que si elle avait engagé quelqu'un dans le cadre du recrutement.

Dans les zones de police, on nous impose aussi de payer une prime contactable-rappelable, qui est comprise entre 8.500 et 17.000 euros selon le grade, par exemple pour le porte-parole de la zone ou pour le conseiller en prévention. Ces mesures sont imposées aux communes. Celles-ci utilisent donc volontiers l'aide qu'elles reçoivent de la Région et je suis persuadé que cet argent est bien employé dans toutes les zones à l'objectif qui est assigné. C'est certainement le cas dans la zone que je connais bien.

Vous parlez d'une nécessaire vérification et du besoin de demander des comptes par rapport aux 3,5 millions d'euros que les zones de police reçoivent pour l'ensemble de la Région. Je pense que c'est tout à fait légitime. Il serait sans doute possible d'obtenir ce renseignement via votre collègue du fédéral ou par la voie parlementaire.

Vous avez évoqué le critère des victimes, qui intervient pour 37%. Dans quel sens ce critère est-il variable ? Y a-t-il davantage de moyens s'il y a davantage de victimes, ou est-ce l'inverse ? Ce critère fait-il évoluer la subvention dans un sens ou l'autre ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous fournirai les explications techniques à ce propos.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION 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,

varieert tussen 8.500 en 17.000 euro. Ik ben ervan overtuigd dat de gewestelijke middelen goed worden aangewend.

De rekeningen in verband met de totale gewestelijke steun aan de politiezones moeten inderdaad worden nagekeken. Die inlichtingen kunt u wellicht krijgen van uw federale collega of via parlementaire weg.

Het aantal slachtoffers is een van de huidige criteria. Wil dat zeggen dat er meer middelen worden toegekend als er meer slachtoffers vallen of is het net andersom?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal u later het antwoord bezorgen op deze technische vragen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

concernant "l'équipement des arrêts de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME SOUAD RAZZOUK

concernant "le plan directeur pour l'information dans le contrat de gestion de la STIB".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *L'équipement des arrêts de bus et de trams varie selon qu'il s'agit d'un arrêt situé le long d'une voirie communale ou régionale, ainsi qu'en fonction du concessionnaire du mobilier urbain.*

Le contrat de gestion de la STIB prévoit d'harmoniser et d'uniformiser cet équipement, notamment sur le plan de la propreté, au niveau des sites propres et des abords des stations de (pré-)métro, en partenariat avec l'Agence Bruxelles-Propreté.

Mon groupe est favorable à la généralisation des tableaux d'affichage automatiques aux arrêts de bus et de trams. Comme pour les stations de métro, il convient également d'afficher aux arrêts de bus et de trams le plan des rues avoisinantes à côté du plan général du réseau de la STIB, afin de permettre aux voyageurs de mieux s'orienter.

Il est également prévu que la STIB reprenne la gestion des arrêts.

Concernant les arrêts situés le long des voiries communales, des concertations entre la STIB, les communes et les concessionnaires sont prévues sous la houlette de la Région, afin d'optimiser leur gestion et d'harmoniser leur équipement. A cette fin, la Région doit veiller à ce que les concessions ne soient pas renouvelées.

Leur délai d'expiration varie cependant selon la date de leur établissement.

La STIB va-t-elle respecter ces délais pour chacune des concessions, ou a-t-elle déjà négocié avec les communes et les concessionnaires ? Quelles conditions supplémentaires seront-elles imposées aux nouvelles concessions ? Est-il prévu de

betreffende "de uitrusting van de MIVB-haltes".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW SOUAD RAZZOUK

betreffende "het richtplan voor de informatie in de beheersovereenkomst van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Er bestaan grote verschillen tussen de bus- en tramhaltes in het gewest. Die verschillen hangen af van de plaats van de halte (op een gemeente- of een gewestweg) en van de concessiehouder van het stadsmeubilair. Volgens het beheerscontract wil de MIVB een grotere uniformisering en harmonisering van haar haltes bereiken:

"Het beheer van de bushokjes moet gerationaliseerd worden op basis van een eenvormige logica voor de uitrusting van haltes, met name de aankondiging van wachttijden. De MIVB zal instaan voor de netheid van haltes, van eigen beddingen en in de omgeving van de metro- en premetrostations via overeenkomsten met het Gewestelijk Agentschap voor Netheid."

De Open VLD-fractie is een grote voorstander van een uitbreiding van het aantal automatische aankondigingsborden aan de tram- en metrohaltes. Dit verhoogt aanzienlijk het comfort van de bus- en tramgebruiker. Naast het algemene overzichtsplan van het MIVB-netwerk, dat je aan de meeste tram- en bushaltes terugvindt, zouden er ook plannen moeten worden uitgehangen van de naaste omgeving. Die zijn er op dit moment al aan de uitgang van de meeste metrostations en ze zouden ook zeer nuttig zijn aan tram- en bushaltes. Door het aanduiden van een aantal straten en pleinen in de buurt, kunnen reizigers zich makkelijker oriënteren.

Nog volgens het beheerscontract, wil de MIVB het beheer van de haltes terug op zich nemen:

"Vanaf 2007 zal het Gewest, na raadpleging van de gemeenten, opnieuw en geleidelijk aan bezit nemen van de haltes en wachthokjes op de gewestwegen, en van al hun functies. Het beheer daarvan zal

maintenir le système actuel pour les arrêts des voiries communales, dont l'entretien et l'équipement est géré par des sociétés publicitaires ?

De quels leviers disposent la Région et la STIB face aux communes pour harmoniser ces arrêts ? Qu'en est-il des arrêts situés sur les voiries régionales ? Je suppose que des concessions publicitaires devront là également être conclues.

La STIB et l'ABP veulent aussi garantir la propreté aux arrêts de bus et de trams, bien que cette tâche dépende du concessionnaire. Plutôt que d'assumer cette surcharge de travail, elles devraient sous-traiter ces missions en donnant des directives claires en matière de propreté et d'entretien. Les voyageurs devraient également avoir l'opportunité de signaler les déprédations et actes de vandalisme à un point de contact central.

Le gouvernement doit s'occuper d'urgence d'un meilleur équipement et entretien des arrêts de bus et de trams.

Est-il prévu d'élargir l'installation de panneaux d'affichage électronique aux arrêts de bus et de trams ? Si oui, quand ? Des plans de quartier seront-ils installés aux arrêts, comme c'est déjà le cas dans les stations de métro ? Qu'advient-il des contrats actuels que les communes ont souscrits avec les concessionnaires ? Comment la STIB s'y prendra-t-elle pour conclure des concessions pour les arrêts situés sur les voiries régionales ? La STIB créera-t-elle un point de contact central auprès duquel les voyageurs pourront signaler les déprédations et actes de vandalisme commis sur les arrêts de tram et de bus, afin de résoudre les problèmes le plus rapidement possible ?

overgedragen worden aan de MIVB."

"Voor de haltes gelegen op de gemeentewegen zal, onder het beschermheerschap van het gewest, overleg plaatsvinden tussen de MIVB, elke gemeente en de concessiehouders van het stadsmeubilair, om het beheer te optimaliseren en de uitrusting van de haltes te harmoniseren."

Om dit alles tot een goed einde te brengen, moet het gewest ervoor zorgen dat de bestaande concessies die de gemeenten afsloten met de concessiehouders, niet hernieuwd worden.

Hier stelt zich echter een praktisch probleem. Deze concessies werden immers niet op hetzelfde tijdstip afgesloten, zodat zij een verschillende duur hebben en op verschillende momenten aflopen. Het is onduidelijk hoe dit opgelost zal worden. Zal de MIVB gewoon afwachten tot de verschillende concessies aflopen of komen er nu al nieuwe onderhandelingen met de gemeenten en de concessiehouders? Welke extra voorwaarden zullen aan de nieuwe concessies toegevoegd worden? Is het daarbij de bedoeling dat het systeem zoals dat vandaag bestaat voor haltes gelegen op gemeentewegen behouden blijft, namelijk dat reclamebedrijven instaan voor de uitrusting en het onderhoud van de bushokjes?

Welke hefbomen hebben het gewest en de MIVB tegenover de gemeenten om de nagestreefde uniformisering van de haltes te bewerkstelligen?

Wat ook onduidelijk is, zijn intenties die de MIVB en het gewest hebben met de haltes op de gewestwegen. Ik neem dat daarvoor ook reclameconcessies voor moeten worden afgesloten.

Toch willen de MIVB en het Agentschap Net Brussel (ANB) ook de netheid garanderen, hoewel dat eigenlijk de taak van de concessiehouder is. Men kan zich ook de vraag stellen of de MIVB en het ANB vanwege de overbelasting wel de geschikte instanties zijn om zich bezig te houden met het beheer en de netheid van bus- en tramhaltes. Ik pleit ervoor om deze taken uit te besteden en duidelijke richtlijnen te geven inzake netheid en onderhoud. Reizigers moeten de mogelijkheid hebben om beschadigingen en verontreinigingen te signaleren bij een centraal meldpunt.

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

Mme Souad Razzouk.- Je remercie Mme Dejonghe d'avoir initié le débat sur l'importance des panneaux. Pour ma part, je me pencherai plus particulièrement sur les motifs de déplacement.

De plus en plus de personnes empruntent les transports en commun et les motifs de déplacement sont diversifiés. Ce type de mobilité attire de plus en plus de Bruxellois et nous pouvons nous réjouir de désengorger ainsi le trafic routier de plus en plus dense, tout en sachant que les parkings ne sont ni assez fournis, ni disponibles, et qu'ils restent coûteux. C'est un problème quotidien pour des dizaines de milliers d'automobilistes. Ce lundi 10 mars, le journal "La Capitale" a d'ailleurs abordé toute la problématique des parkings. Etant donné leur coût, il indiquait que les automobilistes préféreraient frauder !

On peut lire par ailleurs sur le site www.mobil2015.irisnet.be que l'évolution de la clientèle de la STIB en termes de quantité de déplacements est en augmentation constante. Entre 2000 et 2005, la STIB a connu une augmentation de son utilisation de 50%, dont 44% en faveur du métro.

Quant à la qualité, notamment de l'information de la clientèle, elle reste un grand défi pour la STIB.

Ik ben er alleszins van overtuigd dat de regering dringend werk moet maken van betere uitrusting en onderhoud van de bus- en tramhaltes. Daarom wil ik u graag een aantal bijkomende vragen stellen.

Wordt het aantal elektronische aankondigingsborden aan de tram- en bushaltes uitgebreid? Zo ja, wanneer? Zal de MIVB de bus- en tramhaltes voorzien van buurtplannen, zoals reeds het geval is in de metrostations? Wat gebeurt er met de huidige overeenkomsten die de gemeenten met concessiehouders hebben afgesloten? Hoe zal de MIVB te werk gaan om concessies voor haltes op gewestwegen af te sluiten? Zal de MIVB een centraal meldpunt oprichten waar reizigers beschadigingen en verontreinigingen van tram- en bushaltes kunnen melden, zodat de problemen zo snel mogelijk worden opgelost?

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

Mevrouw Souad Razzouk (*in het Frans*).- *Steeds meer mensen maken gebruik van het openbaar vervoer. Dat is een goede zaak, maar er is nog steeds een gebrek aan parkeerplaatsen, die bovendien vaak duur zijn.*

Uit de statistieken op de website www.mobil2015.irisnet.be blijkt dat het aantal klanten van de MIVB tussen 2000 en 2005 met 50% is gestegen.

De MIVB kan echter nog heel wat inspanningen leveren om de reizigers goed te informeren. Het is voor een Brusselaar soms gemakkelijker om zijn weg te vinden in Parijs dan in zijn eigen stad. Bestaan daarvoor plannen?

In het beheerscontract wordt verwezen naar een richtplan voor reizigersinformatie. Wat is de stand van zaken? Wanneer komen er aan de belangrijkste tram- en bushaltes borden waarop de wachttijden staan aangegeven? De huidige borden zijn niet altijd duidelijk. De situatie in het Zuidstation is op dat gebied bijvoorbeeld rampzalig.

Je voudrais savoir quels efforts ont été réalisés pour améliorer la signalétique directionnelle, ainsi que pour résoudre le problème de l'accès à l'information pour les usagers quotidiens du métro. Quels projets sont-ils mis en place concernant la visibilité de l'information ? Un Bruxellois a plus de facilités à trouver son chemin lorsqu'il se promène à Paris que lorsqu'il se trouve dans sa propre ville !

Dans le contrat de gestion, vous avez parlé d'un plan directeur pour l'information des clients. Puis-je vous demander où vous en êtes et comment vous comptez le réaliser ? Je voudrais également savoir comment et quand vous comptez installer les annonceurs de temps d'attente aux arrêts des lignes principales de trams et de bus. Par ailleurs, les panneaux de signalisation ne sont pas toujours clairs. Il arrive parfois à un usager de devoir faire l'aller retour pour trouver sa voie. Pour l'anecdote, à la gare du Midi, il faut même descendre sur le quai pour savoir quelle voie il faut emprunter !

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez raison. La situation à la gare du Midi est très difficile.

Mme Souad Razzouk.- Comptez-vous changer les panneaux existants ou les améliorer pour pallier cette situation regrettable ? Si oui, dans quel délai comptez-vous remédier à ces problèmes et de quelle manière allez-vous effectuer des changements, s'ils s'avèrent nécessaires ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- *Concernant la question de Mme Dejonghe, je vous renvoie aux réponses à la question n°646 de Mme Fiszman concernant le mobilier urbain communal et les arrêts de la STIB, à la question n°659 de Mme Teitelbaum sur les écrans électroniques d'affichages des horaires de bus, à la question n°662 de M. Destexhe sur le système Syncro et à la question orale de Mme Teitelbaum sur les horaires, posée en commission le 16 janvier.*

La STIB a établi la liste des arrêts devant être équipés de panneaux d'affichage. Malheureusement, les arrêts de bus et de trams sont gérés par les communes, même sur les voiries

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

Mevrouw Souad Razzouk *(in het Frans).*- *Zult u die borden vervangen of verbeteren? Hoeveel tijd hebt u nodig om deze problemen op te lossen?*

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Wat de vraag van mevrouw Dejonghe betreft, verwijs ik gedeeltelijk naar de antwoorden op schriftelijke vraag nr. 646 van mevrouw Fiszman betreffende het gemeentelijke stadsmeubilair en de haltes van de MIVB, vraag nr. 659 van mevrouw Teitelbaum over de elektronische schermen voor de aankondiging van de dienstregeling van de bussen, vraag nr. 662 van de heer Destexhe over het systeem Syncro en de mondelinge vraag van mevrouw Teitelbaum over de dienstregelingen die ze tijdens de commissievergadering van 16 januari stelde.

In mijn antwoorden vermeldde ik reeds dat de

régionales. Les concessions conclues avec JC Decaux et Clear Channel s'y appliquent également.

La STIB a également suggéré d'inclure les équipements supplémentaires dans le nouvel appel d'offres. Cette suggestion a été accueillie positivement par certains, mais négativement par d'autres.

Tant que la STIB n'aura pas repris ces arrêts, elle ne disposera que d'une partie limitée des tableaux d'affichages. Seul un plan du réseau peut être affiché actuellement. Les accords conclus entre les communes et les concessionnaires ne permettent pas d'ajouter un plan des rues.

La STIB ne dispose pas de tous les contrats conclus entre les communes et les concessionnaires. J'ai demandé au ministre-président d'intervenir et j'ai même réitéré ma requête auprès des communes. En moyenne, les contrats ont une validité de douze ans.

La Région bruxelloise examine en collaboration avec la STIB comment régler juridiquement et administrativement la conclusion de concessions. J'ai par ailleurs obtenu un concensus politique entre toutes les parties pour qu'une seule concession soit prévue dans l'ensemble de la Région. L'argent sera encore toujours réparti entre les communes. Le montant collectif sera beaucoup plus élevé et il sera possible d'imposer certaines conditions concernant les abribus. Des différences locales seront néanmoins encore possibles. L'existence d'un seul contrat ne signifie pas pour autant que les abribus seront semblables dans toutes les communes.

(poursuivant en français)

Le plan directeur de l'Information voyageurs, prévu à l'article 21 du contrat de gestion 2007-2011, est en cours de rédaction. Après avoir été discuté le 30 novembre dernier par le comité tripartite, constitué des représentants de la Région, de la STIB et d'associations d'utilisateurs, et après avoir été examiné par la Commission régionale de la mobilité, il sera prochainement approuvé par le comité de gestion de la STIB. Nous pourrons ensuite en débattre au sein de cette commission.

Ce plan directeur sera actualisé chaque année. L'année 2008 sera mise à profit pour rendre les

MIVB een lijst van haltes heeft opgesteld waarvan ze vindt dat die moeten worden uitgerust met een bord voor de aankondiging van de wachttijden. Jammer genoeg worden de bus- en tramhaltes door de gemeenten beheerd, zelfs op de gewestwegen. De concessies die met JC Decaux en Clear Channel zijn afgesproken, zijn ook van toepassing op die haltes.

De MIVB heeft dan ook gesuggereerd om de aanvullende uitrusting op te nemen in de nieuwe offerteaanvragen. Deze suggestie werd met wisselend succes onthaald: Brussel-Stad reageerde bijvoorbeeld positief, maar van Ukkel ontvingen we een afwijzend antwoord. Ik betreur die houding.

Zolang de MIVB de haltes niet heeft overgenomen, beschikt ze enkel over een beperkt gedeelte van de aankondigingsborden. Er is momenteel enkel plaats voor een netplan. Ik zou graag ook een buurtplan laten aanbrengen, maar als gevolg van de afspraken die de gemeenten met de concessiehouders hebben gemaakt, is dat onmogelijk.

Op dit ogenblik beschikt de MIVB niet over alle contracten die de gemeenten met hun concessiehouders hebben afgesloten. Ik heb een beroep gedaan op minister-president Picqué om die informatie te vragen. Inmiddels heb ik mijn verzoek aan een aantal gemeenten zelfs moeten herhalen. De looptijd van de contracten bedraagt gemiddeld twaalf jaar.

Momenteel is het Brussels Gewest in samenwerking met de MIVB aan het bekijken hoe de procedure voor het afsluiten van concessies juridisch en administratief kan worden geregeld. Ik heb inmiddels ook een politieke consensus bereikt met alle partijen dat er in de toekomst nog slechts één concessie voor het hele Brussels Gewest komt. Het geld zal nog steeds onder de gemeenten worden verdeeld. Het collectieve bedrag zal veel hoger zijn en het wordt mogelijk om bepaalde voorwaarden inzake bushokjes op te leggen. Uiteraard kunnen er nog lokale verschillen zijn. Het is immers niet omdat er maar één contract wordt afgesloten, dat elke gemeente dezelfde bushokjes moet plaatsen. Er zullen wel een aantal minimale voorwaarden en standaardvereisten gelden.

(verder in het Frans)

Het richtplan voor reizigersinformatie wordt

outils de la STIB plus fiables. Dès 2009/2010, lorsque la STIB aura acquis un nouveau système d'aide à l'exploitation pour l'information des voyageurs, l'utilisation des nouvelles technologies sera intensifiée.

Par ailleurs, afin de remédier au manque de lisibilité de la signalisation sur le réseau, la STIB a créé un nouveau concept, en collaboration avec le bureau bruxellois Minale Design Strategy. Sur la base de la phase test réalisée à la station De Brouckère, la STIB procédera à la simplification de sa signalisation dans toutes ses stations lors du bouclage du réseau de métro, prévu en 2009. Je ne manquerai pas d'envoyer aux membres de la commission le dossier de presse complet et détaillé réalisé à ce sujet.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "les prochaines modifications au réseau de la STIB".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

La parole est à M. Smet

M. Pascal Smet, ministre.- La question de Mme Schepmans va à l'encontre de notre décision de ne débattre de ces modifications au réseau que lorsque le gouvernement se sera prononcé. Je propose donc que Mme Schepmans retire sa question. J'avais en effet l'intention de lui répondre qu'il faut attendre le débat que nous avons convenu de tenir ensemble dans cette commission. Cela permettra d'aborder la problématique de manière globale, dès que le

momenteel opgesteld. Het werd op 30 november besproken door een comité met vertegenwoordigers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de MIVB en gebruikersorganisaties en vervolgens door de gewestelijke mobiliteitscommissie. Binnenkort moet het beheerscomité van de MIVB zijn fiat geven. Ook in deze commissie komt het nog aan bod.

Het richtplan wordt elk jaar bijgewerkt. Vanaf de periode 2009-2010 zal het gebruik van nieuwe technologieën worden opgevoerd.

In samenwerking met het bureau Minale Design Strategy werkt de MIVB aan een concept voor nieuwe en leesbare panelen. De nieuwe signalisatie wordt nu getest in het metrostation De Brouckère. In 2009 worden de nieuwe panelen in alle metrostations aangebracht. Ik zal de commissieleden daarover uitgebreid inlichten.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de komende wijzigingen op het MIVB-net".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indienster, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik verzoek mevrouw Schepmans om haar interpellatie te schrappen tot de regering een gemeenschappelijk standpunt heeft bepaald en er een algemeen debat over het MIVB-net wordt georganiseerd. Dat zal ons de mogelijkheid bieden om de kwestie in haar geheel te benaderen.*

gouvernement se sera prononcé. Sa décision est d'ailleurs imminente.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la gestion des bus en cas d'embouteillages exceptionnels ou en voie d'aggravation".

INTERPELLATION JOINTE DE M. YVES DE JONGHE D'ARDOYE D'ERP,

concernant "l'efficacité des bus de la Société des transports publics bruxellois".

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

Mme Céline Delforge.- Je vais aborder un problème qui se pose régulièrement aux quatre coins de la ville et je l'illustrerai par un cas précis, pour aider à la compréhension.

Il arrive que, pour des raisons ponctuelles ou conjoncturelles, les véhicules de surface de la STIB se trouvent bloqués dans les embouteillages. Ils le sont de telle manière que même la prise en compte de plus grands temps de parcours n'empêche pas une importante irrégularité sur les lignes. Les temps de parcours deviennent ainsi imprévisibles et impossibles à planifier au-delà du temps global mis par chacun des véhicules.

On voit alors des bus qui effectuent leur trajet par grappes ; l'arrivée simultanée de trois bus alterne avec de très long laps de temps sans aucun bus. C'est un grand souci. Ce problème rejoint sans doute celui de l'interpellation précédente, dans la mesure où aucune information n'est fournie au voyageur. En outre, il arrive également que le trajet

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het beheer van de bussen in geval van uitzonderlijke of steeds groter wordende verkeersopstoppingen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER YVES DE JONGHE D'ARDOYE D'ERP,

betreffende "de efficiëntie van de bussen van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *De bussen van de MIVB zitten vaak vast in files, met onregelmatige reistijden als gevolg. Het wordt dan onmogelijk om te voorspellen hoe lang de bus over zijn traject zal doen.*

Soms gebeurt het dat er op korte tijd drie bussen aan één halte stoppen en vervolgens een hele tijd lang geen enkele. De wachtende reizigers krijgen helemaal geen informatie. Vaak worden trajecten gewijzigd of ingekort, zonder enige uitleg.

De MIVB is uiteraard niet verantwoordelijk voor de files, maar zou een aantal zaken toch efficiënter kunnen regelen. Zo is het bijvoorbeeld soms aangewezen om een bepaalde bus rechtsomkeert te laten maken. De MIVB maakt gebruik van die techniek, maar laat na om de reizigers uit te leggen wat er aan de hand is. De splitsing van een buslijn zorgt er bovendien voor dat het nog langer duurt om de eindbestemming te bereiken.

des bus soit modifié ou raccourci sans aucun préavis. Le voyageur n'est informé de rien !

On ne va évidemment pas rendre la STIB responsable des embouteillages en question. Par contre, je pense qu'elle dispose d'une série d'outils qui lui permettent de limiter les dégâts, à commencer par la régulation. Elle permet de faire rebrousser chemin à certains véhicules pour les réinjecter à une meilleure place dans le circuit. Il est en effet inutile d'avoir trois bus qui se suivent, et aucun bus à un autre niveau du parcours.

Malheureusement, ces outils sont parfois utilisés de façon incompréhensible, et l'absence totale d'information empêche le voyageur de s'adapter à la situation pour éventuellement réorienter son déplacement. De plus, la scission, annoncée ou non, de certaines lignes, vient allonger le temps d'attente et le temps de parcours. Cela augmente l'incertitude pour les usagers qui ont le malheur de circuler au-delà des tronçons les plus fréquentés ou qui sont à cheval sur la scission en deux d'une ligne.

Je vais aborder le cas concret du bus 95, que je connais fort bien. C'est l'une des lignes phares de la STIB, avec le bus 71. Je ne vais pas vous demander à nouveau les explications que vous m'avez déjà fournies en séance plénière, même si je ne suis pas sûre d'en être ravie. Ces dernières semaines, il y a de terribles embouteillages sur le tronçon entre Gerموir et Parnasse. La conséquence - qui permet aussi d'évaluer la situation - c'est le fait que les trottoirs sont bondés de voyageurs qui tentent de rattraper un bus précédent à pied, plutôt que de passer seize minutes dans le bus entre deux arrêts. Le trajet entre ces deux arrêts prend quatre minutes à pied !

Certes, la marche permet de dépasser allègrement bus et voitures, mais dans des conditions de pollution peu optimales pour un exercice physique.

Au-delà de l'allongement significatif du temps de parcours, on constate des temps d'attente atteignant 50 minutes. J'ai eu l'occasion d'attendre un bus pendant 30 minutes, en présence du statisticien de la STIB ! Le premier et le deuxième bus qui ont fini par se présenter terminaient leur parcours à l'arrêt Luxembourg, que l'on ne peut considérer comme un noeud de communication. De plus, ces bus qui terminent leur parcours à Luxembourg font double emploi avec d'autres lignes. Enfin, le troisième bus

Buslijnen 95 en 71 ondervinden zeer veel hinder van files. Het gebeurt zelfs dat mensen van de ene bus afstappen om de vorige te voet in te halen!

Niet alleen doet de bus langer over een bepaald traject, bovendien lopen de wachttijden regelmatig op tot 30 à 50 minuten! De meeste bussen stoppen aan de halte Luxemburg, waar weinig andere lijnen beschikbaar zijn. Bussen die normaal gezien het volledige traject afleggen, stoppen soms toch aan de halte Luxemburg, waar het wachten is op een pendeldienst.

Zelfs binnen de gegeven omstandigheden is dit een voorbeeld van slecht beheer. De beleidskeuze van de opsplitsing van lijnen heeft ook in het geval van lijn 34 negatieve volgen. Vandaag stopt die aan de Naamsepoort, waar de reizigers verzocht worden bus 95 te nemen. Ook de opsplitsing van lijn 71 is onlogisch in de ogen van de reiziger.

Al deze elementen zorgen ervoor dat de reizigers langer onderweg zijn en dat hun comfort afneemt. Er bestaat haast geen verbinding meer tussen de bovenstad en de benedenstad. Het grootste probleem echter is de onvoorspelbaarheid van het openbaar vervoer. Omdat de reiziger niet weet of en wanneer hij op zijn bestemming zal aankomen, gaat hij wellicht opnieuw voor de auto kiezen.

Ongeveer een jaar geleden heeft de dienst Dispatching ermee gedreigd te staken. Wegens de slechte werkomstandigheden zou de dienst zijn taak niet langer naar behoren kunnen uitvoeren. Welnu, het probleem dat ik zo net heb beschreven, is voor een stuk aan de gebrekkige regulatie te wijten.

Zijn er naast lijn 95 nog andere lijnen waar een gelijkaardige situatie zich voordoet? Hoe gaat de MIVB daarmee om? Ik heb op de betrokken kruispunten geen agenten gezien die het verkeer regelden. Sommige zijn nochtans geblokkeerd.

Heeft de dienst Dispatching van de MIVB voldoende personeel voor een kwaliteitsvolle dienstverlening? Als dat niet zo is, is het beter om een of twee personen extra te betalen, anders lijdt het hele netwerk eronder.

Zijn er voor dit soort problemen ook andere oplossingen dan het splitsen van lijnen? Hoe zult u de reizigers in real time informeren, zodat ze zich kunnen aanpassen aan de situatie?

annonçait un trajet complet, mais s'est finalement, lui aussi, arrêté plus tôt. Les voyageurs ont été priés d'attendre une navette qui a tardé à arriver.

Ce choix de gestion est curieux. Même face à des circonstances exceptionnelles, il y a moyen de faire nettement mieux. Je rappelle par ailleurs - et cela rejoint le problème de la politique de scission des lignes et de l'augmentation du nombre de correspondances - qu'on a limité la ligne 34 à la Porte de Namur en expliquant à ses usagers qu'ils pourraient prendre le 95. Il en va de même avec la ligne 71, qui reliait le haut et le bas de la ville en surface. Elle est scindée de façon relativement aléatoire et imprévisible pour le voyageur.

Ces situations allongent les temps de parcours et nuisent au confort des usagers. La liaison entre le haut et le bas de la ville est désormais pratiquement inexistante. Enfin et surtout, l'imprévisibilité constitue un problème majeur pour les usagers, qui ne savent plus prévoir leur heure d'arrivée. Dans ces conditions, autant utiliser la voiture, qui ne roulera pas plus vite mais qui arrivera à destination. On touche ici au coeur du problème de la concurrence entre les modes de transport.

Enfin, vous vous souvenez que les régulateurs ont déclenché il y a près d'un an un mouvement social et ont failli faire grève pour dénoncer leurs conditions de travail, qui ne leur permettaient plus d'effectuer correctement leur tâche. Ils dénonçaient ainsi un problème de sous-effectif. Or, le problème que je viens de décrire relève en partie de la régulation.

Outre le 95, d'autres lignes sont-elles victimes de situations similaires sur le réseau de la STIB ? Quel est le dispositif prévu pour faire face à des situations de ce type ? Je n'ai pas vu d'agent de police régulant la circulation aux carrefours où se posent les problèmes et où il y a des afflux de voitures. Certains carrefours sont pourtant bloqués.

J'aimerais savoir si le service de régulation de la STIB a suffisamment de personnel pour assurer un service de qualité. Dans le cas contraire, ce serait tout le réseau qui en pâtirait. Il est parfois préférable de mieux payer une ou deux personnes supplémentaires pour fournir un service de qualité, plutôt que de perturber tout un réseau de transports en commun !

D'autres solutions que la scission de lignes sont-elles envisagées pour ce type de problèmes ? En effet, cela ne répond manifestement pas à la demande des usagers. Quel est le dispositif d'information en temps réel qui est offert ou envisagé pour que le voyageur puisse prendre ses dispositions et s'adapter à la situation en connaissance de cause ?

M. le président.- La parole est à M. de Jonghe d'Ardoye d'Erp pour son interpellation jointe.

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Comme Mme Delforge, je suis attentif à ne pas densifier davantage le trafic automobile. C'est la raison pour laquelle je ne roule pratiquement qu'en scooter à trois roues. Egalement soucieux de l'environnement, j'ai été sensible aux messages véhiculés lors des derniers pics de pollution et j'ai voulu, il y a quelque temps, faire l'expérience des transports en commun.

Je prends régulièrement mon petit déjeuner dans un café d'Ixelles, situé place Brugmann. J'ai voulu en repartir en transports en commun pour venir au parlement. J'ai consulté les horaires de la STIB. Je me suis rendu à l'arrêt conseillé vers 8h30, bien à temps pour prendre le bus de 8h40. Le bus est arrivé avec environ un quart d'heure de retard. Ce n'était pas dramatique. A la correspondance suivante, j'ai fait quelques mètres pour prendre un véhicule. Il était bondé et il a fallu attendre le suivant. Après un véritable parcours du combattant, je suis arrivé à Schuman, une bonne demi-heure plus tard. Le bus avait à peine parcouru cinq kilomètres ! Après quatre minutes de patience, j'ai pris le métro. Je n'ai pas pu prendre la première rame parce qu'elle n'allait pas à ma destination finale. J'ai ensuite de nouveau dû attendre pour prendre le métro suivant. J'ai mis environ une heure quart pour aller de la place Brugmann au parlement.

J'ai fait l'expérience une fois, mais la prochaine fois que je serai sans moto, je ne prendrai pas les transports en commun, mais la voiture. Le lendemain, j'ai mis un peu plus de dix minutes en scooter pour venir du café de la place Brugmann au parlement.

Nous sommes tous conscients du fait que les bus sont les parents pauvres de l'efficacité des transports publics bruxellois.

De voorzitter.- De heer de Jonghe d'Ardoye d'Erp heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp (*in het Frans*).- *Uit bekommernis om het milieu neem ik zo weinig mogelijk de wagen - ik verplaats mij vaak per motor- en leerde recentelijk het openbaar vervoer beter kennen.*

Ik ontbijt vaak in een café in Elsene en wilde vandaar met het openbaar vervoer naar het parlement komen. Ik heb de dienstregeling geraadpleegd en stond om 8.30 uur aan de halte om de bus te nemen van 8.40 uur. De bus kwam een kwartier te laat. De bus waarop ik moest overstappen, was overvol en ik moest wachten op de volgende. Na een goed half uur was ik eindelijk in Schuman. Daar nam ik de metro, maar de eerste metro moest ik laten rijden, want die reed niet naar mijn bestemming. Het heeft mij ongeveer een uur en een kwartier gekost om van het Brugmannplein naar het parlement te komen.

Als ik nog eens zonder motor zit, zal ik de wagen nemen voor dit traject. Met de motor doe ik er ongeveer tien minuten over.

We zijn ons er allemaal van bewust dat bussen niet de meest efficiënte vorm van openbaar vervoer zijn. U bent van plan om busbanen aan te leggen om de reissnelheid te verbeteren. Volgens het VICOM-programma moeten 40% van de buslijnen met busbanen worden uitgerust. Wat is de stand van zaken?

Op sommige secundaire wegen is het erg moeilijk voor de buschauffeurs om te manoeuvreren. Waarom zet u niet op een aantal lijnen voldoende kleinere busjes in? Heeft de MIVB reeds een haalbaarheidsstudie uitgevoerd? Wat was het resultaat? Hoeveel kruispunten zijn uitgerust met verkeerslichten die de chauffeurs van de MIVB op afstand kunnen bedienen? Hoeveel kruispunten moeten nog met dat systeem worden uitgerust?

Nous sommes tous conscients du fait que les bus sont les parents pauvres de l'efficacité des transports publics bruxellois. Cette anecdote est là pour nous le confirmer dès lors que trois quart du temps de mon trajet y a été consacré. Vous souhaitez améliorer la vitesse commerciale des bus notamment en développant les sites propres qui leur sont consacrés. Pouvez-vous me faire état de l'avancement des projets en cours afin de rencontrer vos objectifs, à savoir 40% des lignes de bus en site propre tel que repris dans le programme VICOM ?

En dépit de la dextérité des chauffeurs, le gabarit des bus de la STIB pose quelques problèmes dans un certain nombre de voiries secondaires. Ainsi, pourquoi ne pas avoir pris l'option de véhicules de plus petite taille et en nombre suffisant pour certaines lignes empruntant ces voiries plus étroites ? Une étude de faisabilité a-t-elle été réalisée en ce sens par la STIB et quelles ont été les conclusions ayant permis de rejeter cette option ? Combien de carrefours empruntés par les véhicules de la STIB sont-ils équipés du système de commande des feux de signalisation à distance et quel est l'état d'avancement du programme pour les carrefours devant encore en être équipés ?

Il s'avère par ailleurs qu'un nombre important de pannes a été enregistré concernant ces feux de signalisation tricolores, lesquelles provoquent inévitablement des embouteillages dans lesquels trams et bus se retrouvent englués. En outre, les feux situés aux carrefours du pont Van Praet seraient déroutés par le passage des trams et détiendraient le nombre record d'interventions. Le système de commande des feux à distance peut-il être tenu responsable de ces inconvénients ? Quels sont les remèdes susceptibles d'être mis en oeuvre afin d'assurer une meilleure fluidité à ces endroits stratégiques ? Si l'on veut encourager les gens à prendre les transports en commun, encore faut-il qu'ils puissent profiter d'un système efficace. Personnellement, je préfère recourir à l'automobile plutôt que d'attendre un tram ou un bus qui n'arrivera pas. Cette solution n'est pourtant pas idéale.

Discussion

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Concernant l'avenue

Overigens zijn de verkeerslichten vaak defect, wat aanleiding geeft tot files. Heeft dat iets te maken met het afstandsbedieningssysteem? Hoe zult u de problemen oplossen? We kunnen mensen enkel overtuigen om het openbaar vervoer te nemen, als het voldoende efficiënt werkt.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).-

de la Couronne et la ligne du bus 95, si la situation était déjà difficile depuis de nombreuses années sur cette artère régionale, elle l'est davantage depuis le 11 février dernier. Le trafic est tellement dense sur cet axe de pénétration, que les véhicules sont bien souvent immobilisés durant de longues minutes avant de pouvoir poursuivre leur route. Le problème s'avère particulièrement aigu entre le site de l'ancien hôpital militaire et l'intersection avec la chaussée de Wavre. Il s'agit sans doute de ralentissements engendrés indirectement par les réaménagements et les travaux dans les rues voisines.

Le cas du bus 95 dont la ligne emprunte l'avenue de la Couronne, permet de jauger l'ampleur du problème. Sur une distance de 500 mètres - ce qui correspond à deux arrêts de bus - il n'est pas rare de voir sept à huit bus en enfilade sur cette portion de voirie. A ceci s'ajoute les problèmes de ralentissements, et certaines irrégularités. Il arrive que les chauffeurs en retard sur l'horaire initial débarquent leurs passagers et fassent demi-tour. Il s'agit d'un problème de rupture de charge déjà évoqué précédemment.

Nous sommes favorables à une solution globale et durable aux problèmes rencontrés. A côté des utilisateurs de la voie publique - piétons, cyclistes, motocyclistes, automobilistes -, il faut bien entendu être attentif aux besoins des riverains et des commerçants.

Vous êtes non seulement en charge des travaux publics, M. le ministre, mais aussi de la Mobilité. Quelles sont dès lors les solutions que vous préconisez pour sortir de cette situation catastrophique ? Vous aviez évoqué un réaménagement consistant en un marquage au sol pour 2008. Celui-ci est-il toujours d'actualité ? L'option d'un large site propre pour le bus est-elle maintenue, étant donné que cette solution ne présentait pas que des avantages ? Nous avons encore tous en tête les conséquences malheureuses qui en avaient résulté avenue de la Couronne, où les bordurettes avaient dû être retirées en urgence parce qu'elles avaient provoqué des accidents.

Pensez-vous pouvoir aboutir rapidement à une solution globale conciliant tous ces différents intérêts ? Pouvez-vous nous rassurer, ainsi que les riverains, les commerçants, les navetteurs et les utilisateurs des transports publics ?

Bus 95 reed al niet bepaald vlot op de Kroonlaan, maar sinds 11 februari is de situatie helemaal rampzalig. De bussen staan tegenwoordig vaak minutenlang stil. Dat heeft allicht te maken met de wegenwerken in de aangrenzende straten.

Vaak staan er op de Kroonlaan over een afstand van ongeveer 500 meter een stuk of acht bussen in de file. Het gebeurt ook dat buschauffeurs die te veel vertraging hebben opgelopen, hun reizigers doen uitstappen en rechtsomkeer maken.

Ik ben voorstander van een globale, duurzame oplossing. U dient niet alleen rekening te houden met de weggebruikers, maar ook met de buurtbewoners en winkeliers.

U bent niet alleen bevoegd voor openbare werken, maar ook voor mobiliteit. Welke oplossingen stelt u voor? In 2008 zouden er andere wegmarkeringen komen. Bent u dat nog steeds van plan? Komt er een busbaan? Die oplossing heeft ook nadelen. Vroeger zijn er al eens afbakeningen aangebracht om de baanvakken van de Kroonlaan van elkaar te scheiden en die zijn toen dringend verwijderd, omdat ze aanleiding gaven tot ongevallen.

Komt er snel een globale oplossing die iedereen tot voordeel strekt?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Nous avons déjà eu l'occasion de parler vendredi dernier, en séance plénière, du problème précis des travaux à la chaussée de Wavre et de leurs conséquences sur le trafic.

Le gouvernement se penchera prochainement sur l'état d'avancement du programme VICOM, approuvé le 23 mars 2006. Le document d'évaluation n'est pas encore finalisé, mais l'annexe 7 du contrat de gestion de la STIB, qui détaille les projets prioritaires à mener, prévoit que tous les projets autorisés ou en cours de réalisation seront effectivement achevés en 2008. Il s'agit des projets suivants :

- chaussée de Bruxelles - entre l'avenue Zaman et la place Saint-Denis - à Forest ;
- boulevard de la Cambre - rond-point de l'Etoile - avenue Demot - à Bruxelles-Ixelles ;
- rue Engeland et avenue du Château d'Or à Uccle ;
- avenues Fonsny et Van Volxem à St-Gilles et Forest ;
- boulevard Léopold II à Molenbeek et Koekelberg ;
- pont du Gerموir à Ixelles.

En outre, de nombreux projets actuellement à l'étude sont en passe d'obtenir les autorisations requises et d'être réalisés à partir de 2009. Il serait fastidieux de vous donner ici un état d'avancement détaillé de ces projets, mais nous aurons l'occasion d'y revenir dans le cadre de la discussion du plan IRIS II.

Toutefois, comme vous l'avez constaté vous-même, les performances sont actuellement loin d'être optimales et certains projets mériteraient sans doute d'être mieux soutenus au niveau local. Nous avons en effet perdu du temps ces derniers mois avec certaines communes.

S'agissant de la ligne 95, la Région a élaboré un projet d'aménagement de l'avenue de la Couronne, entre le boulevard Général Jacques et la place Blyckaerts, qui va résoudre beaucoup de

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *De regering zal binnenkort het VICOM-programma bespreken. Het evaluatieverslag is nog niet klaar, maar volgens bijlage 7 van het beheerscontract van de MIVB moeten alle lopende projecten in 2008 worden voltooid.*

Er worden heel wat projecten bestudeerd, waarvoor nog de vergunningen moeten worden verkregen en die niet voor 2009 van start zullen gaan.

Op dit ogenblik is de situatie verre van ideaal. Sommige plannen zouden beter moeten worden ondersteund door de gemeenten. We hebben de afgelopen maanden heel wat tijd verloren.

Wat lijn 95 betreft, zal de heraanleg van een gedeelte van de Kroonlaan al veel problemen oplossen. Ik vind het jammer dat de gemeente Elsene dwarst. Mijnheer de voorzitter, als burgemeester van Elsene weet u toch maar al te goed dat de bussen niet vlot rijden op de Kroonlaan. Ik wil de werken zeer binnenkort van start laten gaan. De aanleg van een bus- en fietsstrook is bevorderlijk voor het verkeer.

Tegen het einde van deze legislatuur zullen 40% van alle buslijnen over een eigen busstrook beschikken.

Mevrouw Delforge, de dienst Dispatching van de MIVB beschikt over voldoende personeel om zijn taak naar behoren uit te voeren.

De reiziger wil zo snel mogelijk zijn bestemming bereiken. Daarom moeten alle haltes in beide richtingen op een regelmatige manier bediend worden. Helaas hebben we slechts een beperkt aantal bussen. Wanneer een rijrichting langdurig geblokkeerd is, moet de dispatcher het traject van een aantal bussen beperken om de andere richting te kunnen blijven bedienen. Dat is inderdaad niet ideaal en bij gebrek aan informatie begrijpen de reizigers dit vaak niet.

problèmes. Je déplore l'attitude de la commune d'Ixelles dans ce dossier. Elle n'a effectivement pas soutenu ce projet. Monsieur le président, votre expérience vous a cependant permis de constater qu'il était vraiment nécessaire d'améliorer la circulation des bus avenue de la Couronne. Nous sommes en attente de la délivrance, imminente, du permis, et nous avons l'intention de débiter les travaux très prochainement. La bande de circulation réservée aux bus et aux vélos permettra d'améliorer la circulation locale.

A la fin de cette législature, tout sera prêt pour atteindre l'objectif d'aménagement de 40% de sites propres pour les bus.

Mme Delforge, le service de régulation de la STIB dispose de suffisamment de personnel pour assurer un service de qualité.

Le voyageur souhaite en effet être transporté le plus rapidement possible de son arrêt de départ vers son arrêt d'arrivée. Le régulateur doit donc veiller à ce que des bus desservent de façon régulière tous les arrêts de la ligne, et ce dans les deux sens. Malheureusement, nous disposons d'un nombre limité de bus et, dans les conditions précitées, le défi est réel. Lorsqu'un sens de circulation est trop longtemps bloqué, les régulateurs doivent prendre la décision de limiter les trajets d'un certain nombre de bus, afin de réalimenter l'autre sens, où des clients attendent aux arrêts. J'estime comme vous que c'est loin d'être idéal, et que ce n'est pas compréhensible pour beaucoup de voyageurs, d'autant que l'information ne leur est pas toujours communiquée.

Mme Céline Delforge.- Certains chauffeurs ne savent pas si leur bus effectuera l'entièreté du trajet et n'en sont informés qu'au dernier moment.

M. Pascal Smet, ministre.- Quand on décide de couper ou d'arrêter une ligne, le chauffeur est au courant et il peut en expliquer les raisons. Nous sommes d'accord. J'ai déjà signalé à la STIB, et je vais le faire à nouveau, que les chauffeurs doivent alors expliquer la situation aux utilisateurs. Mais même avec l'explication, ce n'est pas idéal. Dans la mesure où, sur le terrain, le trafic se densifie hélas énormément, c'est parfois la seule mesure que la STIB peut actuellement prendre pour assurer une certaine régularité sur toutes les lignes.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Zelfs sommige chauffeurs weten niet op voorhand of ze het volledige traject moeten afleggen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De chauffeur is steeds op de hoogte en kan de reizigers uitleggen wat er aan de hand is. Ik zal de MIVB er opnieuw aan herinneren dat de chauffeurs dat dan ook moeten doen. Zelfs dan is het echter niet ideaal. Helaas neemt het verkeer echter enorm toe en soms is dit de enige oplossing om een zekere regelmaat op alle lijnen te garanderen.*

Het nieuwe aanbod op lijn 71 vloeit voort uit een diepgaande studie van de verplaatsingen die de klanten maken. De MIVB stelde vast dat er te

En ce qui concerne la nouvelle offre sur la ligne 71, elle fait suite à une étude approfondie du flux de la clientèle. La STIB a constaté que l'offre entre la Porte de Namur et l'ULB devenait insuffisante alors que les charges de voyageurs en bout de ligne étaient moins importantes. Le nouveau type d'exploitation permet à la STIB d'augmenter l'offre de 20% aux heures de pointe entre Ducale et l'ULB, et ceci à coût constant.

Au niveau du dispositif d'information en temps réel, il y a les SMS et le site web, mais quand on est dans le bus, ça ne sert à rien. Téléphoner ne sert à rien non plus.

Mme Céline Delforge.- La seule fois où j'ai téléphoné c'était un jour de grève, pour savoir si un bus allait arriver. Ils ont été incapables de me le dire.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez pris une journée particulière. Heureusement, la STIB ne fait grève que tous les quatre ans. Je suis d'accord que téléphoner ou envoyer un SMS n'est pas idéal. C'est le chauffeur qui doit expliquer la situation aux voyageurs. Je suis entièrement d'accord sur ce point.

En ce qui concerne la taille des bus, vous savez que nous sommes confrontés à une croissance exponentielle de la fréquentation du réseau de la STIB. J'en ai déjà parlé à plusieurs reprises. Afin de satisfaire cette demande croissante, il est nécessaire de mettre sur le réseau des véhicules offrant toujours plus de capacité. Ainsi, depuis quelques mois, les lignes 63, 71 et 95 roulent en permanence avec des bus articulés. La STIB vient de décider d'acquérir des bus articulés supplémentaires afin d'équiper d'autres lignes très chargées, comme par exemple la ligne 66. J'ai déjà évoqué ces points en commission.

Les lignes 71 et 95 seront probablement tramifiées à l'avenir, puisque c'est la seule réponse adéquate. Nous verrons cela avec la commune.

La commune comprendra alors que la seule manière d'assurer une offre décente pour les Ixellois passe par la tramification des lignes 71 et 95.

Enfin, pour ce qui est de l'équipement des carrefours régionaux de systèmes permettant leur

weinig bussen waren tussen de Naamsepoort en de ULB en te veel aan het einde van de lijn. Met de nieuwe verdeling kan de MIVB het aanbod op het drukke gedeelte tijdens de spitsuren met 20% vergroten, voor dezelfde prijs.

Via SMS en de website is er informatie in real time beschikbaar, maar eenmaal op de bus heeft dat geen zin meer.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik heb eens gebeld tijdens een staking en niemand kon mij vertellen of er een bus zou komen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Gelukkig staakt de MIVB maar om de vier jaar. Telefoneren of SMS'en is inderdaad niet ideaal. De chauffeur moet de situatie uitleggen.*

Het aantal reizigers op het MIVB-net stijgt exponentieel. Daarom moeten er voertuigen ingezet worden met een grotere capaciteit. Sinds enkele maanden rijden er op de lijnen 63, 71 en 95 enkel nog gelede bussen. De MIVB heeft ook beslist om bussen te kopen voor andere overbelaste lijnen, zoals lijn 66.

De beste oplossing zou zijn om van de lijnen 71 en 95 tramlijnen te maken. We zullen dat met de gemeente bespreken.

Voor de uitrusting van de gewestelijke kruispunten met afstandsbesturingsystemen is de aanbestedingsprocedure van start gegaan. Alle kruispunten van lijn 23 zullen tegen eind 2008 met dergelijke systemen zijn uitgerust. Tussen oktober 2008 en december 2009 komen daar nog 149 kruispunten bij (op buslijnen 49, 63 en 71 en tramlijnen 23,25, 4 en 94).

Natuurlijk zullen ook de MIVB-voertuigen met de nodige apparatuur zijn uitgerust.

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

télécommande par les véhicules de transport public, le marché est en cours d'exécution et je peux vous annoncer que l'ensemble des carrefours de la ligne 23 sera équipé pour la fin de cette année. Entre octobre 2008 et décembre 2009, 146 carrefours seront équipés de ce système à raison d'une moyenne de 10 carrefours par mois. Sont concernées les lignes de bus 49, 63 et 71 et les lignes de tram 23, 25, 4 et 94.

Il va de soi que, parallèlement, les véhicules de la STIB qui empruntent ces lignes seront équipés du matériel de télécommande nécessaire. Après décembre 2008, tous les autres carrefours régionaux seront équipés du système de télécommande.

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

Mme la présidente.- La parole est à M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.

M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp.- Pourquoi choisir la tramification, mode de transport qui n'offre aucune souplesse ?

M. Pascal Smet, ministre.- On commence toujours par la mise en place de bus. Quand la demande augmente, on passe aux bus articulés. Ensuite, si la demande est telle que les bus ne peuvent plus y répondre, le tram est l'option suivante, d'autant plus que le métro est impensable sur ce tronçon-là. Un tram bien intégré dans l'espace urbain pourrait résoudre le problème. L'option est à l'étude. La décision devra tenir compte de la mobilité des voitures dans la zone. Pour ma part, je suis convaincu qu'une ligne de tram performante en site propre et bien intégrée ne pose aucun problème. Des exemples étrangers, comme à Strasbourg, prouvent le bon fonctionnement de cette possibilité, même dans les rues commerçantes.

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

Mme Céline Delforge.- Le problème de fond est la prévisibilité.

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

Mme Céline Delforge.- La seule alternative dans

Mevrouw de voorzitter.- De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp heeft het woord.

De heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp *(in het Frans).*- *De tram is nochtans alles behalve een soepel vervoermiddel!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In het beginstadium worden lijnen meestal ingevuld door een bus. Wanneer de vraag stijgt, gaat men over op dubbelgelede bussen en vervolgens op trams. Een metrolijn is in dit geval totaal onmogelijk. De optie om de bus door een tram te vervangen, wordt momenteel onderzocht. Ik ga ervan uit dat een goed geïntegreerde tramlijn in eigen bedding een goede oplossing is. Een voorbeeld als dat van Straatsburg toont in elk geval dat het mogelijk is.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *De onvoorspelbaarheid is het grootste probleem.*

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *In de*

ces conditions est la marche, ce qui n'est pas toujours possible.

Vous évoquez la question des travaux avenue de la Couronne, dont les riverains sont demandeurs pour remédier à l'important problème de pollution sur cette avenue. Malgré l'avis négatif de la commune, y aura-t-il bien un site propre comme les riverains l'ont demandé? On sait que les commerçants dépendent beaucoup des arrêts de bus qui se trouvent sur l'avenue.

M. Pascal Smet, ministre.- Je confirme tout à fait.

Mme Céline Delforge.- Concernant les régulateurs, la préoccupation demeure. Je maintiens que la régulation n'est pas optimale. Quand des régulateurs se plaignent de travailler en sous-effectif, on peut mettre cette plainte en lien avec la situation sur le terrain. Il conviendrait d'investiguer à ce sujet.

Enfin, la STIB est un service public. Axer uniquement le service sur les plus gros flux de voyageurs commence à poser problème en termes d'accessibilité de certaines zones. Quand on coupe toutes les lignes à la petite ceinture et qu'on ne relie plus le haut et le bas de la ville sous prétexte que la plupart des voyageurs s'arrêtent sur la ligne de métro 2, il faut en conclure que le service public n'est plus rendu aux autres usagers.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE

Kroonlaan zijn de wijkbewoners voorstander van een eigen bedding, om het vervuilingsprobleem in te dijken. Komt die er nog altijd, ondanks het negatieve advies van de gemeente? Voor de handelaars zijn de bushaltes in de Kroonlaan erg belangrijk.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is inderdaad zo.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De regulatie is niet optimaal. Er moet worden onderzocht of de problemen te wijten zijn aan de onderbezetting van de dienst.*

De dienstverlening van de MIVB moet alle gebruikers ten goede komen, niet alleen de grote stromen van reizigers. Als alle lijnen stoppen aan de kleine ring, bestaat er geen enkele verbinding meer tussen het hoge en het lage gedeelte van Brussel.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la volonté des Régions flamande et wallonne de mener des expériences de circulation des super camions".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ANNE SWAELENS,

concernant "les super poids lourds ou écocombis".

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

Mme Céline Delforge.- Sous la pression des milieux économiques et de la Febetra (Fédération royale belge des transporteurs), la Région flamande a de nouveau demandé au gouvernement fédéral l'autorisation de procéder à une expérience pilote en vue d'autoriser la circulation de super camions de 25 mètres de long et de 60 tonnes.

Contrairement à son prédécesseur, l'actuel ministre fédéral de la Mobilité, Yves Leterme, semble vouloir répondre positivement à cette demande. De son côté, le ministre wallon des Transports s'est également déclaré favorable à de tels essais. Outre le risque que ces super camions ravissent des parts de marché aux transports fluviaux et par rail, ces véhicules représentent un réel danger pour les autres usagers de la route, en particulier les plus fragiles.

A l'occasion d'une précédente question, vous m'aviez répondu qu'une étude menée à la demande du SPF Mobilité et avec la participation de représentants de la Région bruxelloise sur l'impact de ces véhicules devait être achevée au mois de janvier 2007. Si tel est le cas, quelles en sont les conclusions? Vous m'aviez également répondu qu'il ne convenait pas de voir circuler des véhicules plus longs et plus lourds dans Bruxelles. Or, si l'autorisation de circulation des super camions est finalement accordée en Flandre et en Wallonie, le risque semble élevé de les voir circuler dans notre Région.

Pouvez-vous me dire si la Région de Bruxelles-Capitale a également donné l'autorisation de circulation de ces super camions sur son territoire et si une concertation avec les Régions flamande et

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de initiatieven van het Vlaamse en Waalse Gewest om ecocombi's in het verkeer toe te laten".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE SWAELENS,

betreffende "de gicaliners of ecocombi's".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Onder druk van de bedrijven en de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (Febetra) heeft het Vlaams Gewest de federale overheid verzocht om een proefproject met gicaliners die langer zijn dan 25 meter en meer dan 60 ton wegen te laten uitvoeren.*

De huidige federale minister van Mobiliteit, Yves Leterme, is blijkbaar geneigd om daarmee akkoord te gaan. Ook het Waals Gewest wil met gicaliners experimenteren.

Zulke supervrachtwagens vormen niet alleen een bedreiging voor het goederenvervoer met binnenschepen en via het spoor, maar zijn ook nefast voor de verkeersveiligheid.

U zei eerder dat de FOD Mobiliteit in januari 2007 een studie over gicaliners had laten uitvoeren. Wat zijn de resultaten?

U beweerde ook dat het niet aangewezen is om dergelijke voertuigen in het Brussels Gewest te laten rijden, maar dat als ze in Vlaanderen en Wallonië mogen worden gebruikt, het moeilijk zal zijn om ze in Brussel tegen te houden.

Heeft het Brussels Gewest ook groen licht gegeven voor gicaliners? Hebt u overleg gepleegd met de andere gewesten?

wallonne a eu lieu à ce sujet ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Swaelens pour sa question orale jointe.

Mme Anne Swaelens.- Nous avons appris que le ministre fédéral de la Mobilité, Yves Leterme, a donné son feu vert pour l'expérimentation des super poids lourds sur les routes belges. Ces camions aussi appelés écocombis ou VLL peuvent mesurer jusqu'à 25 mètres de long et peser jusqu'à 60 tonnes. Pour mener ce projet à bien, le ministre veut modifier l'arrêté royal de 1968 qui limite les poids lourds à 18,75 mètres de long et à 44 tonnes. Ce genre d'expérimentation a déjà été mené dans d'autres pays européens, notamment aux Pays-Bas, en Allemagne, en Suède et en Finlande. Le Danemark s'est également prononcé en faveur d'un projet pilote en 2008.

La Febetra se montre favorable à ce projet, retenant les avantages de la circulation des écocombis : elle diminuerait les poids lourds sur les routes de 15 à 30% et permettrait ainsi une baisse des émissions de CO₂ de 5 à 15%. Par contre, le syndicat socialiste FGTB-UBOT s'oppose à ce projet. Il souligne que la circulation est déjà intense en Belgique et que la présence de ces super camions poserait des problèmes de sécurité supplémentaires. De plus, il ajoute que les routes belges ne sont en rien comparables aux routes scandinaves, sur lesquelles les écocombis ont déjà été expérimentés. Il estime que la Belgique ne possède pas l'infrastructure nécessaire pour accueillir ces super camions qui ne feront que dégrader davantage encore des routes belges déjà en mauvais état.

Le ministre wallon des Transports, M. André Antoine, s'est montré favorable au projet et a souligné qu'une dizaine de tronçons de routes wallonnes avaient été identifiés et étaient prêts à accueillir une phase de test. Par contre, la ministre flamande de la Mobilité, Mme Kathleen Van Brempt, est plus réservée. Selon elle, les bretelles d'autoroutes, les ronds-points ou la présence d'usagers faibles sont autant de problèmes pour la circulation des super poids lourds. De plus, les écocombis pourraient se développer au détriment du transport de marchandises par rail ou par voie d'eau.

Étant donné que vos deux collègues ont donné leur

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Swaelens heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).- Minister Yves Leterme heeft het licht op groen gezet voor een proefproject met gicaliners, die ook ecocombi's worden genoemd. Daartoe moet het Koninklijk Besluit van 1968 worden gewijzigd. In een aantal andere Europese landen zijn reeds gelijkaardige experimenten uitgevoerd.

Febetra staat achter het project en wijst erop dat de invoering van gicaliners ertoe zou leiden dat het aantal vrachtwagens op de wegen met 15 à 30% daalt en dat bijgevolg de uitstoot van CO₂ met 5 à 15% afneemt. De socialistische vakbond ABVV verzet zich echter tegen het plan. Ten eerste is het Belgische verkeer nu al zeer druk en zou de invoering van gicaliners nefast zijn voor de verkeersveiligheid. Bovendien zijn de Belgische wegen geenszins te vergelijken met de Scandinavische wegen en is onze infrastructuur niet geschikt voor gicaliners.

Ook de Waalse minister van Mobiliteit is enthousiast. Kathleen Van Brempt, de Vlaamse minister van Mobiliteit, is echter eerder terughoudend. Ze zegt dat gicaliners bijvoorbeeld voor problemen kunnen zorgen op rotondes en bovendien het vervoer per binnenschip of trein doen afnemen.

Wat is uw mening? Overweegt u om gicaliners in Brussel te laten rijden? Zo ja, is dat niet in strijd met de plannen voor het BILC?

avis concernant la circulation des super poids lourds, nous aimerions connaître votre position sur ce dossier. Les écocombis pourraient-ils circuler dans Bruxelles ou sur le Ring ? Si c'était le cas, le projet ne serait-il pas clairement en contradiction avec le projet du BILC qui vise à transporter les marchandises dans de petites camionnettes ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je peux clairement confirmer que je suis opposé à ces camions, pas seulement à Bruxelles mais aussi en Flandre et en Wallonie. Ceux-ci n'ont aucun sens en Belgique, et certainement pas dans notre Région. Si mon avis ou celui du gouvernement était formellement sollicité, nous donnerions clairement un avis négatif.

Un groupe de travail a été mis en place sous l'égide du Centre de Recherches Routières (CRR). Celui-ci rassemble des représentants des administrations routières des trois Régions et du fédéral et aussi de centres de recherches - IBSR, CRR et Institut Transport routier & Logistique Belgique (ITLB). Une synthèse des travaux a été publiée en mars 2007 dans le bulletin n°70, disponible sur le site internet du CRR.

Le groupe de travail a été relancé pour étudier les évolutions dans les autres pays européens. Ma collègue flamande et moi-même sommes opposés à cette idée, tandis que notre collègue wallon y semble plutôt favorable.

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

Mme Céline Delforge.- La réponse de M. le ministre va dans le sens que nous souhaitons. J'espère qu'il nous tiendra informés des suites de ce dossier, sans que nous ne devions le réinterroger à ce sujet.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. RACHID MADRANE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ben tegen deze vrachtwagens, in Brussel, maar ook in Vlaanderen en Wallonië. In België hebben ze geen zin.*

Een werkgroep onder leiding van het OCW (Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw) omvat vertegenwoordigers van de drie gewesten en de federale overheid, naast die van een aantal onderzoekscentra: het BIVV, het OCW en het ITLB (Instituut wegTransport & Logistiek België). Zij publiceerde een synthese van haar werkzaamheden op de website van het OCW (bulletin nr. 70, maart 2007).

De werkgroep is bedoeld om de evolutie in andere Europese landen te bestuderen. Mijn Vlaamse collega en ik zijn tegen, mijn Waalse collega lijkt eerder voor.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Uw antwoord is wat we hoopten dat het zou zijn.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RACHID MADRANE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la mise en place de l'Eco-drive par la STIB pour les métros fréquentant la ligne 2".

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

M. Rachid Madrane.- Je voudrais tout d'abord saluer l'initiative de la STIB de passer à l'Eco-drive, c'est-à-dire de réduire la vitesse des métros de la ligne 2 - entre Simonis et Delacroix - de 72 à 50 km/h.

Cette mesure permet à la STIB de remplir deux objectifs : d'une part, réduire la consommation d'énergie de 15% et d'autre part, ouvrir la possibilité d'intercaler une rame supplémentaire, ce qui augmente la régularité pour le voyageur.

Le trajet entre Simonis et Delacroix ne prendrait que 90 secondes de plus si la vitesse était réduite à 50 km/h. Il semblerait que la question de la mise en place de l'Eco-drive sur les autres lignes de métro ne sera abordée que lors de la restructuration du réseau de métro en février 2009.

Ne serait-il pas envisageable d'appliquer également cette conduite écologique aux trams et bus roulant en site propre ? A quelle vitesse moyenne roulent-ils actuellement ? Ce changement pourrait-il intervenir avant février 2009 ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis le 11 février dernier, le principe Eco-drive est effectivement appliqué, à titre expérimental, sur la ligne 2 du métro. Les premiers résultats s'avèrent encore plus positifs que ceux escomptés : économie d'énergie supérieure aux 15% attendus, matériel roulant et infrastructures moins sollicités, meilleure régularité et conducteurs enchantés par la conduite plus "cool" et par la possibilité qui leur est donnée de rattraper leur retard en cas de nécessité.

Le principe Eco-drive sera généralisé à toutes les lignes du métro lors du bouclage de la ligne 2 début 2009 et pas plus tôt, parce qu'il nécessite du matériel roulant supplémentaire. Or, la STIB n'en

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de invoering van de Eco-drive door de MIVB voor de metrostellen op lijn 2".

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

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).*- *De Eco-drive houdt in dat de metro's van lijn 2 (Simonis-Delacroix) nog maar 50 in plaats van 72 km/u zullen rijden. Dat is goed.*

Daardoor daalt het energieverbruik met 15% en ontstaat er bovendien ruimte voor een extra metrostel.

Het traject tussen Simonis en Delacroix zou slechts 90 seconden langer duren.

Pas bij de herstructurering van het metronet in februari 2009 zou een uitbreiding van het systeem naar de andere lijnen overwogen worden.

Kan de Eco-drive ook niet toegepast worden door trams en bussen in een eigen bedding? Wat is nu hun gemiddelde snelheid? Kan dit nog voor februari 2009?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Sinds 11 februari loopt er op lijn 2 inderdaad een experiment met het Eco-drive-principe. De eerste resultaten zijn nog beter dan verwacht: meer dan 15% energiebesparing, minder belasting van het rollend materieel, meer regelmaat en tevreden chauffeurs.*

Pas wanneer lijn 2 begin 2009 afgesloten wordt, kan het systeem uitgebreid worden, omdat er bijkomend rollend materieel voor nodig is. De vijftien BOA's die daarvoor nodig zijn, worden nu pas geleverd.

Tegen eind 2008 zal het principe ook gebruikt

disposera que lors de la mise en exploitation complète des quinze BOA, toujours en cours de livraison. Nous devrions disposer de l'ensemble des nouvelles rames avant la fin du mois de février 2009.

En ce qui concerne le bus et le tram, le projet de conduite douce va être lancé pour le mode bus à la fin de l'année. Les formations des conducteurs vont, quant à elles, débiter en septembre 2008 dans le cadre de l'application de la directive européenne et de l'entrée en vigueur du certificat d'aptitude professionnelle.

Pour ce qui concerne le tram, quelques essais expérimentaux ont été menés sur le tram 3000 dès 2006. Des essais complémentaires sont actuellement en cours. Il apparaît qu'un gain énergétique est possible également en instaurant un style de conduite plus doux.

Il existe une différence majeure entre l'Eco-drive métro et l'Eco-drive pour les autres modes. Au niveau du métro, l'Eco-drive est en fait un nouveau mode d'exploitation et de conduite : on insère un train en plus sur le réseau et on roule globalement moins vite.

Au niveau des trams et des bus, il s'agit uniquement d'un mode de conduite plus souple, ce qui à l'heure actuelle n'implique pas l'injection de véhicules supplémentaires sur le réseau, d'où un problème de temps de parcours prolongé, en particulier au niveau du tram.

Le concept Eco-drive pourrait être généralisé à l'ensemble du réseau dès l'automne prochain et pour tout type de tram sous réserve de la validation du bilan comparatif entre conduite normale et conduite douce. La vitesse commerciale moyenne est actuellement de 17,1 km/h pour les trams et de 17,6 km/h pour les bus.

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

M. Rachid Madrane.- Alors qu'elle fait généralement l'objet de critiques, je tiens cette fois à saluer cette initiative de la STIB. Il importe en effet qu'elle suive cette option.

- *L'incident est clos.*

worden voor de bussen. Vanaf september 2008 worden de chauffeurs ervoor opgeleid. Dit past binnen de uitvoering van de Europese richtlijn.

In 2006 hebben we al geëxperimenteerd met de trams en we voeren nu bijkomende tests uit. Ook hier lijkt het systeem te werken.

Er is wel een groot verschil tussen de metro en de andere vervoersmiddelen. Bij de metro betekent de Eco-drive een nieuwe uitbatingsmethode: trager rijden en een extra treinstel op het netwerk.

Bij trams en bussen gaat het enkel om een soepeler manier van rijden, zonder bijkomende voertuigen. Vooral bij de trams is er wel een probleem met de langere reistijd.

Het concept Eco-Drive kan vanaf de volgende herfst worden toegepast voor het hele netwerk van de MIVB als de evaluatie gunstige resultaten oplevert. De trams en bussen rijden tegenwoordig respectievelijk gemiddeld 17,1 km/u en 17,6 km/u.

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

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- *Ik sta achter het initiatief, ook al stuit het op veel kritiek.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE SWAELENS

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

concernant "le tram 92 et son trajet sur la chaussée de Charleroi".

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

Mme Anne Swaelens.- Depuis juillet 2007, mois du lancement de la cinquième phase du plan tram, les usagers du tram 92 sont préoccupés par le remplacement de leurs trams habituels par des "anciens modèles" du type PCC 7700/7800. Ces trams sont d'une part fort étroits pour une ligne très fréquentée et d'autre part sont difficilement accessibles aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'à celles conduisant des poussettes.

Ensuite, bien que la fréquence aux heures de pointe soit appréciée des usagers, ceux-ci déplorent son insuffisance à partir de 19h00 ou le week-end. Le délai d'attente entre deux trams variant entre 20 minutes et une demi-heure. Rappelons qu'avec la suppression du tram 91, la fréquence du 92 était censée être multipliée. De plus, certains arrêts de cette ligne ne sont pas correctement aménagés. Ainsi, l'arrêt Janson, situé chaussée de Charleroi, lieu de correspondance important accueillant de nombreux voyageurs est dépourvu d'abribus.

Enfin, la chaussée de Charleroi qui relie Ma Campagne à la place Stéphanie est trop souvent encombrée par le trafic de transit ou par des véhicules garés en double file. Cela occasionne dès lors un allongement du temps de parcours et donc du retard pour les usagers. Quelles solutions prévoyez-vous pour améliorer la circulation des trams sur cet axe ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le remplacement des trams de type T2000 par des tramways anciens, de type T7700, sur la ligne 92 fait suite à deux

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE SWAELENS

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

betreffende "de tram 92 en zijn traject op de Charleroiesteenweg".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Swaelens heeft het woord.

Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).- De tramstellen van lijn 92 worden sinds juli 2007 vervangen door modellen van het oude type, die erg smal zijn en niet erg handig zijn voor personen met een beperkte mobiliteit of met kinderwagens.

Bovendien rijden er na 19 uur of tijdens het weekend erg weinig trams op lijn 92. Het was nochtans de bedoeling dat de afschaffing van lijn 91 gepaard zou gaan met een regelmatigere bediening van lijn 92. Sommige haltes zijn ook niet goed ingericht.

De Charleroiesteenweg gaat vaak gebukt onder doorgaand verkeer of dubbel geparkeerde wagens. Daardoor loopt de tram vaak vertraging op. Hoe zult u dat probleem aanpakken?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De MIVB gebruik klassieke tramstellen voor lijn 92 omdat de nieuwste tramstellen vooral worden

phénomènes distincts : d'une part l'évolution du réseau, qui a conduit à privilégier l'affectation aussi homogène que possible des tramways modernes sur les axes principaux du réseau. Les T2000 disposant de caractéristiques similaires aux nouveaux T3000 et T4000, à savoir de larges portes, un plancher bas et de bonnes performances générales, ont été affectés en complément des tramways modernes sur les lignes de Grande Ceinture, en particulier sur la ligne 24.

D'autre part, la STIB a dû faire face à de multiples demandes émanant de riverains de la ligne 92 ou des pouvoirs locaux, souhaitant le retrait de ce matériel sur les lignes où les voies étaient situées à seulement quelques mètres des façades. Cette proximité engendrait des problèmes de vibrations au niveau des habitations. La ligne 94 ayant un profil plus favorable de ce point de vue, elle est aujourd'hui privilégiée, ce qui aurait de toute façon été le cas puisque, suite à son prolongement vers Hermann-Debroux, sa fréquentation s'est accrue, ce qui permet de faire profiter davantage de clients de la meilleure qualité de service apportée par ces véhicules.

La ligne 92 n'est pas oubliée pour autant. La fréquence des trajets longs à destination du centre-ville et de la gare de Schaerbeek a par ailleurs été augmentée dès juillet dernier et les intervalles en heure creuse ont été portés de 15 à 12 minutes à la rentrée de septembre, sans compter l'introduction de renforts entre les arrêts "Louise" et "Dieweg" chaque mercredi midi, ce qui revient ni plus ni moins à doubler la fréquence pendant cette période.

Quant aux mesures qui permettraient de rendre plus performante la section de la chaussée de Charleroi entre le carrefour Janson et la place Stéphanie, il est préconisé de longue date de créer une succession de sens uniques pour le trafic automobile, afin de dissuader tout passage de trafic de transit. Cette mesure avait été expérimentée avec succès à l'époque de mon prédécesseur, mais la commune de Saint-Gilles a estimé inopportun la poursuite de cette expérience. Toutefois, j'ose espérer que cette réflexion puisse être reprise à l'occasion de la réalisation du Plan Communal de Mobilité de la commune de Saint-Gilles, dont le travail vient de démarrer. Il va de soi que mon administration sera attentive à ce point dans le cadre du Comité d'Accompagnement de la mission du bureau d'étude désigné.

ingezet op de belangrijkste verkeersassen.

Heel wat mensen die in de buurt van het traject van tram 92 wonen, alsook een aantal gemeentebesturen, hebben de MIVB verzocht om opnieuw tramstellen van het oude type in te zetten omdat er in de smalle straten veel te weinig afstand is tussen de gevels en de zijkant van de tramstellen. Bovendien waren er problemen met trillingen. Tramlijn 94 kampt gelukkig niet met dergelijke problemen.

De MIVB verwaarloost lijn 92 echter niet. Op meerdere stukken van het traject worden extra trams ingelegd.

Er bestaan al lang plannen om op een gedeelte van de Charleroisesteenweg eenrichtingsverkeer in te voeren, teneinde doorgaand verkeer te ontmoedigen. Die maatregel heeft een tijdje bestaan, maar de gemeente Sint-Gillis heeft hem afgeschaft. Ik hoop dat we de kwestie opnieuw kunnen bespreken naar aanleiding van het gemeentelijk mobiliteitsplan voor Sint-Gillis.

Omdat lijnen 4 en 97 sinds de herstructurering van het netwerk een deel van hun traject delen met lijn 92, rijden er nu meer voertuigen.

De oude trams zijn minder toegankelijk dan de trams 2000. De MIVB heeft net 102 nieuwe lagevloertrams besteld.

Het is waar dat het verkeer op de Charleroisesteenweg niet vlot. Als de gemeente Sint-Gillis er eenrichtingsverkeer had willen invoeren en bushokjes plaatsen, zou dat het openbaar vervoer hebben verbeterd. Ik hoop dat het mobiliteitsplan, waarvan de gemeente zopas de redactie is gestart, een positieve wending zal brengen in dit verhaal.

Par ailleurs, la ligne 4 et la ligne 97 ont toutes deux un tronc commun avec la ligne 92. Aux heures de pointe, la capacité cumulée y est supérieure à la situation qui prévalait avant la restructuration.

Toutefois, il est vrai que l'accessibilité des tramways anciens est moindre que celle des trams 2000. Comme vous le savez, la STIB vient de passer une commande de 102 nouveaux tramways à plancher bas.

La chaussée de Charleroi n'est pas, de fait, un axe attrayant. Cette situation est liée à l'attitude de la commune de Saint-Gilles, qui n'a pas voulu mettre cet axe en sens unique - ce qui aurait facilité la circulation des trams - et qui n'a pas placé d'abris de bus, responsabilité qui dépend de la commune et non de la STIB ou de la Région. J'ose espérer que les choses évolueront positivement dans le cadre de la rédaction du plan communal de mobilité de la commune de Saint-Gilles, dont le travail vient de démarrer.

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

Mme Anne Swaelens.- Dans quel délai disposerons-nous d'un modèle de tram un peu plus récent ? Ne serait-il pas possible d'en remplacer un sur deux ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cela n'est pas exclu, mais n'est pas garanti non plus.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "les tronçons aménagés enklinkers sur les voiries régionales".

Mme la présidente.- La parole est à M. El Karouni.

Par ailleurs, de 2007 à 2008, la commune de Saint-Gilles a financé la mise en place d'un axe à sens unique sur la chaussée de Charleroi. Cette mesure a permis d'améliorer la circulation des trams et de réduire les coûts d'entretien de la chaussée. Cependant, la commune de Saint-Gilles n'a pas financé la mise en place d'abris de bus, ce qui a entraîné une dégradation de l'accessibilité des tramways anciens.

Toutefois, il est vrai que l'accessibilité des tramways anciens est moindre que celle des trams 2000. Comme vous le savez, la STIB vient de passer une commande de 102 nouveaux tramways à plancher bas.

La chaussée de Charleroi n'est pas, de fait, un axe attrayant. Cette situation est liée à l'attitude de la commune de Saint-Gilles, qui n'a pas voulu mettre cet axe en sens unique - ce qui aurait facilité la circulation des trams - et qui n'a pas placé d'abris de bus, responsabilité qui dépend de la commune et non de la STIB ou de la Région. J'ose espérer que les choses évolueront positivement dans le cadre de la rédaction du plan communal de mobilité de la commune de Saint-Gilles, dont le travail vient de démarrer.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Swaelens heeft het woord.

Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).- *Wanneer zullen er recentere trams op de lijn worden ingezet? Misschien kan de helft van de oude trams al worden vervangen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik weet niet of dat mogelijk is.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

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

betreffende "de klinkerbestrating op de gewestwegen".

Mevrouw de voorzitter.- De heer El Karouni heeft het woord.

M. Mustapha El Karouni.- Les klinkers sont de petits pavés de béton gris clair qui ont été très largement utilisés pour moderniser les voiries régionales et les voies ferrées de la STIB, notamment pour des raisons d'esthétisme, mais aussi parce qu'ils étaient censés ralentir la vitesse des voitures.

Aux quatre coins de notre Région, les tronçons aménagés avec ce type de pavé accusent d'évidents signes de fatigue. Ils sont victimes d'un trafic trop intense et surtout du poids des transports lourds.

Les klinkers exigent une pose minutieuse. Le lit de pose doit afficher une épaisseur constante de 4 cm maximum, sous peine de souffrir de problèmes de stabilité. Les impératifs de mobilité à Bruxelles entraînent la nécessité de rouvrir au plus vite les chantiers à la circulation, ce qui ne donne pas assez de temps au lit de pose pour faire sa prise. Dès lors, les pavés se mettent à bouger et, avec la pluie, le lit de pose se désagrège et l'affaissement ne tarde pas. Dans certains cas, des phénomènes de fatigue de klinkers s'observent après quatre ou cinq ans de pose.

Le trafic intense, comme en connaissent les grands axes régionaux, finit par avoir raison de ces pavés prévus par les fabricants pour ne pas supporter le passage de plus de 400 véhicules par heure. Ces pavés engendrent également des difficultés pour les techniciens de la STIB car ils ont du mal à résister aux vibrations des rails de trams.

Que ce soit donc pour les voiries ordinaires ou pour les sites de trams, les défaillances des klinkers sont visibles et provoquent également des nuisances sonores. Cette situation rend nécessaire des entretiens et des réparations de voirie qui peuvent donner aux citoyens l'impression de travaux recommencés plusieurs fois aux mêmes endroits.

Des surcoûts ont-ils été engendrés par l'usage de ces pavés ? Certaines voiries feront-elles l'objet de chantiers importants suite aux problèmes causés par ces klinkers ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La tenue des revêtements en klinkers pose en effet certains problèmes, particulièrement sur les artères très

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- *Klinkers zijn kleine betonnen straatstenen die om esthetische redenen worden gebruikt maar ook omdat ze de snelheid van de auto's afremmen.*

Overal in het gewest waar deze klinkers zijn aangebracht, zijn ze versleten door het drukke verkeer en vooral door het zware vrachtverkeer.

Opdat het wegdek stabiel zou zijn, moeten de klinkers uiterst nauwkeurig worden aangebracht. Omdat men de wegen zo snel mogelijk opnieuw wil vrijmaken voor het verkeer, kan het legbed onvoldoende rusten, waardoor de stenen gaan bewegen. Door de regen wordt het legbed aangetast, met inzakkingen tot gevolg. Sommige inzakkingen zijn al vier of vijf jaar na de bestrating merkbaar.

De klinkers kunnen niet tegen het drukke verkeer van de gewestwegen en tegen de trillingen van de tramsporen. Bovendien zorgen ze voor geluidsoverlast. Doordat de klinkers snel verslijten, lijken de werkzaamheden elkaar wel op te volgen.

Resulteert het gebruik van klinkers in bijkomende kosten? Zijn er grote werkzaamheden ter herstelling van klinkerbestrating?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Klinkers zorgen inderdaad voor problemen, vooral op drukke verkeersassen of wegen die door het*

fréquentées ou sur les axes empruntés par les transports publics. Dans cette optique, nous veillons à éviter ce type de revêtements de chaussées dans les projets de réaménagement actuellement à l'étude. Ceux-ci restent par ailleurs utilisés sur les trottoirs.

Les revêtements les plus couramment utilisés par Bruxelles Mobilité sont les revêtements asphaltiques, en béton imprimé, lavé,... Je tiens à préciser que l'insuffisance de durabilité constatée pour les revêtements en klinkers vaut également pour les revêtements constitués de pavés en pierre naturelle. Afin d'y remédier, mon administration procède à des réfections ponctuelles, voire à des remplacements de certains tronçons par de l'asphalte comme cela est actuellement envisagé dans certaines zones de la ville. Les renouvellements les plus importants sont exécutés lors de la mise en œuvre de projets de réaménagements plus globaux.

Soulignons que ces problèmes rencontrés sur les voiries en klinkers empruntées par les transports publics sont accentués par la fréquence du passage des bus. Le contact des roues se fait systématiquement aux mêmes endroits de la voirie, conditionné par la largeur des bus et la relative étroitesse des bandes de circulation qu'ils empruntent. Le programme de remplacement de ces revêtements se poursuit en 2008. La STIB prévoit divers chantiers notamment sur une partie du carrefour avenue Général Jacques- avenue Adolphe Buyl, le site propre sur le carrefour avenue Louise - rue du Bailli, l'avenue du Roi Albert et l'avenue du Pesage.

La STIB a abandonné la technique des klinkers pour en privilégier d'autres comme l'asphaltage et les éléments préfabriqués en béton, dans le cadre de renouvellement de voies.

- L'incident est clos.

openbaar vervoer worden gebruikt. We vermijden ze dan ook, tenzij voor voetpaden.

In Brussel wordt meestal asfalt of beton gebruikt voor het wegdek. Overigens gelden de tekortkomingen van klinkers ook voor kasseien. Mijn administratie zorgt voor de nodige herstellingen. Soms worden de klinkers verwijderd en wordt er een asfaltlaag aangebracht. Dat gebeurt vaak in het kader van een algemene heraanleg.

Bussen gebruiken doorgaans steeds hetzelfde deel van het wegdek, waardoor klinkers snel versluiten. De MIVB zorgt ervoor dat het wegdek op verschillende plaatsen in het Brussels gewest wordt aangepast.

Tegenwoordig maakt de MIVB niet langer gebruik van klinkers, maar enkel nog van asfalt, beton enzovoort.

- Het incident is gesloten.