



**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 16 DÉCEMBRE 2009**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 16 DECEMBER 2009**

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

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

SOMMAIRE**INHOUD****INTERPELLATION 7****INTERPELLATIE 7****- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 7****- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 7**

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Transport, de l'Égalité des Chances et de la Fonction publique,

tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Vervoer, Gelijkekansenbeleid en Openbaar Ambt,

concernant "les mesures positives prises pour inciter les poids lourds à investir dans les véhicules écologiques".

betreffende "de positieve maatregelen om te investeren in milieuvriendelijke vrachtwagens".

Discussion – Orateurs : M. Jamal Ikazban, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Gaëtan Van Goidsenhoven. 8

Bespreking – Sprekers: de heer Jamal Ikazban, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven. 8

QUESTION ORALE 12**MONDELINGE VRAAG 12****- de M. Philippe Pivin 12****- van de heer Philippe Pivin 12**

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Transport, de l'Égalité des Chances et de la Fonction publique,

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Vervoer, Gelijkekansenbeleid en Openbaar ambt,

concernant "les derniers chiffres recensant les accidents de la route en Région de Bruxelles-Capitale".

betreffende "de jongste cijfers over de verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

INTERPELLATION	18	INTERPELLATIE	18
- de M. Eric Tomas	18	- van de heer Eric Tomas	18
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'infrastructure de voies de tram désaffectées".		betreffende "de afgedankte tramsporen".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Eric Tomas.</i>	19	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Eric Tomas.</i>	19
QUESTION ORALE	22	MONDELINGE VRAAG	22
- de M. Eric Tomas	22	- van de heer Eric Tomas	22
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les itinéraires de déviation pour les véhicules circulant sur le Ring et la demande de l'Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant".		betreffende "de omleiding voor de voertuigen op de Ring en het verzoek van het 'Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant' ".	
INTERPELLATIONS	25	INTERPELLATIES	25
- de M. Joël Riguelle	25	- van de heer Joël Riguelle	25
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "le bilan du Plan Taxi 2005-2009 et les objectifs de la 'politique taxi' dans le cadre de la législature 2004-2009".		betreffende "de balans van het Taxiplan 2005-2009 en de doelstellingen van het taxibeleid in de zittingsperiode 2004-2009".	
- de M. Aziz Albishari	25	- van de heer Aziz Albishari	25
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les projets de nouvelles infrastructures routières en Région bruxelloise".		betreffende "de projecten voor nieuwe wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Emin Özkara, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Aziz Albishari.</i>	26	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Emin Özkara, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Aziz Albishari.</i>	26
- de M. Jamal Ikazban	31	- van de heer Jamal Ikazban	31
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la sécurité et les trams de la STIB".		betreffende "de veiligheid en de trams van de MIVB".	
Interpellation jointe de Mme Sophie Brouhon,	31	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Sophie Brouhon,	31
concernant "la sécurité des usagers doux en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de veiligheid van de zachte weggebruiker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Danielle Caron, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jamal Ikazban, Mme Sophie Brouhon.</i>	34	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jamal Ikazban, mevrouw Sophie Brouhon.</i>	34

QUESTIONS ORALES	43	MONDELINGE VRAGEN	43
- de M. Mohamed Ouriaghli	43	- van de heer Mohamed Ouriaghli	43
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le coût de l'expo 'We are the STIB'".		betreffende "de kostprijs van de tentoonstelling 'We are the STIB'".	
- de M. Johan Demol	44	- van de heer Johan Demol	44
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'utilisation du terminal à conteneurs du Port de Bruxelles par des entreprises de grande distribution".		betreffende "het gebruik van de container-terminal van de Brusselse Haven door grote distributiebedrijven".	
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	46	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	46
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la généralisation de feux sonores à Bruxelles".		betreffende "de veralgemening van verkeerslichten met geluid in Brussel".	
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	50	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	50
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la communication en temps réel de la STIB à sa clientèle".		betreffende "de mededelingen in real time van de MIVB aan haar klanten".	

*Présidence : Mme Carla Dejonghe, vice-présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, ondervoorzitter.*

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Van Goidsenhoven.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "les mesures positives prises pour inciter les poids lourds à investir dans les véhicules écologiques".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Dans son accord de gouvernement, l'exécutif prévoit une politique ambitieuse en matière de transport de marchandises. S'il est indispensable de limiter l'accès des gros camions dans les centres urbains et les quartiers résidentiels, il faudra créer des itinéraires secondaires à cet effet.

Un aspect très contraignant de notre capitale est sa congestion automobile. La Région soutient et encourage les employeurs à rediriger leur personnel vers les transports en commun, ce qui est un bon début. Malheureusement, cela ne suffit pas à désengorger notre ville. On ressent aussi une sensation d'oppression et de pollution de l'atmosphère due aux particules émises et au CO₂. Cette problématique de la pollution aérienne et sonore s'ajoute aux désagréments causés par les embouteillages et le trop grand nombre de voitures.

C'est pourquoi je souhaite vous interpeller sur les mesures positives prises par le gouvernement pour apporter des solutions à ces problèmes de

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Goidsenhoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET VERVOER, GELIJKE-KANSENBELEID EN OPENBAAR AMBT,

betreffende "de positieve maatregelen om te investeren in milieuvriendelijke vrachtwagens".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).- In haar regeerakkoord toont de regering zich ambitieus wat het vrachtvervoer betreft. Als ze minder grote vrachtwagens in het stadscentrum en de woonwijken wil, zullen er alternatieve routes moeten komen.*

Het gewest spoort werkgevers aan om hun personeel het openbaar vervoer te doen gebruiken, maar dat volstaat niet om de verkeersdruk en de vervuiling in Brussel te verminderen.

Voorlopig kunnen we niet zonder vrachtwagens. Welke concrete en efficiënte positieve maatregelen neemt de regering om de verkeersdruk te verminderen en de slechte luchtkwaliteit in Brussel te verbeteren?

Tegen 2014 moeten nieuwe vrachtwagens milieuvriendelijk zijn. De Euro 6-motor wordt verplicht en die stoot 95% minder deeltjes uit dan de Euro 1. Vanaf 2014 zijn deze nieuwe motoren op de markt.

congestion automobile et de mauvaise qualité de l'air. La présence des poids lourds est inévitable pour l'instant. Il faut donc faire avec. Envisagez-vous des solutions précises et efficaces pour améliorer la qualité de l'air à Bruxelles ?

D'ici 2014, les nouveaux poids lourds devront être propres et respectueux de l'environnement. Le moteur Euro 6 sera obligatoire. L'émission de particules sera diminuée de 95% par rapport au moteur Euro 1, ce qui est considérable. Les véhicules Euro 6 seront disponibles sur le marché avant 2014, ce qui permettra aux compagnies et aux chauffeurs d'acquérir un véhicule propre quand ils auront besoin d'en acheter un nouveau.

La Région proposera-t-elle des incitants afin d'encourager les chauffeurs à changer de véhicule rapidement ? Quelle initiative avez-vous prise pour encourager ces chauffeurs de poids lourds à respecter l'environnement ? Avez-vous pris contact avec les organes professionnels de transporteurs afin d'imaginer des solutions en accord avec la Région ? Avez-vous reçu des demandes en ce sens de la part de ces associations ? Que leur avez-vous répondu le cas échéant ?

Discussion

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

M. Jamal Ikazban.- En ce qui concerne les transports de marchandises, comme l'a dit mon collègue à l'instant, l'accord de gouvernement prévoit de réglementer progressivement l'accès des gros camions aux centres urbains et aux quartiers résidentiels.

Je souhaite insister sur la signalisation. Si nous voulons que notre réglementation ait un effet sur la pollution, il convient d'indiquer clairement les différents itinéraires que les camions peuvent emprunter. Même si celui-ci ne relève pas directement de votre compétence, un important travail reste à faire afin de rendre la signalisation cohérente.

Le groupe PS est favorable à l'interdiction progressive des camions dans les centres urbains et les quartiers résidentiels, avec un bémol : il ne

Hoe zal het gewest de vrachtwagenchauffeurs aansporen om het milieu te respecteren en spoedig van voertuig te veranderen? Hebt u contact met de beroepsverenigingen uit de transportsector over eventuele oplossingen?

Bespreking

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

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Het regeerakkoord bepaalt dat de toegang van zware vrachtwagens tot stadscentra en woonwijken geleidelijk aan moet worden gereguleerd.*

Ik dring aan op een goede bewegwijzering. Als we de overlast willen terugdringen, moeten we de routes voor vrachtwagens duidelijk aangeven. Bewegwijzering hoort weliswaar niet tot uw bevoegdheden, maar is toch belangrijk.

De PS is er voorstander van om vrachtwagens geleidelijk aan te verbieden in woonwijken en stadscentra, maar het mag niet de bedoeling zijn om de KMO's stokken in de wielen te steken.

Het voorstel van de heer Van Goidsenhoven om financiële stimuli te geven, is op zich niet slecht, maar ik wijs erop dat de meeste vrachtwagens die

s'agit pas de faire la chasse à toute activité commerciale émanant notamment des PME. Celles-ci sont pourvoyeuses d'emplois dans les quartiers.

La proposition, pourtant judicieuse, de M. Van Goidsenhoven, portant sur les incitants financiers, me semble présenter un inconvénient. En effet, une grande partie des camions qui transitent par Bruxelles viennent de Flandre et de Wallonie. Il revient donc au fédéral de mettre sur pied un tel système. Les quartiers de notre Région sont pollués par des camions venant des deux autres Régions.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- L'accord de gouvernement prévoit une politique ambitieuse en matière de transport de marchandises. Sa traduction en mesures concrètes sur le terrain se fera au travers d'une initiative particulière : la réalisation d'un plan marchandises pour la Région bruxelloise.

Les moteurs diesel, dont les poids lourds sont équipés, sont les principaux émetteurs des microparticules en Région de Bruxelles-Capitale. Si la circulation des poids lourds ne représente que 3% de la charge du trafic, ils contribuent à hauteur de 14% à la pollution atmosphérique. En outre, ils sont à la source de problèmes de congestion, notamment aux heures de pointe, et la livraison des nombreux commerces de la ville par des poids lourds n'est certainement pas une solution optimale. Enfin, le stationnement de ces camions pose aussi un problème.

La problématique du transport de marchandises en ville est extrêmement complexe. La dispersion des activités et l'origine variée des marchandises induisent un trafic de camions diffus et difficilement maîtrisable.

Le processus de développement d'un plan marchandises sera lancé au début de l'année 2010. Nous ne disposons pas en Région de Bruxelles-Capitale d'une vue complète sur la situation. Il existe des études partielles sur des zones restreintes. Ce plan se basera donc sur une large concertation entre la Région, les communes et tous les acteurs de la logistique et de la distribution urbaines. Parmi les initiatives, la commission

door Brussel rijden, van Vlaanderen en Wallonië komen. Het is dus de federale overheid die een dergelijk systeem op poten zal moeten zetten.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het regeerakkoord bevat een ambitieus beleid voor het goederenvervoer.*

Het goederenvervoer is de grootste emissiebron van fijn stof in het Brussels Gewest. Hoewel het goederenvervoer slechts 3% van het totale verkeer uitmaakt, is het verantwoordelijk voor 14% van de luchtvervuiling. Bovendien zorgen vrachtwagens voor heel wat verkeershinder.

Het goederenvervoer in de stad is een uiterst complexe materie. Door de spreiding van de activiteiten en de uiteenlopende herkomst van de goederen is het goederenvervoer diffuus en moeilijk controleerbaar.

Vanaf begin 2010 zal werk worden gemaakt van een algemeen goederenplan. Momenteel hebben wij geen volledig beeld van de situatie. Er bestaan enkel deelstudies over beperkte zones. De gemeenten en de spelers op het vlak van logistiek en stedelijke distributie zullen nauw bij de opmaak van dat plan worden betrokken. De gewestelijke mobiliteitscommissie zal een specifieke subcommissie voor goederenvervoer oprichten. Het goederenplan zou ten laatste tegen begin 2011 moeten zijn goedgekeurd.

Wij zullen onder meer de invoering van lage-emissiezones in bepaalde wijken onderzoeken. Ook de beperking van het vrachtverkeer op bepaalde wegen en de vaststelling van specifieke routes zullen deel uitmaken van onze strategie. In afwachting van het goederenplan zal de hiërarchisering van de wegen worden voortgezet in

régionale de la Mobilité examine actuellement les modalités de la création d'une nouvelle sous-commission spécifique au transport de marchandises. Cela constituerait une plate-forme idéale pour élaborer des mesures efficaces conjointement avec tous les acteurs.

Ce plan sera élaboré dans le courant 2010 et devrait être adopté au plus tard début 2011.

Les associations professionnelles de camionneurs seront associées à la rédaction du plan, et la Région étudiera avec elles les possibilités de sensibiliser les chauffeurs, notamment aux problématiques environnementales et de sécurité routière. La possibilité de créer des zones à basses émissions dans des quartiers particulièrement sensibles sera étudiée avec eux.

Les questions de la restriction de circulation des poids lourds et de l'identification d'itinéraires spécifiques font bien entendu partie de cette démarche. Les communes seront associées de près à l'établissement de ces modalités tant pour les questions d'horaires que d'itinéraires et de stationnement. Ces mesures ne pourront pas être prises sans mettre en œuvre des alternatives pour une distribution plus efficace sur le point environnemental.

Pour l'amélioration de la qualité de l'air et la qualité de vie dans les quartiers, il faut réduire le transit inutile sur une série d'axes. Dans l'attente de l'application du futur plan marchandises, le principe de hiérarchisation des voiries, porté par IRIS et les Plans communaux de mobilité (PCM), doit se poursuivre avec le concours des communes.

Le développement de véhicules plus propres est un processus continu, via l'introduction de normes Euro de plus en plus strictes. Tous les camions nouvellement immatriculés doivent répondre à la norme Euro 5 depuis le 1^{er} octobre 2009. Ces camions rejettent quatre fois moins d'oxyde d'azote, trois fois moins de monoxyde de carbone, trois fois moins d'hydrocarbures et dix-huit fois moins de microparticules que leurs homologues d'il y a quinze ans (norme Euro 1).

Les grandes sociétés de transport ont un taux de renouvellement de leur flotte rapide et la plupart des camions sur nos routes sont certifiés Euro 4 et

samenwerking met de gemeenten.

De vrachtwagens worden geleidelijk aan ook milieuvriendelijker. Sinds 1 oktober 2009 moeten nieuw ingeschreven vrachtwagens aan de Euro 5-norm beantwoorden. Die vrachtwagens stoten viermaal minder stikstofdioxide, driemaal minder koolmonoxide en koolwaterstoffen en achttien maal minder fijne stofdeeltjes uit dan de vrachtwagens van vijftien jaar geleden.

Nu al vernieuwen de grote transportmaatschappijen op regelmatige basis hun wagenpark en zijn de meeste vrachtwagens uitgerust met een Euro 4- of Euro 5-motor. Een gewestelijke premie lijkt me dus niet nodig. Bovendien bestaat er geen studie naar de begrotingsimpact en de concrete resultaten van een dergelijke premie.

Het zou trouwens niet logisch zijn dat het gewest de aankoop van vrachtwagens aanmoedigt, terwijl het die op termijn uit de stad wil weren.

Via bewegwijzering willen we bekomen dat de vrachtwagens zich aan bepaalde trajecten houden. Op de Ring zijn sinds kort duidelijke wegwijzers naar de Haven aangebracht, omdat veel vrachtwagens vaak een grote omweg maakten. Ook op gewestelijk grondgebied zouden er wegwijzers naar de Haven moeten komen.

We zijn allerminst tegen het vrachtvervoer gekant en erkennen zijn noodzakelijke bijdrage tot de economie. Toch willen we een duidelijkere visie. Momenteel worden verbodsborden voor vrachtwagens zelden nageleefd, met schade aan het wegdek tot gevolg.

Er moet een coherent gewestelijk beleid inzake vrachtwagenverkeer komen: trajecten, bewegwijzering, infrastructuur, parkeerruimte, enzovoort. We zullen ook nagaan hoe we de sector kunnen aanzetten om in milieuvriendelijke vrachtwagens te investeren.

Euro 5. Il semble donc que des subsides ne soient pas nécessaires pour renouveler le parc de camions, d'autant plus que les effets réels et les impacts budgétaires d'une prime régionale n'ont pas été étudiés.

Par ailleurs, il serait contradictoire dans le chef de la Région d'accorder des aides pour l'acquisition de véhicules que nous voulons, à terme, décourager en ville.

La question de la signalisation est liée aux itinéraires que nous voulons voir les camions emprunter. Un premier pas a été fait sur le Ring, où des panneaux indiquent où se trouve le Port. Auparavant, de nombreux poids lourds faisaient tout le tour de la ville avant d'arriver au Port. La signalisation du Ring a permis de régler en partie ce problème, mais elle devrait être installée à l'intérieur de Bruxelles également.

Nous ne sommes évidemment pas opposés au transport de marchandises, indispensable au secteur économique. Néanmoins, nous voulons développer une vision cohérente pour l'ensemble du territoire régional. Nous constatons souvent que les panneaux d'interdiction pour les poids lourds ne sont pas respectés. Ce problème se pose, par exemple, à la rue Neuve, où des poids lourds de 18 à 30 tonnes effectuent des livraisons, malgré un panneau d'interdiction pour les camions de 12 tonnes. Ces camions endommagent inévitablement les voiries qu'ils empruntent.

Nous voulons développer une vision cohérente, attentive aux itinéraires, à la signalisation, à l'infrastructure, aux possibilités de stationnement destinées aux poids lourds. Nous étudierons également comment inciter le secteur des poids lourds à investir dans des véhicules moins polluants.

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Nous laisserons donc faire la nature, si j'ose dire, en ce qui concerne les moteurs des nouveaux véhicules. Je me réjouis de l'annonce de l'association des communes à la réflexion sur la circulation des camions dans notre Région. Je constate que la gestion de ce trafic est difficile. Je suivrai avec beaucoup d'attention l'évolution de la sous-commission qui verra le jour,

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).*- *Wat de motoren van de nieuwe voertuigen betreft, laten we dus in feite betijen. Het is goed dat de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich over het vrachtwagenverkeer zal buigen. Het is niet gemakkelijk om de verkeersstroom te regelen. Ik blijf de zaak volgen.*

en espérant que notre ville, Région et capitale de l'Europe pourra faire meilleure figure en ce qui concerne le trafic des poids lourds.

- *L'incident est clos.*

(M. Philippe Close, président, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pivin.

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "les derniers chiffres recensant les accidents de la route en Région de Bruxelles-Capitale".

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

M. Philippe Pivin.- À ma connaissance, il s'agissait d'une interpellation. J'ai remarqué que mon sujet apparaissait dans la liste des questions orales. Il a suivi un curieux parcours, en étant d'abord déposé sous forme de question d'actualité. Le Bureau l'a transformé en interpellation, et voici qu'il apparaît à présent sous forme de question orale au sein d'une interpellation dans l'ordre du jour. Cela est mystérieux, mais je garde mon tour !

(Rires)

- *Het incident is gesloten.*

(De heer Philippe Close, voorzitter, treedt als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Pivin.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET VERVOER, GELIJKE-KANSENBELEID EN OPENBAAR AMBT,

betreffende "de jongste cijfers over de verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Mijn mondelinge vraag was oorspronkelijk bedoeld als een dringende vraag. Vervolgens heeft het Bureau er een interpellatie van gemaakt, en nu is het plots een mondelinge vraag geworden!*

(Gelach)

In 2003 formuleerde de regering de doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers met de helft te doen dalen.

Je me cantonne à mon texte et ne m'écarterai pas une fraction de seconde de celui-ci. Comme vous en avez tous reçu un exemplaire, vous pourrez suivre et vérifier. Un décalage pourrait se produire puisqu'il s'agissait initialement d'une question d'actualité et que vous avez réagi entre-temps par voie de presse. Vous avez probablement déjà donné des éléments de réponse à des questions que je me proposais de vous poser.

Le constat est clair : la situation bruxelloise est mauvaise et éloignée des objectifs que nous nous étions fixés en 2003, à savoir une diminution de 50% de blessés et de tués sur la route. Depuis le dépôt de ma question, vous avez déclaré dans la presse : "la Région bruxelloise n'a pas évolué en matière de sécurité ces dernières années. Il est grand temps d'aborder le problème autrement."

La sécurité routière est une problématique importante et sensible. Elle invite à des choix d'aménagement urbain et à une réflexion différente de celle que nous avons menée voici dix ans.

Vous savez mieux que nous que les agglomérations sont plus touchées par le problème. De nombreux usagers variés s'y concentrent. Les derniers chiffres que nous avons reçus de l'Institut national de statistique présentent un message contrasté. Globalement, le nombre d'accidents baisse dans les trois Régions, et nous devons nous en réjouir. Cependant, la mortalité sur les routes en Région bruxelloise connaît une augmentation, ce qui n'est pas rassurant.

La Direction générale Statistique et Information économique du SPF Économie fait apparaître dans sa dernière communication les chiffres suivants. La Région de Bruxelles-Capitale a connu moins d'accidents en 2008 (-2%) et globalement moins de victimes (-1,5%), moins de blessés légers (-1,2%) mais le nombre de tués connaît une augmentation de +12,9%. Ce chiffre représente 35 personnes. C'est 35 morts de trop et si nous pouvions les éviter, je suis certain que vous seriez le premier à vous en réjouir.

Ce qui ne nous consolera pas est de constater qu'en plus, notre Région connaît la plus petite diminution du nombre global d'accidents en 2008. Cette préoccupation touche le quotidien des Bruxellois, que ceux-ci soient automobilistes, piétons ou cyclistes. Les gens qui bougent prennent des

U verklaarde in een kranteninterview dat het Brussels Gewest de afgelopen jaren geen vooruitgang heeft geboekt op het gebied van verkeersveiligheid. Het is nochtans een belangrijk probleem, dat vraagt om stedenbouwkundige ingrepen en om een ander beleid dan dat van de afgelopen tien jaar.

Verkeersveiligheid is vooral een probleem in steden. Volgens de cijfers van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) daalt het aantal ongevallen globaal gezien in de drie gewesten, maar het aantal dodelijke slachtoffers in het Brusselse verkeer stijgt.

Volgens de FOD Economie daalde in 2008 het aantal ongevallen, slachtoffers en gewonden in het Brusselse verkeer, maar het aantal verkeersdoden nam toe met 12,9%, of 35 mensen. Dat zijn er 35 te veel.

Ook was de daling van het aantal ongevallen in 2008 het kleinst in het Brussels Gewest.

De laatste veiligheidsmonitor bevestigt de moeilijkheden. De meest vermelde problemen zijn onaangepaste snelheid en agressief gedrag achter het stuur.

We moeten daar geen polemieken over voeren. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen en doortastend en gericht optreden. Alle beleidsniveaus in België hebben bevoegdheden op dit vlak.

De dodentol op de Brusselse wegen is erg hoog en de meeste doden vallen in de leeftijdscategorie tussen 18 en 34 jaar.

Beschikt u over cijfers die weergeven welk type weggebruiker het vaakst in een verkeersongeval zwaargewond raakt of overlijdt?

U bent van oordeel dat het gewest te weinig zones 30 telt. Ik ben het daarmee eens.

risques.

Les résultats du dernier moniteur de la sécurité confirment ces difficultés rencontrées. La vitesse inadaptée de la circulation routière et les comportements agressifs au volant sont les problèmes les plus fréquemment cités.

Un tel sujet ne doit pas faire l'objet d'une polémique, ni politique ni politicienne. Chacun doit prendre ses responsabilités et, dans ce cadre, vous devez entreprendre et déployer des actions fortes et ciblées. Tous les niveaux de pouvoir en Belgique ont des responsabilités et des compétences dans ce domaine.

Partant du constat de notre mauvaise position en termes de mortalité et sachant que les victimes se retrouvent principalement dans la tranche d'âge 18-34 ans, je souhaite vous poser les questions suivantes.

Avez-vous le détail des chiffres pour la Région bruxelloise ? Pouvez-vous préciser quelle est la catégorie d'usagers - piétons, cyclistes, motards, automobilistes - la plus représentée dans les blessés graves et les personnes décédées sur les routes de la Région ?

Vous indiquez qu'il y a trop peu de zones 30 dans notre Région. Je suis favorable aux zones 30, à titre personnel.

M. le président.- Cette question ne se trouve pas dans votre question orale.

M. Philippe Pivin.- Il s'agit d'une interpellation.

M. le président.- Non, c'est une question orale. Le secrétaire d'État ne pourra sans doute pas répondre à tout.

M. Philippe Pivin.- Je suis favorable aux zones 30, à condition qu'on puisse les surveiller. Combien y en a-t-il actuellement ? Combien voudriez-vous en ajouter ?

Des mesures spécifiques à la période des fêtes de fin d'année ont-elles été mises en oeuvre par le gouvernement bruxellois ? Si oui, quelles sont-elles ? Des mesures sont-elles prises en partenariat avec le gouvernement fédéral pour 2010 ? Le

De voorzitter.- Dit staat niet in de tekst van uw mondelinge vraag.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Dit is toch een interpellatie?

De voorzitter.- Nee, een mondelinge vraag.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Ik ben voorstander van de zones 30, op voorwaarde dat ze voldoende worden gecontroleerd. Hoeveel zones 30 telt het gewest en hoeveel moeten er nog bijkomen?

Plant de Brusselse regering specifieke maatregelen tijdens de eindejaarsperiode en ter bescherming van de jonge weggebruiker? Plant u in 2010 maatregelen in overleg met de federale regering?

gouvernement bruxellois a-t-il décidé de mettre en place des actions ciblant prioritairement les jeunes usagers de la route ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- La sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale est en effet pour moi une question extrêmement importante. Le 8 décembre dernier, nous avons organisé des États généraux de la Sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale, qui ont réuni de nombreux participants. À cette occasion, j'ai pu constater que les objectifs que la Région s'était fixés dans le cadre des États généraux de 2003 dans le domaine de la sécurité routière, n'avaient pas été atteints.

On y avait prédit que le nombre de morts et de blessés graves devait avoir diminué de 50% d'ici 2010 par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000. Cela signifie concrètement qu'en 2010, le nombre de morts ne devrait pas dépasser les 22 sur base annuelle et que, en ce qui concerne le nombre de blessés graves, on devrait arriver à maximum de 100. Lorsque nous constatons qu'en 2008, on comptait encore 35 morts et 222 blessés graves, nous ne pouvons que conclure que les objectifs de la Région ne seront pas atteints. La politique menée au cours de ces dernières années dans le domaine de la sécurité routière n'a apparemment pas - ou pas suffisamment - fonctionné.

C'est pourquoi j'organiserai une nouvelle édition des États généraux début 2011, au cours de laquelle nous voulons définir de nouvelles mesures et de nouveaux engagements avec tous nos partenaires, au niveau régional, communal et fédéral. Il n'est évidemment pas question, à cette occasion, d'adapter le nombre de victimes que l'on voudrait atteindre mais de définir de nouvelles manières de travailler pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés.

Mon administration a déjà commencé à préparer cette nouvelle édition des États généraux, ce qui ne m'empêche pas de vous informer ici des résultats de quelques premières analyses, de certaines constatations et de formuler quelques premières propositions :

Il faut tout d'abord analyser en détail les accidents

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Op 8 december organiseerde het gewest een Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, die veel deelnemers aantrok. Daarbij bleek dat het gewest de doelstellingen die de Staten-Generaal van 2003 had vastgelegd, niet gehaald heeft.*

Het aantal doden en zwaargewonden moest tegen 2010 met de helft verminderen in vergelijking met het gemiddelde van de jaren 1998, 1999 en 2000. Er mochten maximaal 22 doden en 100 zwaargewonden per jaar vallen. In 2008 vielen er echter 35 doden en 222 zwaargewonden. Het beleid van de laatste jaren heeft dus onvoldoende gewerkt.

Daarom zal ik begin 2011 de Staten-Generaal opnieuw bijeenroepen om samen met alle partners, op gewestelijk, gemeentelijk en federaal niveau, nieuwe maatregelen vast te leggen. Uiteraard zijn we niet van plan om de doelstellingen aan te passen.

Om gerichte acties te ondernemen, moeten we eerst nagaan wat de oorzaken zijn van de ongevallen. Het is echter moeilijk om betrouwbare en recente informatie te vinden over verkeersongevallen in België. De gegevens van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) over de verkeersongevallen van 2008, worden pas eind 2009 verspreid.

Volgens een eerste analyse door het BIVV is er voor 11 van de 35 dodelijke slachtoffers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen analyseformulier voor verkeersongevallen voorhanden. Over een derde van de slachtoffers is er dus geen informatie! Dit toont aan dat de strijd voor een veiliger verkeer pas kan slagen wanneer iedereen op zijn niveau zijn verantwoordelijkheid neemt.

Uit de gegevens die we hebben, blijkt dat in Brussel de voetgangers de grootste groep slachtoffers zijn (39%).

In 2007 waren 19% van de dode of gewonde voetgangers tussen 5 en 14 jaar (11% van de bevolking) en 20% ouder dan 70 (8% van de

de 2008, afin de voir quelles en sont les causes. Cela permettra de cibler les actions de lutte contre l'insécurité routière. Il est cependant difficile d'obtenir des informations récentes et fiables à propos des accidents de la route en Belgique. Je m'étonne de constater que les données de la Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE) concernant les accidents de la route pour l'année 2008 n'ont été diffusées que fin 2009.

Suite à une première analyse par l'IBSR, il apparaît que 11 des 35 tués en Région de Bruxelles-Capitale en 2008 ne disposent pas d'un formulaire d'analyse des accidents de la circulation (FAC). Cela signifie qu'il n'existe aucune information sur un tiers des tués ! Cet exemple concernant les données relatives aux accidents de la route montre que la lutte pour une meilleure sécurité routière doit être menée à tous les niveaux et que nous ne pourrions avancer que si chacun, à son niveau, prend ses responsabilités et apporte sa pierre à l'édifice. Il est très difficile de réagir sans connaître la cause des accidents.

Lorsque nous faisons l'analyse des données dont nous pouvons disposer, nous constatons qu'à Bruxelles, les premières victimes d'accidents de la route sont les piétons (39%).

En 2007, 19% des piétons blessés ou tués ont entre 5 et 14 ans (11% de la population) et 20 % ont 70 ans et plus (8% de la population). Parmi les victimes de 5 à 14 ans, 57% sont piétons. Parmi les victimes de 70 ans et plus, 60% sont piétons. Les accidents les plus fréquents se produisent lors de la traversée sur un passage non réglé (27%) ou la traversée sur un passage réglé par feux (13,9%).

M. Philippe Pivin.- Ces chiffres concernent les tués ou les accidentés ?

M. le président.- Je propose que vous fassiez parvenir ces chiffres au secrétaire de la commission, qui les transmettra aux commissaires.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Ces chiffres concernent l'ensemble des accidents qui ont eu lieu, avec blessés graves et morts. Nous vous transmettrons le détail de ces chiffres.

La situation actuelle de la sécurité routière à

bevolking). Bij de slachtoffers ouder dan 70 zijn 60% voetgangers. De meeste ongevallen gebeuren bij het oversteken op een oversteekplaats met (13,9%) of zonder verkeerslichten (27%).

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Hebben die cijfers betrekking op het aantal verkeersdoden of op alle slachtoffers?*

De voorzitter.- Ik stel voor dat u deze cijfers aan de commissiesecretaris bezorgt, die ze zal doorsturen naar de commissieleden..

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *De cijfers gaan over alle ongevallen met zwaargewonden en doden. Ik zal u een gedetailleerd overzicht bezorgen.*

Het gebrek aan verkeersveiligheid houdt recht-

Bruxelles est directement liée à la vision de la mobilité qui a été développée et appliquée à Bruxelles. Celle-ci s'organise autour de l'automobile et tant que nous ne changerons pas cela, nous ne pourrons pas enregistrer d'amélioration structurelle en matière de sécurité routière vis-à-vis des usagers actifs, piétons et cyclistes.

La Région souhaite faire diminuer la pression automobile de 20%. Cela apportera également une amélioration de la sécurité.

M. le président.- Vous deviez répondre en cinq minutes, M. le secrétaire d'État.

M. Philippe Pivin.- C'est un sujet important, M. le président, il ne faut pas le bâcler ! Je ne suis pas responsable de la catégorie dans laquelle on a inscrit cette intervention. Mais je suis hérissé par les demandes d'accélération.

M. le président.- J'essaie seulement de faire respecter le règlement.

(Rumeurs)

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je serai bref. Je vous transmettrai la réponse dans son entièreté, afin que vous disposiez de toutes les informations.

Les États généraux de la sécurité routière ont proposé des pistes d'actions dans trois domaines : la répression, l'infrastructure et l'éducation.

Il s'agit par exemple de cibler les campagnes sur les catégories principales de victimes d'accidents, ou encore d'instaurer des audits de sécurité routière pour les projets d'aménagement et effectuer des inspections de sécurité routière du réseau. Il importe également de réactualiser les points noirs ; de prendre le principe STOP comme référence lors de tout aménagement (piétons, cyclistes, transports en commun et enfin les véhicules). Le fait de cibler ces catégories spécifiques permet d'améliorer la situation en général. Il s'agit enfin d'installer de nouveaux poteaux de caméras automatiques et de poursuivre le placement de radars préventifs.

L'éducation à la sécurité routière devrait débiter dès l'âge de 4 ou 5 ans. Nous veillerons à ce que celle-ci soit assurée dans les écoles bruxelloises. En

streeks verband met de visie op mobiliteit die in Brussel is ontwikkeld en toegepast. De auto heeft altijd centraal gestaan en zolang dat niet verandert, zal de situatie met betrekking tot de verkeersveiligheid er niet op verbeteren.

Het Brussels Gewest wil het autoverkeer met 20% terugdringen, wat ook de verkeersveiligheid ten goede komt.

De voorzitter.- Mijnheer De Lille, u had eigenlijk maar vijf minuten tijd om te antwoorden.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *We moeten voldoende tijd nemen voor zo'n belangrijk onderwerp.*

De voorzitter.- Ik wil gewoon het reglement doen naleven.

(Rumoer)

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik houd het kort en bezorg u mijn volledige antwoord.*

De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid stelt maatregelen voor op drie terreinen: repressie, infrastructuur en opvoeding.

Ik denk bijvoorbeeld aan campagnes ten behoeve van de risicogroepen, de invoering van verkeersveiligheidsaudits bij herinrichtingswerken of het uitvoeren van veiligheidsinspecties. Het is belangrijk dat wij de lijst van de zwarte punten bijwerken en dat het STOP-principe aan de basis van elke herinrichting ligt. Wij moeten ook nieuwe flitspalen en preventieve radars plaatsen. Wij zullen er voorts op toezien dat er in de Brusselse scholen vanaf 4 of 5 jaar met verkeersopvoeding wordt gestart.

Wat de sancties betreft, blijft het personeelstekort bij het Parket een probleem, aangezien 80% van de zaken verkeersovertradingen betreffen. De federale overheid zou op dat niveau dus inspanningen moeten leveren.

ce qui concerne la chaîne de contrôle-sanction, le manque d'effectifs au Parquet de Bruxelles reste toujours problématique, alors que le roulage concerne 80% des affaires. Des efforts doivent être faits en la matière au niveau fédéral.

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

M. Philippe Pivin.- Je remercie le secrétaire d'État pour ses réponses détaillées et les précisions apportées.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Tomas.

INTERPELLATION DE M. ERIC TOMAS

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

**concernant "l'infrastructure de voies de
tram désaffectées".**

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

M. Eric Tomas.- Le réseau de trams de notre Région est en restructuration, de nouvelles lignes sont créées et de nouvelles voies sont posées, on peut s'en réjouir. L'ajout d'infrastructures modernes de tramway augmente le réseau de nos transports en commun.

Certaines restructurations du réseau, ou la mise en oeuvre de lignes de métro, ont pour conséquence que des tronçons de voies de tram sont abandonnés et désaffectés. Lors de ces désaffectations, la STIB démonte immédiatement les lignes aériennes. C'est

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Ik dank de staatssecretaris voor zijn uitvoerig antwoord.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Tomas.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ERIC TOMAS

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

betreffende "de afgedankte tramsporen".

De voorzitter.- De heer Tomas heeft het woord.

De heer Eric Tomas (in het Frans).- *Dat het gewestelijke tramnetwerk wordt uitgebreid, is erg positief.*

Er worden nieuwe lijnen gecreëerd en nieuwe tramsporen gelegd. Op sommige plaatsen heeft de reorganisatie ook tot gevolg dat delen van een tramlijn niet meer worden gebruikt. In dat geval verwijdert de MIVB onmiddellijk de dure bovenleidingen, opdat ze niet worden gestolen.

De afgedankte tramsporen echter blijven vaak vele

une bonne chose, car il s'agit de matériaux coûteux qui risquent d'exciter les convoitises de certains.

En revanche, les voies ferrées en voirie dépourvues de valeur marchande sont abandonnées pendant plusieurs semaines ou mois, voire plusieurs années. Ainsi, à Anderlecht, depuis la mise en service du prolongement du tram 56, entre-temps devenu 81, les anciennes voies de tram menant au quartier de la Roue n'ont pas été enlevées. C'est également le cas ailleurs dans la commune rue de Limbourg ou rue de Veeweyde. Ces voies de tram abandonnées sont recouvertes d'un peu d'asphalte, et entretenues superficiellement. Les habitants s'interrogent et se demandent combien de temps ces résidus d'archéologie industrielle resteront sur la voirie. D'autres endroits à Bruxelles sont également jonchés de morceaux d'infrastructures de voies de tram.

Quelle est la politique de la STIB en la matière ? Créer de nouvelles lignes de tram ou en prolonger d'autres est très bien et désaffecter définitivement les anciennes est normal. Pourquoi les voies désaffectées ne sont-elles pas enlevées ? Existe-t-il une raison ? Lorsqu'il est décidé d'installer une déviation de tram, un budget est prévu. La désaffectation de centaines de mètres de voies de tram désormais inutiles y est-elle incluse ? La STIB a-t-elle un programme d'enlèvement de ces voies ?

Je n'ai pas eu le temps de faire le tour des dix-neuf communes, mais j'ai l'impression qu'il existe plusieurs kilomètres de voies désaffectées toujours en place en Région bruxelloise. Quelle est la ventilation, par commune, de ces voies ? Quels sont les budgets consacrés à ce problème au cours de ces dernières années ?

Ces voies restent sur la voirie depuis plusieurs années, empêchant les rénovations de celle-ci et du quartier. Qu'ont prévu la STIB et sa ministre de tutelle pour les années futures ?

Discussion

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

weken, maanden of jaren liggen. Zo liggen er in Anderlecht afgedankte tramsporen op de voormalige lijn 56. De tramsporen zijn bedekt met asfalt en worden oppervlakkig onderhouden. De bewoners vragen zich af hoe lang die afgedankte sporen het wegdek zullen blijven ontsieren. Ook op andere plaatsen in Brussel is dit het geval.

Waarom worden afgedankte tramsporen niet verwijderd? Als een tramlijn wordt aangepast, wordt daarvoor een budget vrijgemaakt. Zit het verwijderen van tramsporen daarin verrekend?

Kunt u een overzicht per gemeente geven van de afgedankte tramsporen? Hoeveel geld werd er de afgelopen jaren voor uitgetrokken?

Tramsporen die blijven liggen, verhinderen de vernieuwing van het wegdek en van een wijk. Wat zijn uw plannen ter zake?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En matière d'enlèvement des voies de tram désaffectées, la STIB est tenue de respecter l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 1996, qui détermine le cahier des charges auquel elle doit se soumettre.

Cet arrêté, en son chapitre 4, art. 19.4.12., stipule notamment que, lorsque les voies ferrées ne sont plus exploitées, l'entretien de la zone des voies reste de la responsabilité de la STIB. Celle-ci en prévoit le coût dans son budget.

L'enlèvement des voies, à charge de la STIB, doit aller de pair avec le réaménagement de la voirie, qui est à charge du gestionnaire de celle-ci. C'est uniquement lorsque celui-ci décide de réaménager la voirie qu'il est demandé à la STIB d'enlever les voies.

En ce qui concerne plus particulièrement les voies du quartier de la Roue à Anderlecht, que vous connaissez bien, je me permets de vous rappeler que, dans le budget du prolongement du métro vers Erasme, l'enlèvement des voies de l'ancien 103 devenu 56, puis 81, avait été prévu, à l'origine.

Les nombreux changements d'avis de la commune concernant l'avenir du tram 56 dans l'avenue Marius Renard ont fait en sorte que les budgets prévus ont tout simplement été affectés ailleurs. Un solde budgétaire a cependant servi, il y a deux ans, pour l'enlèvement des voies de la place de la Roue dans le cadre du projet de réaménagement de la place par la commune.

Par ailleurs, dans le cadre de la création de la ligne 75, la STIB a asphalté toutes les rues empruntées par le bus sur les vieux rails de tram, et a aménagé des plateaux ralentisseurs.

Il n'existe pas de programme global d'enlèvement des voies, étant donné que ces enlèvements dépendent des intentions des différents gestionnaires de voirie présents sur le territoire régional. Cependant, lorsqu'un gestionnaire décide de rénover une voirie, ce dernier et la STIB coordonnent leurs travaux pour l'enlèvement des voies par la STIB, qui est suivi de la rénovation de la voirie par le gestionnaire.

Les kilomètres de voies désaffectées non enlevées en Région bruxelloise se répartissent de la manière

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Wat de verwijdering van afgedankte tramsporen betreft, moet de MIVB zich schikken naar het regeringsbesluit van 18 juli 1996. Daarin staat dat de MIVB verantwoordelijk is voor het verwijderen van afgedankte tramsporen. De MIVB trekt daarvoor de nodige middelen uit.

Na het verwijderen van de sporen moet het wegdek worden hersteld. Die kosten zijn voor de wegbeheerder. Pas wanneer die beslist om het wegdek opnieuw aan te leggen, wordt de MIVB verzocht om de sporen te verwijderen.

In het budget voor de verlenging van de metro naar Erasmus was ook rekening gehouden met het verwijderen van de tramsporen in het Rad in Anderlecht.

Aangezien het Anderlechtse gemeentebestuur meermaals van mening is veranderd over tram 56, is dat geld uiteindelijk voor een ander doel gebruikt. Twee jaar geleden heeft de gemeente gebruikgemaakt van een overschot om de tramsporen op het Radplein te verwijderen.

Voor de invoering van buslijn 75 heeft de MIVB alle straten met tramrails opnieuw geasfalteerd en verkeersdrempels aangelegd.

Er bestaat geen globaal programma voor het verwijderen van tramsporen, aangezien de MIVB daarvoor afhankelijk is van de wegbeheerders. Als er wordt beslist om het wegdek te vervangen, wordt er samengewerkt met de MIVB om de tramsporen te verwijderen.

Ik geef een overzicht van de afgedankte sporen:

- Anderlecht: 5.160 m,

- Oudergem: 53 m,

- Brussel-Stad: 1.189 m,

- Etterbeek: 81 m,

- Molenbeek: 169 m,

- Schaarbeek: 1.042 m.

Het totaal bedraagt 7.693 m.

suivante. À Anderlecht : 5.160 m de voie simple à désaffecter. C'est une bonne question pour un quiz. À Auderghem : 53 m de voie simple. À Bruxelles-Ville : 1.189 m de voie simple. À Etterbeek : 81 m de voie simple. À Molenbeek : 169 m de voie simple. À Schaerbeek : 1.042 m de voie simple, soit un total de 7.693 m de voie simple pour la Région.

Hormis l'enlèvement des voies de la place de la Roue à Anderlecht, les autres opérations datent de 2004 et de 2006.

La première intervention a été réalisée en octobre 2004 lorsque, à la demande de la Région bruxelloise, le site propre de l'avenue de Vilvorde a été engazonné. En 2006, une deuxième intervention a eu lieu à Anderlecht, à hauteur de la chaussée de Mons, de l'avenue Leemans et du site du CERIA, dans le cadre du réaménagement du carrefour suite à l'arrivée d'Ikea.

Aucun budget n'a été prévu pour ces deux interventions, puisque la récupération de l'acier couvrirait le coût des travaux, à charge de la STIB.

En ce qui concerne votre dernière question, je peux vous informer que, à ce jour, la STIB n'a été saisie d'aucune demande d'enlèvement de voies désaffectées de la part d'un gestionnaire de voirie. Toutefois, récemment, lors d'un contact personnel que j'ai eu avec l'échevin compétent, celui-ci a mentionné ce problème. Mais tout cela dépend des intentions du gestionnaire de voirie.

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

M. Eric Tomas.- Les réponses de Mme la ministre ont le mérite d'être claires. Je la remercie pour celles-ci et particulièrement pour ses précisions sur le nombre de kilomètres de voies non enlevées.

Je constate qu'Anderlecht totalise les deux tiers des voiries non réhabilitées. En fonction des éléments d'information que vous donnez, les deux endroits où les anciennes voies ont été désaffectées correspondent à des projets pilotés par la Région avec des budgets régionaux, qu'il s'agisse de l'avenue de Vilvorde ou de la Chaussée de Mons, dans le cadre de l'installation d'Ikea.

Tant que la commune n'est pas prête à prendre en charge les travaux globaux d'aménagement, la

Naaast het recent weghalen van de tramsporen op het Radplein in Anderlecht vonden de laatste ingrepen plaats in 2004 en 2006.

In 2004 werd op verzoek van het Brussels Gewest de eigen bedding langs de Vilvoordselaan met graszoden bedekt. In 2006 werden tramsporen verwijderd in Anderlecht, ter hoogte van de Bergensesteenweg, de Leemanslaan en de COOVI-campus, in het kader van de heraanleg van het kruispunt na de komst van IKEA.

Beide ingrepen zijn niet in de begroting opgenomen, omdat de terugwinning van het staal de verwijderingskosten dekte.

Tot nu toe heeft de MIVB nog geen aanvraag van een openbare wegbeheerder ontvangen om in onbruik geraakte sporen te verwijderen.

De voorzitter.- De heer Tomas heeft het woord.

De heer Eric Tomas (in het Frans).- *Ik dank de minister voor haar duidelijke antwoorden.*

Van het aantal buiten dienst gestelde tramsporen neemt Anderlecht twee derde voor zijn rekening. Volgens uw antwoord werden op twee plaatsen sporen weggehaald in het kader van gewestelijke projecten, namelijk in de Vilvoordelaan en de Bergensesteenweg.

Zolang de gemeente niet bereid is de algemene kosten voor de aanleg op zich te nemen, wil de MIVB de sporen niet weghalen. Daartoe moet een specifiek programma worden opgesteld. De betrokken gemeenten zijn immers niet verantwoordelijk voor de afschaffing van deze tramlijnen.

STIB n'enlève pas les voies qui lui appartiennent. Il n'y a pas de programme spécifique, et il conviendrait d'en instaurer un. En effet, les communes concernées ne sont pas responsables de la suppression de ces lignes.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vous avez tout de même reçu un métro à la place ! C'est la cause de la suppression des lignes !

M. Eric Tomas.- Je suis désolé de vous dire que, pour les habitants de ces rues, il n'est pas satisfaisant que vous renvoyiez la balle à la commune. Tant que la commune n'a pas décidé de rénover la voirie, travail qui lui incombe en grande partie, puisque la STIB se borne à enlever ses rails, vous m'excuserez de dire que votre réponse ne me satisfait pas.

Compte tenu du nombre peu élevé d'infrastructures restant à enlever en Région bruxelloise, vous devriez faire en sorte de débarrasser les voiries de ces éléments de ferraille. Ceux-ci resteront sur place durant des années, les communes n'ayant pas les moyens d'intervenir pour de tels kilométrages, alors que la décision de désaffectation des voies émane de la STIB.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE

M. le président.- À la demande de celui-ci et avec l'accord de Mme la ministre, M. Tomas posera sa question orale à présent afin d'être libéré ensuite pour aller voter au sein d'une autre assemblée.

QUESTION ORALE DE M. ERIC TOMAS

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Daarvoor is er wel een metro in de plaats gekomen.*

De heer Eric Tomas *(in het Frans).- De bewoners van deze straten zijn niet tevreden dat u de bal in het kamp van de gemeente legt. Zij moet het netwerk vernieuwen. De MIVB beperkt zich tot het weghalen van de sporen.*

U moet ervoor zorgen dat deze sporen worden weggehaald. De gemeenten hebben daarvoor de middelen niet en de beslissing om de lijnen buiten dienst te stellen wordt door de MIVB genomen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Op zijn vraag en met de toestemming van de minister, zal de heer Tomas zijn mondelinge vraag nu stellen, zodat hij in een andere vergadering de stemming kan bijwonen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC TOMAS

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

concernant "les itinéraires de déviation pour les véhicules circulant sur le Ring et la demande de l'Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant".

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

M. Eric Tomas.- L'Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant a adressé un courrier au Collège des Bourgmestre et Échevins d'Anderlecht par lequel elle demande son accord sur l'itinéraire "calamiteitenroutes" qu'elle propose sur les voiries gérées par la commune pour dévier les véhicules circulant sur le Ring au cas où un accident ou un événement bloquerait la circulation sur cet axe.

Cette agence aurait envoyé un courrier similaire à d'autres administrations communales de la Région de Bruxelles-Capitale bordant le Ring, ainsi qu'à l'administration régionale.

Cette demande impliquerait l'installation d'une signalisation permanente de l'itinéraire, de pourvoir des feux de signalisation d'un cycle spécifique qui puisse être enclenché dès que les "calamiteitenroutes" seront utilisées et de les dégager au maximum de tous les aménagements qui pourraient gêner le passage.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins d'Anderlecht s'est opposé à l'itinéraire des "calamiteitenroutes" proposé par l'Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant. La demande de l'Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant a-t-elle été bien reçue par l'administration régionale ?

Madame la Ministre a-t-elle pris des initiatives auprès des communes concernées en vue d'amorcer une concertation et/ou une réflexion sur ce sujet ? Si ce courrier est bien arrivé à l'administration régionale, quelle est la position prise par la Région ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Bruxelles Mobilité a reçu un dossier de l'Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant relative à ce qu'on

betreffende "de omleiding voor de voertuigen op de Ring en het verzoek van het 'Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant' ".

De voorzitter.- De heer Tomas heeft het woord.

De heer Eric Tomas (in het Frans).- *Het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant vraagt de instemming van de gemeente Anderlecht met de calamiteitenroutes die het voorstelt op het wegennet van de gemeente, om in noodgevallen het verkeer van op de Ring te kunnen afleiden.*

Dit agentschap heeft ook aan het gewest en aan andere gemeentebesturen aan de rand van de Ring een gelijkaardig schrijven gericht.

Dat vraagt om een permanente signalisatie, verkeerslichten met een specifieke cyclus die kunnen worden aangezet wanneer die omleidings-trajecten worden gebruikt, en de verwijdering van alle inrichtingen die een vlotte doorgang verhinderen.

De gemeente Anderlecht heeft verzet aangetekend tegen de route die het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant heeft voorgesteld.

Heeft het gewestbestuur die aanvraag ontvangen?

Hebt u contact opgenomen met de betrokken gemeenten om overleg en een reflectie op gang te brengen?

Welk standpunt zult u in dit dossier innemen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mobiel Brussel heeft van het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant inderdaad een*

appelle "la signalisation lors de calamités." Il s'agit de la signalisation directionnelle utilisée en cas d'accidents sur de grandes infrastructures et permettant, sur la base d'un code alphabétique, de rejoindre les voies de déviation. Notre administration n'a toutefois pas été impliquée dans la réalisation de ces trajets.

J'ai par contre appris que l'administration flamande avait demandé individuellement aux communes leur accord pour placer ce type de signalisation sur leurs voiries, ce dont nous n'avons pas été avertis au niveau régional.

J'ai abordé ce problème lors d'une rencontre récente avec ma collègue flamande, Hilde Crevits.

En effet, si je suis entièrement d'accord pour procéder à la mise en place systématique de déviations pour les usagers de la route lorsque surviennent de graves incidents de circulation, je ne peux, par contre, en aucun cas approuver la façon de procéder de l'administration flamande en la matière.

Un tel concept, qui prévoit des déviations sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, doit être cohérent avec la politique bruxelloise en matière de mobilité. À cet égard, j'estime qu'une concertation préalable avec Bruxelles Mobilité, les communes et les zones de police, constitue une nécessité absolue.

Ma collègue Crevits donnera pour mission à son administration de démarrer cette concertation en urgence pour aboutir à une approche commune, qui profitera aux intérêts de tous les usagers de la route et des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale.

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

M. Eric Tomas.- Je suis tout à fait satisfait par la réponse de Mme la ministre et je suivrai ce dossier avec intérêt.

- *L'incident est clos.*

dossier ontvangen met betrekking tot de calamiteitsignalisatie.

Dat is een bewegwijzering die bij ongevallen op grote infrastructuur kan worden gebruikt en waarbij op basis van een lettercode omleidingswegen kunnen worden bewegwijzerd.

De Brusselse administratie werd niet betrokken bij de uitwerking van deze trajecten. De Vlaamse administratie heeft wel de individuele gemeenten om toestemming gevraagd om die signalisatie op hun wegen aan te brengen.

Ik ben het er volledig mee eens dat er op een systematische wijze omleidingen worden georganiseerd bij zware verkeersincidenten, maar ik kan de handelwijze van de Vlaamse administratie niet goedkeuren.

Een dergelijk concept, dat omleidingen voorziet op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, moet coherent zijn met het Brusselse mobiliteitsbeleid. Voorafgaand overleg met Mobiel Brussel, de gemeenten en de betrokken politiezones is absoluut noodzakelijk.

Tijdens een recent gesprek met mijn Vlaamse collega Crevits heb ik dit probleem aangekaart. Zij zal haar administratie opdracht geven dit overleg zo snel mogelijk op te starten om tot een gezamenlijke oplossing te komen die de belangen van alle weggebruikers en de bewoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten goede komt.

De voorzitter.- De heer Tomas heeft het woord.

De heer Eric Tomas (in het Frans).- *Ik zal dit dossier nauwlettend volgen.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

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

**concernant "le bilan du Plan Taxi 2005-2009
et les objectifs de la 'politique taxi' dans le
cadre de la législature 2004-2009".**

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, l'interpellation est reportée à la prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI

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

**concernant "les projets de nouvelles
infrastructures routières en Région
bruxelloise".**

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

M. Aziz Albishari.- Récemment, vous avez fait l'annonce du lancement d'une étude de faisabilité portant sur la prolongation du tunnel Cortenbergh avec mise en semi-piétonnier du rond-point Robert Schuman en surface. Cela avait fait l'objet d'une question d'actualité.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

**betreffende "de balans van het Taxiplan
2005-2009 en de doelstellingen van het
taxibeleid in de zittingsperiode 2004-2009".**

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de interpellatie naar de volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

**betreffende "de projecten voor nieuwe
wegen in het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest".**

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- U kondigde onlangs een haalbaarheidsstudie aan over de verlenging van de Kortenbergtunnel, waardoor het Schumanplein grotendeels verkeersvrij zou kunnen worden.

De regering zou ook 8 miljoen euro uittrekken voor

Entre-temps, j'ai appris que le gouvernement avait décidé de financer une étude à concurrence de 8.000.000 d'euros, avec une tranche de 400.000 euros qui a été dégagée la semaine dernière, pour la mise sous tunnel de la trémie Toison d'or entre Louise et Trône, avec un réaménagement en surface.

Cela fait deux études pour des aménagements d'infrastructures routières en Région bruxelloise en début de législature. Je m'inquiète de savoir quel type de réponse nous allons donner aux engagements que nous avons pris sur la scène internationale - Protocole de Kyoto, accord européen de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Ces derniers sont en effet dus à la circulation automobile et ces projets ne vont pas dans le sens d'une réduction du trafic.

Outre les gaz à effets de serre, il y a également les émissions de particules fines par les véhicules automobiles, qui en sont responsables à 76%. Vous devez savoir qu'une directive n'autorise qu'un maximum de 35 dépassements par an du seuil pour la présence de micro-particules dans l'air. En Région bruxelloise, seule une station - celle de Berchem-Sainte-Agathe - respecte cette obligation.

Et enfin, le PRD prévoit une réduction de 20% du trafic automobile en 2015. Il me semble qu'on ne va pas tout à fait dans le bon sens.

Existe-t-il d'autres projets d'aménagements de nouvelles infrastructures routières, de votre chef, de Beliris ou de la part de communes ? La commune de Saint-Gilles vient par exemple d'adopter un PPAS qui ne concerne que le sous-sol de la place Carré Hôtel des Monnaies. Je n'ai jamais vu cela !

Il est de notoriété publique qu'un concours est officiellement lancé par Beliris pour le réaménagement en surface. Or je n'ai pas connaissance de l'existence de processus de concertation ou de dialogue avec les actuels et futurs usagers de la place Schuman. Je voudrais savoir ce que vous pouvez nous en dire à ce stade.

Discussion

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

een studie. Daarvan zou 400.000 euro dienen om de kleine Ring tussen de Louizatunnel en de Troontunnel volledig te ondertunnelen en de omgeving opnieuw in te richten.

Ik vraag me af of al die studies over extra wegeninfrastructuur te rijmen vallen met de internationale afspraken om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. De voornoemde projecten zullen het autoverkeer niet doen afnemen.

Bovendien is het autoverkeer ook goed voor 76% van de uitstoot van fijn stof. Volgens een Europese richtlijn mag de norm voor fijn stof maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. Slechts een Brussels meetstation beantwoordt daaraan.

Het GewOP bepaalt dat het autoverkeer tegen 2015 met 20% moet worden teruggedrongen.

Bestaan er nog andere plannen voor nieuwe wegeninfrastructuur bij het gewest, Beliris of de gemeenten?

Het is officieel bekend dat Beliris een wedstrijd organiseert voor de heraanleg van het Schumanplein. Bij mijn weten is er geen overleg gepleegd met de huidige en toekomstige gebruikers. Klopt dit?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Il s'agit donc d'un projet Beliris, et vous projetez la construction d'un tunnel. L'objectif avoué est d'améliorer le trafic automobile, mais il risque d'avoir un effet aspirant. Vous ne ferez donc que déplacer le problème.*

Qui demande le projet : la Commission européenne ou la Région ? Est-il conforme aux nouveaux plans de mobilité du gouvernement ? Pouvez-vous déterminer sur la base de chiffres qu'un tunnel est l'unique solution pour rendre le rond-point Schuman plus agréable ? Ce serait une bonne chose de le rendre plus agréable pour les piétons, les cyclistes ou les transports publics. Toutefois, je crains qu'un tunnel n'améliore surtout la circulation automobile et génère plus de trafic vers le centre-ville.

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

M. Emin Özkara.- Le 13 novembre dernier, vous avez annoncé dans La Capitale votre volonté d'interdire le rond-point Schuman aux automobilistes ; seuls les taxis, les piétons et les cyclistes y auraient accès. Le centre de la place serait rasé et mis au niveau de la voirie. Enfin, les voitures seraient déviées vers le tunnel Cortenbergh, prolongé jusqu'à la rue de la Loi.

Vous avez également déclaré avoir demandé une étude sur la faisabilité du prolongement du tunnel Cortenbergh à votre administration et comptez sur un financement Beliris.

Vu les difficultés budgétaires auxquelles est confrontée notre Région, vu le report de plusieurs investissements de la STIB, le réaménagement du rond-point Schuman ne nous apparaît pas comme une priorité. Il est bien plus nécessaire d'investir dans l'amélioration des fréquences et de la desserte des quartiers.

Plus généralement, pour mon groupe, il est fondamental de lutter contre la prédominance de la voiture, tant pour des raisons environnementales qu'en raison de la congestion de la ville. Pour lutter contre l'usage intempestif de la voiture, il faut évidemment développer et faciliter les modes de

Mevrouw Annemie Maes.- Als ik het goed begrepen heb, is dit een Beliris-project en bent u van plan om een tunnel te bouwen. Hoeveel auto's zal die extra kunnen verwerken? Ik neem immers aan dat een betere doorstroming van het autoverkeer de bedoeling is van de tunnel. Tunnels hebben echter ook een aanzuigeffect voor auto's, zodat de problemen zich alleen maar verplaatsen.

Wie vraagt er om een tunnel, de Europese Commissie of het gewest? Als het het gewest is, past dit dan in de nieuwe mobiliteitsplannen van deze regering? Kunt u met cijfers aantonen dat een tunnel de enige oplossing is om dit plein aangenamer te maken?

Het is een goede zaak dat u het Schumanplein aangenamer wilt maken voor voetgangers, fietsers of openbaar vervoer, maar ik vrees dat de tunnel vooral bedoeld is om voor een betere doorstroming van het autoverkeer te zorgen en dus meer autoverkeer naar het centrum van de stad te voeren.

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *Op 13 november schreef La Capitale dat u van plan bent het Schumanplein autovrij te maken, waardoor het enkel nog voor taxi's, voetgangers en fietsers toegankelijk zou zijn. Het midden van het plein zou op het niveau van het wegdek worden gebracht. De auto's zouden naar de Kortenbergtunnel worden geleid, die tot aan de Wetstraat zou worden verlengd.*

Volgens het artikel zult u aan de verlenging van de Kortenbergtunnel een haalbaarheidsstudie wijden en rekent u op Belirismiddelen.

Gezien de begrotingsmoeilijkheden van het gewest en de opschorting van verscheidene MIVB-investeringen, beschouwt mijn fractie de heraanleg van het Schumanplein niet als een prioriteit.

Mijn fractie vindt het belangrijker om het overwicht van de auto in het stadverkeer tegen te gaan, zowel uit ecologische overwegingen als om files te voorkomen. Om dat te bereiken, moeten alternatieve vervoervormen meer ruimte krijgen. We zijn echter geen voorstander van een strikt verbod. Rationeel en verantwoord autogebruik moet mogelijk zijn.

We zijn evenmin gekant tegen nieuwe wegeninfra-

déplacement alternatifs. Néanmoins, si nous ne sommes pas pour faciliter l'usage de la voiture, nous ne sommes pas non plus pour l'empêcher de manière absolue lorsque son utilisation est rationnelle et ponctuelle.

Enfin, nous ne sommes pas opposés non plus a priori à de nouvelles infrastructures routières qui permettraient de fluidifier le trafic automobile à Bruxelles, si celles-ci respectent les normes environnementales et urbanistiques en vigueur.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- À l'heure actuelle, le projet de prolongation du tunnel Reyers-Centre sous l'avenue de Cortenberghe concerne l'utilisation de l'espace existant entre l'avenue de Cortenberghe et la dalle de contrebutage des murs souterrains réalisés dans le cadre de la jonction ferroviaire Schuman-Josaphat comme tunnel routier.

Cette dalle ne doit pas être construite : elle existe déjà sous la majeure partie de l'avenue, sauf aux jonctions avec le tunnel Reyers-Centre et le tunnel Loi, où une construction supplémentaire est à prévoir.

La première phase de l'étude concernera la faisabilité technique et financière de l'aménagement de cet espace, de hauteur réduite, pour en faire un tunnel routier répondant aux critères de sécurité les plus stricts. S'il s'avère que ce tunnel est techniquement réalisable, une étude spécifique sera réalisée afin de cerner l'impact de sa création sur la mobilité.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, je vous communiquerai les chiffres concrets dès que les résultats de l'étude d'impact sur la mobilité seront connus.

Normalement, le tunnel ne devrait pas augmenter le trafic automobile. Il devrait même le réduire, puisqu'il ne comptera qu'une bande de circulation pour plusieurs en surface. À l'avenir, nous voulons diminuer le trafic entrant en amont, au niveau de la E40, par exemple.

structuren om het Brusselse autoverkeer vlot te trekken, als ze de milieu- en stedenbouwkundige normen maar naleven.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Voor de verlenging van de Reyerstunnel onder de Kortenberglaan zou worden gebruikgemaakt van de ruimte tussen de Kortenberglaan en de stutwand van een aantal ondergrondse muren. Deze werden in het kader van de spoorverbinding Schuman-Josaphat opgetrokken voor de aanleg van een wegtunnel.*

De stutwand staat er grotendeels al. Hij moet enkel nog worden uitgebreid tot aan de knooppunten met de Reyerstunnel en de Wettunnel.

De eerste fase van de studie betreft de technische en financiële haalbaarheid. Hoewel de ruimte beperkt is in de hoogte, moeten de strikste veiligheidsnormen worden nageleefd. Als de technische studie positief is, komt er een mobiliteitseffectenstudie.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, concrete cijfers kan ik u nog niet verstrekken omdat de impactstudie op de mobiliteit nog niet af is. Zodra de resultaten bekend zijn, zal ik u daarover inlichten.

Normaal gezien zal de tunnel niet voor extra autoverkeer zorgen. Bovengronds zijn er meerdere rijstroken, terwijl de tunnel zelf maar één rijstrook kan bevatten. De tunnel zal dus eerder tot een vermindering dan tot een vermeerdering van het verkeer leiden. Maar dit is technisch nog niet ten gronde onderzocht. Daarvoor wacht ik de mobiliteitsstudie af. In de toekomst willen we hogerop, bijvoorbeeld aan de E40, het binnenrijdende autoverkeer doen dalen.

(poursuivant en français)

Cette étude sera coordonnée avec l'étude de mobilité du quartier européen, pilotée par Beliris, qui englobe un périmètre plus large que la place Schuman. Cette étude envisage les moyens de mettre le rond-point Schuman en circulation locale, sans augmenter la capacité routière globale de la zone, en lien avec les études sur la zone levier RTBF-VRT.

L'aménagement du nouveau tunnel ne modifiera pas le nombre de bandes de circulation, bien au contraire. De plus, l'étude des dispositifs permettant de réduire l'émission des gaz nocifs produits par la circulation dans le tunnel - filtres à particules placés aux endroits d'évacuation, par exemple - sera comprise dans l'étude de faisabilité. Une cheminée existe déjà du côté de la rue de Roodebeek, qui permettra d'évacuer les gaz nocifs.

M. Aziz Albishari.- Ces dispositifs ne permettent pas de filtrer les particules fines, qui sont les plus nocives. C'est une question de santé publique.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis très sensible au sujet car j'habite à proximité de cette tour d'émission de gaz du tunnel.

M. Aziz Albishari.- J'ai plutôt entendu parler de tour d'évacuation que de tour d'émission.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'ensemble des mesures à mettre en place pour réaliser cet objectif constitue l'essentiel du contenu du plan. J'espère pouvoir en reparler avec vous une fois que cette étude sera terminée.

Une étude de faisabilité technique sera lancée au début de l'année prochaine pour la couverture de la Petite ceinture, entre le tunnel Louise et le tunnel Trône. Ce dossier n'est pas encore très avancé, même si certains croyaient qu'il était presque terminé.

M. Aziz Albishari.- J'aimerais toutefois préciser qu'il s'agit d'un budget de 8 millions d'euros.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il faut aussi pouvoir réfléchir à long terme. Ce projet pourrait

(verder in het Frans)

Deze studie zal afgestemd worden op de mobiliteitsstudie over de Europese wijk van Beliris, die een groter gebied beslaat. We willen de Schumanrotonde kunnen beperken tot plaatselijk verkeer, zonder de algemene wegcapaciteit van de zone te verhogen.

Het aantal rijstroken in de tunnel zal niet wijzigen. De haalbaarheidsstudie zal ook onderzoeken hoe schadelijke gassen uit de tunnel geëvacueerd kunnen worden. Er bestaat al een schoorsteen aan de kant van de Roodebeekstraat.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Daarmee worden de meest schadelijke fijne deeltjes niet weggefilterd. Dat is slecht voor de volksgezondheid.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik ben gevoelig voor deze materie, want ik woon zelf in de buurt van de emissietoren.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Ik hoor vaker de term 'evacuatie-toren'.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De maatregelen om het stof te filteren, vormen de kern van het plan. We komen daar op terug als de studie afgerond is.

Begin 2010 volgt er een technische haalbaarheidsstudie naar de overkapping van de kleine Ring tussen de Louizatunnel en de Troontunnel. Dit dossier is nog niet gevorderd.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Er is een budget van 8 miljoen euro.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Dit project zou op lange termijn de wijk

avoir l'avantage de rendre tout un quartier beaucoup plus agréable.

Parallèlement à l'étude de faisabilité, une étude similaire concernant la couverture de l'avenue Victoria Regina, le long du Jardin Botanique doit également démarrer. Toutes ces études seront réalisées conformément au plan Iris 2 et garantiront les intérêts de la Région, qui sont répercutés dans notre accord gouvernemental.

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

M. Aziz Albishari.- Tout tunnel suppose des coûts d'entretien. Dès lors, même si la construction est financée par d'autres, l'entretien nous incombera. De plus, il s'agit d'infrastructures routières qui bénéficient très peu aux Bruxellois.

Quant au réaménagement du rond-point Schuman, la demande émane-t-elle des institutions européennes ? Du point de vue des transports en commun, il ne me semble pas qu'il s'agisse d'un point noir urgent à réaménager.

Par ailleurs, s'il s'avère que la demande émane du niveau européen, peut-on envisager la participation financière de ces institutions ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le coût de l'entretien des tunnels doit être prévu. Je ne dirais cependant pas que les Bruxellois ne bénéficient pas des tunnels. Grâce à ces derniers, un espace intéressant est libéré en surface, utilisable, par exemple, en espace de rencontre pour les piétons et les cyclistes. Ces espaces permettent aussi aux véhicules de transport public de circuler plus facilement. Le métro ne va pas partout. Les Bruxellois bénéficient donc des tunnels également.

Mes propos valent aussi pour l'amélioration de la place Schuman. Il faut admettre à ce sujet que l'Union européenne a manifesté une forte demande. Ayant ses institutions à Bruxelles, elle souhaite que le quartier européen soit un lieu de rencontre agréable et pas uniquement un monde de bureaux, de pierre, de béton et d'asphalte.

Je répète que, pour les Bruxellois également, il

veel aangenamer kunnen maken.

Er komt ook een gelijkaardige studie over het overdekken van de Victoria Reginalaan langs de Kruidtuin.

Deze studies passen in het Iris 2-plan en het regeerakkoord.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Zelfs als de tunnel door anderen wordt gefinancierd, zijn er nog de onderhoudskosten. Bovendien zal die infrastructuur maar weinig Brusselaars ten goede komen.

Komt de heraanleg van de Schumanrotonde er op verzoek van de Europese instellingen? Kunnen wij hen dan geen financiële bijdrage vragen? Inzake openbaar vervoer lijkt mij dit immers geen zwart punt dat dringend moet worden aangepakt.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Wij moeten inderdaad rekening houden met de onderhoudskosten van de tunnels.

Die tunnels zullen ook de Brusselaars ten goede komen. Dankzij die tunnels zal er bovengronds meer ruimte vrijkomen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

De Europese Unie heeft sterk op de heraanleg van de Schumanrotonde aangedrongen. Zij wil van de Europese wijk een aangename ontmoetingsplaats maken die niet alleen uit kantoren, steen, beton en asfalt bestaat. Ook voor de Brusselaars is het een goede zaak dat die bovengrondse ruimte aangenamer wordt ingericht.

Ik ben er voorstander van om Europa mee te laten betalen voor de werken die het leven van de Europeanen in Brussel aangenamer maken. Ik zal

serait agréable d'aménager ces espaces en surface.

L'Europe peut payer une partie. Je glisserai cette question sur la table là où je le pourrai. Nous avons déjà eu des discussions officielles sur la mainmorte. Ce n'est pas un sujet facile, mais je suis partisane de convaincre l'Europe de participer financièrement à ces travaux rendant la vie des Européens à Bruxelles plus agréable.

M. Aziz Albishari.- Deux observations. Premièrement, le réaménagement profiterait aussi aux Bruxellois. Je précise qu'il s'agit d'une typologie particulière de Bruxellois que l'on retrouve aussi à la Place du Luxembourg à Ixelles. Cette dernière est aménagée et est très conviviale. Elle est fréquentée par un type très particulier de Bruxellois parlant anglais et quantité d'autres langues.

Deuxièmement, vous pourriez discuter de ces questions financières lors de négociations d'accords quadripartites entre la Région, le fédéral, les différentes communes impliquées et l'Europe.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "la sécurité et les trams de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME SOPHIE BROUHON,

concernant "la sécurité des usagers doux en Région de Bruxelles-Capitale".

dit dus aankaarten, zodra ik kan.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *In de Schumanwijk vinden wij hetzelfde type Brusselaars terug als op het vernieuwde Luxemburgplein, namelijk Brusselaars die Engels en meerdere andere talen spreken.*

U zou de financiële kwestie kunnen aankaarten tijdens de onderhandelingen over de vierpartijen-akkoorden tussen het gewest, de federale overheid, de betrokken gemeenten en Europa.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de veiligheid en de trams van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON,

betreffende "de veiligheid van de zachte weggebruiker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

M. le président.- La parole est à M. Jamal Ikazban.

M. Jamal Ikazban.- Je voudrais attirer votre attention sur les accidents intervenus récemment et impliquant des trams de la STIB. Pour rappel, le mardi 17 novembre, un accident s'est produit, sur la ligne 23 entre Meiser et Van Praet, et le jeudi 19 novembre, une jeune fille a été percutée, sur le Boulevard Général Wahis, par un tram de la ligne 23. Ces deux incidents ne représentent pas des cas isolés, malheureusement. Je ne vais pas vous exposer la liste de tous ces événements : ce n'est ni le lieu ni l'objectif de mon interpellation.

Comme on le sait, les nouveaux trams sont non seulement très sombres mais également très silencieux. De plus, les usagers doivent courir d'un coin à l'autre des carrefours pour attraper les correspondances, au mépris des règles du code de la route et de la sécurité. La distraction peut parfois être fatale. Il ne faut pas perdre de vue que, même s'il ne roule pas vite, un tram en mouvement a besoin d'un certain temps pour s'arrêter. Ce n'est pas une question de code de la route, c'est un principe physique élémentaire. Quand on sait qu'un T3000 représente plus de 38 tonnes, il ne faut pas s'imaginer qu'il puisse cesser instantanément sa course à chaque obstacle.

Autre sujet d'inquiétude, la sécurité à l'intérieur des trams 3000. Comment fait-on pour se tenir dans ces nouveaux modèles où il n'y a presque plus de barre verticale ? Il y a bien des poignées mais elles sont presque fixées au plafond, donc peu accessibles, et en nombre insuffisant. Aux heures de pointe, ces trams se transforment en véritables boîtes à sardines, où les usagers se tiennent les uns les autres. Lors des coups de freins soudains, la perte d'équilibre peut s'avérer extrêmement dangereuse.

Lors de chaque accident, une enquête a lieu permettant d'en déterminer les causes. Où en sont ces enquêtes ? Que peuvent-elles nous apprendre ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour renforcer la sécurité des usagers ? Est-il envisageable de sensibiliser les usagers au fait que le tram est toujours prioritaire ?

Pensez-vous que le caractère sombre et silencieux des nouveaux trams puisse être un des facteurs de ces collisions ? Quelles solutions pouvez-vous proposer, dans des limites budgétaires raisonnables, l'idée n'étant pas de repeindre nos trams tous les

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- Onlangs zijn er twee ongevallen met trams gebeurd. Helaas zijn het geen alleenstaande gevallen.

De nieuwe trams hebben een donkere kleur en maken zeer weinig lawaai. Bovendien moeten reizigers steeds meer inderhaast oversteken om over te stappen. Ze negeren daarbij vaak de verkeersregels. Dat is gevaarlijk, want een tram heeft veel plaats nodig om te remmen.

Ook de veiligheid in de nieuwe trams is niet ideaal. Er zijn bijna nergens nog relingen. Hoe moet je je dan overeind houden? Er hangen wel lussen aan het plafond, maar die hangen erg hoog en het zijn er te weinig. Tijdens de spitsuren zitten de trams overvol en houden reizigers elkaar overeind. Bruusk remmen kan erg gevaarlijk zijn.

Na elk ongeval vindt er een onderzoek plaats om de oorzaak te achterhalen. Wat is de stand van zaken? Waar kunnen we de resultaten raadplegen? Welke maatregelen neemt u om de veiligheid te verbeteren? Zult u een informatiecampagne organiseren om erop te wijzen dat trams altijd voorrang hebben?

Denkt u dat ongevallen worden veroorzaakt, omdat de nieuwe trams zo donker en stil zijn? Welke oplossingen overweegt u? Misschien kunt u de trams op een eenvoudige manier beter zichtbaar maken.

Trams maken een geluidssignaal als ze bij een halte arriveren. Gebeurt dat systematisch? Is het luid genoeg?

Is er psychologische begeleiding voor tram- en metrobestuurders die betrokken zijn bij een ongeval? Jammer genoeg gooien mensen zich wel eens voor een metro. Dat is psychologisch erg zwaar voor de chauffeurs.

Hoe zult u de veiligheid in de trams verbeteren?

cinq ans, mais d'agir de manière cohérente et efficace en la matière et de prendre les choix qui s'imposent ? Il y a peut-être des initiatives originales qui permettraient de rendre les trams plus visibles.

À ce sujet, lors de l'arrivée aux arrêts, les trams émettent un signal sonore. Est-ce systématique ? Ce signal est-il suffisamment puissant ?

Est-ce qu'un accompagnement psychologique est prévu pour les conducteurs de tram impliqués dans des accidents ? La même question peut-être posée pour les conducteurs de rames de métro. J'apprends en effet qu'il arrive malheureusement souvent que des gens se jettent sur les rails, et dans ces cas le conducteur subit également un choc psychologique tel qu'il doit certainement reprendre son travail avec beaucoup d'appréhension.

Comment augmenter la sécurité à l'intérieur des trams ? Est-il envisageable de placer d'autres aménagements pour améliorer la stabilité des usagers ?

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

Mme Sophie Brouhon.- Pour rappel, les États généraux avaient ciblé en 2003 une diminution de 50% du nombre de blessés graves et de morts sur nos routes régionales d'ici 2010. Cet objectif est loin d'être atteint. L'Institut belge pour la Sécurité routière signale toujours que les piétons représentent à Bruxelles 1/5 des blessés légers, 2/5 des blessés graves et 1/3 des décès. Le nombre de victimes parmi les cyclistes et motocyclistes serait également en augmentation.

Le secrétaire d'État dénonçait, lors des récents États généraux sur la sécurité routière, le fait que l'on avait insuffisamment tenu compte des usagers faibles, ces dernières années, dans la politique de sécurité routière à Bruxelles et que cela constituait selon lui une des causes de la surreprésentation des piétons parmi les victimes.

Il a également annoncé que ce gouvernement voulait davantage axer la politique de mobilité sur les usagers. "Le fil rouge de la politique de mobilité des prochaines années mettra la marche à pied au centre des préoccupations et des aménagements, ensuite le vélo et les transports en commun avant le

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

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- De Staten-Generaal van 2003 mondden uit in de doelstelling om het aantal zwaargewonde en dodelijke slachtoffers op de gewestwegen tegen 2010 met de helft te doen dalen. Uit cijfers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt echter dat in Brussel één vijfde van de lichtgewonde, twee vijfden van de zwaargewonde en één derde van de overleden slachtoffers, voetgangers zijn. Ook het aantal slachtoffers onder de fietsers en de motorrijders gaat in stijgende lijn.

Tijdens de laatste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid zei de secretaris-generaal dat het beleid de laatste jaren te weinig de nadruk had gelegd op de veiligheid van de zwakke weggebruiker. Volgens hem zou de regering daar verandering in brengen door haar mobiliteitsbeleid meer te richten op de voetgangers, de fietsers en de gebruikers van het openbaar vervoer.

(verder in het Nederlands)

Er zijn al vaak ongevallen gebeurd met trams en voetgangers. De laatste twee ongelukken deden

transport motorisé privé, que ce soit la voiture ou la moto."

(poursuivant en néerlandais)

Il y a souvent des accidents entre des trams et des piétons.

Le tram est le seul moyen de transport qui a toujours la priorité sur les usagers faibles. Même la police et les pompiers doivent rouler prudemment lorsqu'ils approchent d'un carrefour où des piétons peuvent traverser. Bien qu'un tram soit trop lourd pour pouvoir freiner rapidement, nous nous demandons si cette règle de priorité peut être maintenue.

Pouvez-vous nous donner un aperçu des accidents entre des trams et des usagers faibles depuis 2004, lorsque la règle de priorité a été instaurée ? Y a-t-il eu une évolution notable depuis que les trams ont la priorité sur les piétons ? Avez-vous eu des contacts avec votre collègue en charge de la Mobilité au gouvernement fédéral pour évaluer cette règle de priorité ?

(poursuivant en français)

Nous serons ravis d'entendre les mesures que vous semblez proposer pour mettre en place une politique de cohabitation de tous les usagers de la route.

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge.- Nous avons en effet beaucoup entendu parler des deux accidents de tram ayant entraîné des morts, qui se sont produits à des moments rapprochés. Ce type d'accident fait la une de tous les journaux. Je serais agréablement surprise de voir les médias réagir de la même manière chaque fois qu'une voiture écrase un piéton ! Cela permettrait peut-être de changer notre perception des rôles respectifs de chacun dans la circulation.

Il va de soi que nous devons tout mettre en œuvre pour limiter le nombre de morts et de blessés liés à

zich voor op 17 en 19 november, op het kruispunt van de Lambermontlaan en de Chazallaan, waar tramlijn 23 rijdt. Er zijn uitgebreide informatie-campagnes gevoerd, zodat we tegenwoordig weten dat trams altijd voorrang hebben. De voorrangsregel voor trams is opmerkelijk, want het is het enige vervoersmiddel dat altijd voorrang heeft op zachte weggebruikers. Zelfs de politie en de brandweer moeten voorzichtig rijden als ze een kruispunt naderen waar voetgangers kunnen oversteken.

Zoals al vaak werd herhaald, is een tram te zwaar om snel te kunnen remmen. Toch vragen we ons af of de voorrangsregel voor trams kan worden behouden. Kunt u een overzicht geven van de ongevallen waarbij trams en zwakke weggebruikers betrokken waren sinds 2004, toen de voorrangsregel werd ingevoerd? Is er een evolutie merkbaar sinds het nieuwe reglement werd ingevoerd en trams altijd voorrang hebben op voetgangers? Hebt u contact gelegd met uw federale collega die bevoegd is voor mobiliteit om de algemene voorrangsregel voor trams te evalueren?

(verder in het Frans)

Hoe zult u het samenleven van alle weggebruikers bevorderen?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *We hebben veel gehoord over de twee dodelijke tramongevallen. De pers zou eens wat meer moeten reageren als een voetganger overreden wordt door een auto in plaats van door een tram. Dat zou misschien wat mensen doen nadenken.*

Natuurlijk moeten we alle soorten ongevallen aanpakken, maar de pers moet begrijpen dat een ongeluk met een tram of bus ook niet met opzet gebeurt.

Stijgt het aantal tram- of busongevallen inderdaad

des accidents de la route. Chaque fois qu'un accident se produit, qui implique un transport en commun, la presse se rue dessus, comme si c'était moins accidentel que lorsqu'il s'agit d'une voiture.

Enregistre-t-on réellement une explosion du nombre d'accidents avec dégâts corporels, impliquant des trams ou d'autres transports en commun ?

Dans les accidents recensés, a-t-on pu établir si le conducteur était en tort ou si les piétons ont eu des comportements inadaptés? Ces derniers ne prennent pas toujours en compte le risque que représentent les trams, véhicules lourds qui ne peuvent ni dévier, ni freiner comme n'importe quel autre véhicule.

Les conducteurs de tram sont en général particulièrement prudents aux abords des carrefours problématiques, où ils adaptent leur vitesse en conséquence et n'hésitent pas à actionner leur sonnette.

Des actions de sensibilisation récentes ont rappelé que le tram avait toujours priorité. Ces opérations pèchent toutes sur un point, à savoir qu'elles omettent de mentionner le "pourquoi". A priori, les bus devraient aussi avoir priorité, mais pour de tout autres raisons. Il pourrait être intéressant d'expliquer aux gens qu'un tram n'est pas capable de freiner comme une voiture. Une meilleure évaluation de l'aspect technique du problème dans les campagnes de sensibilisation pourrait se révéler utile.

Par ailleurs, je tiens à rassurer M. Ikazban pour ce qui concerne la sécurité à l'intérieur des trams : j'ai vu il y a quelques jours de nouvelles mains courantes dans les T3000 qui circulent sur la jonction Nord-Midi.

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

Mme Danielle Caron.- Cette question nous touche, car un de nos candidats aux élections régionales est resté plusieurs semaines dans le coma cet été, à la suite d'un accident avec un tram. Il a été renversé par un tram qui venait en sens inverse. Il a encore de nombreuses séquelles de cet accident.

Ces trams sont d'une couleur trop sombre, qui ressemble trop fort à la voirie. Il faudrait placer des

zo sterk?

Waren de bestuurders of de voetgangers zelf in fout? Die laten realiseren zich vaak niet hoe gevaarlijk een tram is. Trams kunnen immers niet uitwijken of vlot remmen zoals auto's.

Trambestuurders zijn gewoonlijk erg voorzichtig op moeilijke kruispunten en passen hun snelheid aan.

Recente bewustmakingscampagnes wezen erop dat de tram altijd voorrang heeft, maar er werd helaas niet gezegd waarom. De mensen zouden moeten weten dat een tram niet zo vlot kan remmen als een ander voertuig. Overigens zouden ook bussen altijd voorrang moeten hebben, maar dan om andere redenen.

De heer Ikazban moet zich geen zorgen maken over de veiligheid in de trams. Op de T3000-stellen die op de Noord-Zuidverbinding rijden, zijn er handgrepen aangebracht.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *De trams zijn te donker van kleur, waardoor ze moeilijk van het wegdek te onderscheiden zijn. Wij zouden stickers of knipperlichten kunnen aanbrengen om ze zichtbaarder te maken. Dat vraagt geen grote technologische investeringen.*

Gedurende twee maanden heeft de metro minder snel gereden om minder energie te verbruiken en de bevolking te sensibiliseren. Hebben de trams

autocollants ou des clignotants afin de les rendre plus visibles. Cela ne nécessite pas de gros investissements technologiques. Ces changements pourraient renforcer la sécurité des usagers faibles.

Le métro a ralenti son rythme pendant deux mois afin de moins consommer d'énergie et de sensibiliser la population. Était-ce le cas également pour les trams ? Cela permettrait une prise de conscience de part et d'autre, tout en conservant la vitesse commerciale. Ils pourraient ralentir et éviter ainsi les coups de freins trop brusques.

Je plaide aussi pour les mains courantes. Mais j'ai entendu qu'il y a eu des adaptations qui ont été faites. Dans d'autres villes, comme Paris, vous trouvez des sièges qui se rabattent dans les transports en commun. Les places assises sont un gage de sécurité, et pourtant, elles ont fort diminué dans les nouveaux trams. Ne pourrait-on pas aménager en plus des mains courantes quelques sièges d'appoint permettant une sécurité plus importante des usagers ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je remercie Mmes Brouhon, Delforge et Caron, et M. Ikazban pour leurs questions et de leur interpellation.

La direction Tram de la STIB mène une enquête après chaque accident ou incident grave, avec pour objectif de comprendre ce qui s'est passé, de mettre en oeuvre des actions de sensibilisation interne ou externe, comme la campagne menée à l'automne 2008 conjointement avec l'IBSR, et de proposer des aménagements plus sûrs aux gestionnaires de voirie. Lorsqu'un accident se produit, un suivi et une étude sont toujours réalisés dans le but d'améliorer les conditions.

La STIB se met également à disposition des forces de police et du Parquet pour les devoirs d'enquête.

En matière de campagnes de sensibilisation, il est à noter qu'en septembre 2008, la STIB a lancé la campagne « le tram a toujours priorité », soutenue par l'IBSR.

Il s'agissait de rappeler aux usagers "actifs", notamment aux piétons et aux cyclistes, que l'exploitation des transports publics, et du mode

aan die actie deelgenomen? Als ze minder snel rijden, moeten ze ook minder bruusk remmen.

Het verheugt mij dat u bijkomende handgrepen in de nieuwe voertuigen zult aanbrengen. Een andere vaststelling is dat het aantal zitplaatsen in de nieuwe trams is verminderd, terwijl die de veiligheid vergroten. Overweegt u om bijkomende eventueel uitklapbare zitplaatsen te installeren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Na elk ernstig ongeval of incident voert de tramdirectie van de MIVB een onderzoek. Ingevolge dat onderzoek kan een interne of externe bewustmakingscampagne worden georganiseerd of wordt aan de wegbeheerders een veiligere aanleg voorgesteld. Na een ongeval wordt steeds een follow-up en een studie uitgevoerd.*

De MIVB voert ook onderzoekopdrachten uit voor de politie en het Parket.

In september heeft de MIVB met de steun van het BIVV een bewustmakingscampagne gelanceerd met als slogan: "De tram heeft altijd voorrang".

Doel was de weggebruikers te herinneren aan de verkeersregels met betrekking tot de absolute voorrang voor spoorvoertuigen.

De nieuwe bepalingen van de Wegcode waarop u doelt, hebben betrekking op de bescherming van de voetgangers. Hierbij moeten automobilisten voorrang geven aan voetgangers op een oversteekplaats of aan voetgangers die op het punt staan over te steken. Deze bepaling geldt echter niet voor

ferré en particulier, est soumise à des règles de circulation particulières et, plus précisément, que le Code de la route octroie aux véhicules ferrés la priorité absolue sur les autres usagers, y compris les piétons. Ceci n'est nullement une nouvelle disposition du Code de la route; elle existe depuis très longtemps.

Par contre, les nouvelles dispositions du Code de la route auxquelles vous faites allusion, ont l'avantage de mieux protéger les piétons en tant qu'usagers actifs. Elles prévoient que, lorsque ceux-ci sont engagés sur un passage ou sur le point de s'y engager, les automobilistes lui cèdent le pas. Nombreux sont ceux qui croient que cette nouvelle disposition s'applique également aux trams. Ce n'est pas le cas en vertu de la toute première disposition du Code de la Route, reprise à l'article 1, qui indique clairement que les trams ne sont pas soumis à cette réglementation.

Mme Delforge est clairvoyante et émet de bonnes idées. En effet, dans le courant du premier trimestre 2010, la STIB relancera une nouvelle campagne. Celle-ci expliquera pourquoi le tram a toujours la priorité en attirant l'attention sur le fait qu'un tram ne dispose pas de la même distance de freinage qu'une voiture ou un piéton. Cette idée est sage car, lorsque les gens comprennent le pourquoi d'une règle, ils l'acceptent beaucoup plus facilement et l'intègrent alors dans leur comportement. La STIB a pris une bonne décision.

L'analyse des accidents ne permet pas d'établir un lien direct de cause à effet entre la nouvelle livrée et les accidents. En outre, les statistiques ne montrent pas d'incidence du changement de couleur des véhicules sur le nombre d'accidents.

L'étude pour l'amélioration de la visibilité des véhicules ne concerne pas la sécurité routière, mais fait partie des projets repris dans la stratégie intégrée pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) aux transports publics bruxellois. Les malvoyants nous signalent qu'on ne voit pas bien le tram arriver; c'est dans ce cadre que la STIB étudie actuellement la mise en œuvre de mesures qui permettront d'améliorer la visibilité des véhicules, non en repeignant les trams, mais par des interventions ponctuelles. J'attends leurs propositions.

Quant à l'utilisation de l'avertisseur sonore, la

trams.

Begin 2010 lanceert de MIVB een nieuwe campagne waarin wordt uitgelegd waarom de tram voorrang heeft en wordt er gewezen op het verschil in remafstand tussen een tram, een auto en een voetganger.

Uit het onderzoek van de ongevallen blijkt niet dat er een verband is tussen de nieuwe kleuren van de tram en het aantal ongevallen.

De studie over de verbetering van de zichtbaarheid van de voertuigen sluit niet aan bij het verkeersveiligheidsbeleid, maar maakt deel uit van de maatregelen om het openbaar vervoer beter toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Slechtzienenden klagen dat de trams slecht zichtbaar zijn. De MIVB overweegt dan ook maatregelen, maar de kleur wordt niet gewijzigd.

Volgens het reglement moeten trambestuurders een geluidssignaal gebruiken om de mensen te verwittigen, vooral wanneer een tram een andere gaat kruisen, een obstakel of een werf nadert, om ongelukken te vermijden, enzovoort.

De chauffeurs die bij een ongeval betrokken zijn, worden door een gegradueerde bijgestaan op de plaats van het ongeval. Een stafmedewerker lost de gegradueerde zo spoedig mogelijk af, en gaat mee naar het ziekenhuis als de chauffeur medisch verzorgd moet worden. De dienstdoende sociaal-assistente zorgt vervolgens voor psychologische begeleiding. De chauffeur wordt ook gevolgd, wanneer hij het werk heeft hervat.

De MIVB heeft inderdaad vastgesteld dat het niet eenvoudig is om zich in een nieuwe tram staande te houden wanneer die vol is, en dit ondanks de plafondhandgrepen. Daarom heeft ze besloten om de nieuwe voertuigen met extra handgrepen uit te rusten.

Er zullen tripods (aan de vloer vastgehechte stangen) in het midden van de tram worden aangebracht, maar niet op de stukken die voor mindervaliden zijn voorbehouden. Voor het model T3000 komen er twee tripods per voertuig, voor het model T4000 vier.

De 87 nieuwe trams die in bestelling zijn, zullen met tripods uitgerust zijn. Begin 2010 zal de MIVB

réglementation des trams impose de faire usage soit du gong (sonnette électrique), dès que le conducteur le juge utile à la sécurité des voyageurs et des autres usagers de la voirie, et plus particulièrement lorsqu'il croise un autre tram à un arrêt, à l'approche d'un obstacle, d'un embarcadère encombré, d'une zone de chantier, dans une zone piétonne, au démarrage d'un arrêt, etc. ; soit du klaxon, dont sont équipés les trams à plancher bas, pour éviter un accident.

Les conducteurs impliqués dans un accident ou un incident sont immédiatement pris en charge par un gradé intervenant sur les lieux de l'accident. Ils ne sont jamais livrés à eux-mêmes. Un responsable hiérarchique assure dès que possible la relève du gradé intervenant, y compris à l'hôpital si l'état du conducteur nécessite des soins. Un suivi psychologique est ensuite assuré par l'assistante socio-professionnelle de garde. Le conducteur est de plus suivi régulièrement, jusque et y compris lors de sa reprise à la conduite.

La STIB a en effet constaté qu'il n'est pas commode de se tenir sur les larges plates-formes des nouveaux trams lorsque ceux-ci sont bondés, malgré les poignées suspendues au plafond. C'est pourquoi elle a décidé d'équiper les nouveaux véhicules de mains courantes supplémentaires. Ces tripodes, ou mains courantes fixées au sol, seront placés au milieu des plates-formes, sauf sur celles accessibles aux moins valides, des T3000 (2 par véhicule) et des T4000 (4 par véhicule).

Les 87 nouveaux trams en cours de livraison en sont déjà équipés. Dès le début de l'année prochaine, la STIB entamera l'installation des tripodes sur la flotte existante. Une première série livrée de 68 trams sera traitée.

(poursuivant en néerlandais)

Pour répondre à la question de Mme Brouhon sur le nombre de victimes, je vous livre les chiffres suivants :

2004 : 57 blessés et un décès ;

2005 : 42 blessés ;

2006 : 52 blessés et 3 décès ;

werk maken van de plaatsing van tripods op de huidige trams.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Brouhon, u stelde vragen over het aantal slachtoffers die ongevallen met trams hebben geëist. In 2004 waren er 57 gewonden en 1 dode. In 2005 waren er 42 gewonden, in 2006 52 gewonden en 3 doden, in 2007 52 gewonden en 4 doden, in 2008 57 gewonden en 4 doden en in 2009 (tot 30 november) 48 gewonden en 4 doden.

Mevrouw Delforge maakte ook een aantal opmerkingen over dit onderwerp. Het klopt dat slachtoffers van een ongeval met trams en bussen veel aandacht krijgen in de media. Ik ben het met u eens dat verkeersslachtoffers die door het auto-verkeer worden gemaakt, even veel aandacht verdienen. We moeten er alles aan doen om ongevallen te vermijden. Ik hoop dat de nieuwe tramcampagne, die voetgangers aanmaant om voorzichtig te zijn als ze tramsporen oversteken, kan bijdragen tot het terugdringen van het aantal gewonden.

(verder in het Frans)

Ik kan u geen concrete gegevens bezorgen over het gedrag van reizigers die een tram willen halen. Ik weet ook niet of daaruit de oorzaken van ongevallen kunnen worden afgeleid. Ik zal de vraag voorleggen aan de MIVB.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Brouhon, we hebben geen contact gelegd met de federale overheid om de bepalingen van het verkeersreglement in verband met trams te evalueren. Het is ook niet onze bedoeling om het verkeersreglement te wijzigen. We willen reizigers vooral aansporen om voorzichtig te zijn. De weg-beheerders kunnen wel een aantal maatregelen nemen. Zo kunnen ze de verkeerslichten goed afstellen, oversteekplaatsen beter markeren, de schuilhokjes zodanig plaatsen dat gevaarlijke situaties worden vermeden, enzovoort. We moeten gevaarlijke situaties voor voetgangers en trams vermijden.

Als een voertuig moet afslaan op een plaats waar ook een oversteekplaats voor voetgangers is, kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan.

2007 : 52 blessés et 4 décès ;

2008 : 57 blessés et 4 décès ;

2009 (jusqu'au 30/11) : 48 blessés et 4 décès.

Il est vrai que les victimes d'accidents impliquant des trams et des bus retiennent davantage l'attention des médias. Les victimes d'accidents impliquant des voitures méritent pourtant tout autant d'attention. Nous devons tout mettre en œuvre pour éviter les accidents. La nouvelle campagne de la STIB, qui appelle les piétons à plus de prudence lorsqu'ils traversent des rails de tram, devrait y contribuer.

(poursuivant en français)

Je n'ai pas de données concrètes sur le comportement des piétons qui veulent attraper un tram. Je ne sais pas si on peut déduire la cause - comportement inattentif ou imprudent d'un piéton, ... - de ces données. C'est une question intéressante que je vais poser à la STIB. Les réponses pourraient nous aider à éviter ce genre de situations à l'avenir.

(poursuivant en néerlandais)

Il n'y a pas eu de contact avec les autorités fédérales pour évaluer le Code de la route relatif aux trams et, a priori, notre but n'est pas d'en modifier les dispositions. Nous voulons surtout inciter les voyageurs à faire preuve de prudence. Les gestionnaires de voirie peuvent cependant prendre une série de mesures qui doivent prévenir les situations dangereuses pour les trams et les piétons.

La collaboration entre les six zones de police bruxelloises est systématique et institutionnalisée au sein de la concertation provinciale de sécurité, qui se réunit deux à quatre fois par an.

Par ailleurs, la plate-forme policière pour la sécurité routière se réunit tous les mois. Elle est placée sous la coordination du directeur-coordonnateur administratif de la police fédérale et composée de représentants de la police locale, de la police fédérale, du Parquet, de bourgmestres, du cabinet du gouverneur, du cabinet de la ministre compétente pour Bruxelles Mobilité ainsi que

Wegbeheerders moeten dat goed in het oog houden.

U stelde ook een vraag over de samenwerking met de politie. De samenwerking tussen de zes Brusselse politiezones verloopt systematisch en geïnstitutionaliseerd bij het provinciale veiligheids-overleg verkeer, dat wordt geleid door de gouverneur van het administratief arrondissement Brussel-Hoofdstad. In feite is het dus veiligheids-overleg op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, hoewel het "provinciaal veiligheidsoverleg" heet. Deze instantie vergadert twee tot vier keer per jaar.

Er bestaat nog een andere samenwerking met de politie, namelijk in de vorm van het politieplatform verkeersveiligheid. Die instantie vergadert elke maand.

Sinds de oprichting van het provinciale veiligheids-overleg verkeer, werden er op de overleg-vergaderingen verschillende thema's behandeld, zoals de aanbevelingen inzake de begeleiding van slachtoffers van verkeersongevallen, de plaatsing van automatische snelheidscamera's (met name op de Ring), verschillende campagnes (zoals de Bobcampagne, Operatie Boekentas, enzovoort).

Het politieplatform verkeersveiligheid wordt gecoördineerd door de bestuurlijke directeur-coördinator (Dirco) van de federale politie en wordt samengesteld door vertegenwoordigers van de lokale politie, de federale politie, het Parket, de burgemeesters, het kabinet van de gouverneur, het kabinet van de minister die bevoegd is voor Mobiel Brussel en nog een aantal deskundigen. Ik heb zelf onlangs zo'n vergadering bijgewoond. Dat was zeer interessant. De deskundigen op het gebied van veiligheid zitten er samen en plegen efficiënt overleg over concrete problemen in het Brussels Gewest.

De samenwerking en het overleg hebben uitgewezen hoe belangrijk ze zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het beleid op het gebied van controle en sancties. Het is duidelijk dat de controle moet worden voortgezet. Het probleem in Brussel is dat het Parket met een personeelstekort kampt. De sectie Verkeer van het Brusselse Parket is goed voor 80% van de totale activiteit van het Parket, terwijl er slechts 3,5 voltijdse equivalenten werken.

d'experts.

La collaboration et la concertation ont démontré leur importance dans la réalisation des objectifs d'une politique de contrôle-sanction. Il est clair qu'il faut poursuivre les contrôles. Cependant, le problème à Bruxelles demeure le manque criant de personnel au Parquet.

Les effectifs du tribunal de police ont quant à eux été revus à la hausse, mais ils restent insuffisants. Les autorités fédérales doivent prendre leurs responsabilités à cet égard.

Pour ce qui est des accidents impliquant des cyclistes bruxellois, leur nombre a en effet fortement augmenté. Cependant, l'augmentation du nombre de victimes est inférieure à l'augmentation du nombre de cyclistes.

M. le président.- La parole est à M. Ikazban pour sa réplique.

M. Jamal Ikazban.- Concernant les mains courantes, je suis heureux d'apprendre que, depuis le dépôt de mon interpellation, le problème est résolu.

Pour ce qui est de l'accompagnement psychologique, vous avez parlé de "personnes gradées". De combien de personnes gradées s'agit-il pour combien de membres du personnel ?

Quant au signal sonore, nous devons éviter de reproduire le même problème qu'avec les automobilistes. La présence d'un klaxon ne doit pas occulter la nécessaire vigilance. En outre, un signal sonore peut s'accompagner d'un signal lumineux.

Concernant la couleur des trams, je suis heureux d'entendre que vous n'allez pas rester les bras croisés. Vous attendez que l'on vous fasse des propositions. Comme le démontrent diverses études, les personnes âgées ne sont pas les seules à avoir des problèmes de vue. Toutefois, le problème n'est pas simple et il faudra faire preuve d'ingéniosité.

Par rapport au nombre et aux circonstances des accidents, sans faire de catastrophisme, je suis surpris par l'ampleur des chiffres que vous citez. Nous devons avoir une approche globale des

Wat de politierechtbank betreft, werd het personeelskader aangevuld, maar het blijft onvoldoende. Een verdubbeling van het personeel zou geen overbodige luxe zijn. Ter informatie: in Brussel worden dubbel zoveel dossiers behandeld en dubbel zoveel zittingen georganiseerd als in de rest van het land. De federale overheid moet haar verantwoordelijkheid nemen. Ik heb de bevoegde federale minister daarop gewezen en zal dat blijven doen.

Wat de ongevallen met fietsers betreft, wijst u er terecht op dat het aantal Brusselse fietsers ook sterk is gestegen. Tussen 1999 en 2007 gingen we volgens de referentie-index van 100 fietsers naar meer dan 250. Het aantal fietsers dat het slachtoffer werd van een ongeval, steeg van 100 naar 130. De toename van het aantal slachtoffers is dus beperkter dan de toename van het aantal fietsers, maar elk slachtoffer is er natuurlijk een te veel.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Het verheugt mij dat het probleem van de handgrepen opgelost is.*

De psychologische begeleiding zou door gegradueerden worden verzekerd. Over hoeveel gegradueerden gaat het voor hoeveel personeelsleden?

Het gebruik van het geluidssignaal mag de waakzaamheid niet doen verslappen. Het zou nuttig zijn om tegelijk ook een lichtsignaal te gebruiken.

Het verheugt mij dat u het probleem van de kleur van de trams zult aanpakken. U zult evenwel creatief moeten zijn.

Ik ben verbaasd dat het aantal ongevallen zo hoog is. Wij moeten dus een globale aanpak uitwerken die rekening houdt met andere aspecten, zoals de inrichting van een plaats of kruispunt. Kunnen wij geen systeem overwegen met voetgangerslichten om te voorkomen dat mensen zomaar oversteken om hun tram te halen?

De tram heeft altijd voorrang, maar niet iedereen weet dat. De sensibiliseringscampagnes moeten dus niet alleen gericht zijn tot de voetgangers en de andere weggebruikers, maar ook tot de tram-

accidents, au-delà du piéton et du tram, et y associer d'autres aspects, comme le lieu, le carrefour ou l'aménagement. Ne peut-on pas envisager un système qui, à l'approche des trams, déclencherait les feux verts aux passages pour piétons ? On voit très souvent des gens courir derrière un tram et traverser sans attendre que le feu passe au vert.

Enfin, concernant les trams prioritaires, même si la loi est la loi, il ne doit pas y avoir de tabou. Je crains, dans la hiérarchisation des priorités, que certaines personnes ne fassent plus attention à la sécurité ou y soient moins sensibles. Les campagnes doivent donc s'adresser aux piétons, aux usagers mais aussi au personnel roulant. Car même si nul n'est censé ignorer la loi, tous les citoyens ne sont pas égaux devant la connaissance des lois et réglementations en vigueur.

J'ai entendu dans vos réponses que vous y êtes attentive. Nous le serons également dans cette commission.

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

Mme Sophie Brouhon (en néerlandais).- *Le chiffre de plus de 50 accidents annuels est impressionnant. On peut difficilement estimer si la nouvelle réglementation en matière de priorité entre trams et piétons a changé quelque chose à la situation, puisque nous ne disposons de chiffres qu'à partir de 2004. La grande campagne d'information de 2008 n'a pas entraîné de diminution sensible du nombre de victimes.*

(poursuivant en français)

Je rejoins mon collègue Ikazban concernant la règle de priorité.

On apprend que vous allez insister, dans la communication, sur la raison pour laquelle le tram reçoit la priorité, puisqu'il lui est impossible pour lui de réagir rapidement sur la voie publique. Rappelons que le combat est inégal : quand sur la voie publique la masse d'un tram percute le corps d'un piéton, il n'est pas difficile de savoir qui subira le plus de dommages. Et même si on fait une étude poussée des causes et raisons des accidents, les aménagements ne suivent pas toujours, et les lieux

bestuurders, zodat ook zij de nodige voorzichtigheid in acht nemen.

Ik leid uit uw antwoord af dat u de zaken aandachtig volgt. Dat zullen wij ook doen.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Meer dan vijftig ongevallen per jaar is toch wel een indrukwekkend cijfer. Het betekent immers minstens één ongeval per week. Het is niet duidelijk of de nieuwe regelgeving inzake de voorrang tussen voetgangers en trams iets aan de toestand heeft veranderd. We beschikken immers maar over cijfers vanaf 2004. Het is toch opmerkelijk dat de grote informatie-campagne van 2008 niet tot zichtbaar beterschap heeft geleid. Het aantal slachtoffers blijft erg hoog.

(verder in het Frans)

Ik sluit mij aan bij de heer Ikazban wat betreft de voorrangsregel.

Er komt dus een campagne om erop te wijzen dat trams altijd voorrang hebben, omdat ze niet snel kunnen remmen. Het is duidelijk dat een voetganger die door een tram wordt aangereden, geen enkele kans maakt. Zelfs als de oorzaken van het ongeval worden onderzocht, volgen er niet altijd maatregelen.

Misschien moeten we de voorrangsregel voor de

sur lesquels les accidents se sont produits restent bien souvent inchangés après coup.

C'est le seul mode de transport qui ait autant de mal à se mouvoir, mais c'est aussi le seul qui bénéficie d'une telle règle de priorité. Je rejoins donc l'idée qu'il faut aborder ce débat sans tabous ; peut-être serait-il judicieux d'évaluer cette règle et son impact sur la sécurité des usagers faibles et "doux".

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Par "utilisateurs actifs", je me réfère aux piétons et aux cyclistes. C'est un nouveau terme qu'on essaye de me faire dire tout le temps ! Quelqu'un qui marche est "actif", plus que dans une voiture ; vous, vous dites "utilisateurs doux". C'est la même chose, je voulais que ce soit clair.

À l'attention de M. Ikazban, un "gradé" est quelqu'un qui a un grade : un contrôleur, un responsable de ligne...

M. Jamal Ikazban.- J'ai bien compris cela. Mais combien y en a-t-il, par rapport au nombre de chauffeurs ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ah ! Je vous ferai parvenir ces chiffres.

J'avais aussi oublié de répondre à Mme Caron sur le nombre de places assises dans les véhicules, notamment pour les personnes âgées, et les questions de sécurité qui en découlaient.

Il est important de continuer à faire des campagnes de courtoisie pour que les jeunes cèdent leur place. J'ai encore pu constater récemment, à de nombreuses reprises, en prenant le tram ou le bus, qu'ils le font, en disant d'ailleurs : "Je suis jeune, asseyez-vous !" Mais ce n'était pas pour moi, c'était pour quelqu'un d'autre !

(Rires)

La vitesse du tram dépend de l'endroit où il se trouve. À certains endroits, il se déplace à la vitesse de 18 km/h ; à d'autres, à 30 km/h ; en site propre, il va jusqu'à 60 km/h. Je ne pense pas que diminuer la vitesse résoudra ce type de problèmes.

trams onder de loep nemen en nagaan wat de gevolgen ervan zijn voor zachte weggebruikers.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik had het over actieve weggebruikers. Daarmee bedoel ik hetzelfde als zachte weggebruikers.*

Mijnheer Ikazban, met een "gegradueerde" bedoel ik iemand met een zekere bevoegdheid, zoals een controleur.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Dat heb ik begrepen, maar hoeveel gegradueerden zijn er?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal u de cijfers bezorgen.*

Mevrouw Caron, ik moet uw vraag over het aantal zitplaatsen in de voertuigen nog beantwoorden.

We moeten informatiecampagnes blijven voeren om jongeren ertoe aan te sporen dat ze hun zitplaats afstaan aan oudere mensen. Onlangs heb ik wel vastgesteld dat ze dat doen, maar niet voor mij.

(Gelach)

De snelheid van een tram hangt af van waar hij zich bevindt en kan variëren van 18 km/u tot 30 km/u of in een eigen bedding 60 km/u. Een lagere snelheid zal deze problemen niet oplossen.

De voorrangsregels aanpassen en de trams laten stoppen voor voetgangers, kan nieuwe risico's creëren voor de mensen in de trams.

Quant à changer la règle de priorité pour que les trams s'arrêtent devant les piétons, cela pourrait créer d'autres risques pour les personnes qui se trouvent dans le tram, en cas de brusque coup de frein.

M. Jamal Ikazban.- Vous avez mal compris ma remarque. Je constate que lorsque les trams arrivent à leur arrêt, qui est souvent un carrefour, les piétons traversent celui-ci de manière imprudente. Il faudrait peut-être imaginer un système qui déclenche le feu vert pour les piétons à ce moment. Cela leur éviterait de se faire écraser par une voiture. Quand cela arrive, ce piéton n'est pas comptabilisé dans le nombre d'accidents de la STIB.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Chaque accident est analysé. Si on peut améliorer les alentours des arrêts de tram pour éviter ce genre d'accidents, on le fera.

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED OURIAGHLI

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

concernant "le coût de l'expo 'We are the STIB'".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *U begrijpt mij verkeerd. Tramhaltes liggen vaak op kruispunten. De mensen die uitstappen, steken dan vaak onvoorzichtig over. Om te voorkomen dat ze dan overreden worden door een auto, kunt u er misschien voor zorgen dat de voetgangerslichten automatisch groen worden, wanneer er een tram stopt. Dit soort ongevallen haalt de statistieken van de MIVB niet.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Als we de omgeving van de tramhaltes kunnen verbeteren, zullen we dat zeker doen.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED OURIAGHLI

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

betreffende "de kostprijs van de tentoonstelling 'We are the STIB'".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

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

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

QUESTION ORALE DE M. JOHAN DEMOL

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

**concernant "l'utilisation du terminal à
conteneurs du Port de Bruxelles par des
entreprises de grande distribution".**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN DEMOL

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

**betreffende "het gebruik van de container-
terminal van de Brusselse Haven door grote
distributiebedrijven".**

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

M. Johan Demol *(en néerlandais).*- *Le groupe de distribution Colruyt compte acheminer des marchandises via le terminal à conteneurs du Port de Bruxelles. Cela permettra de réduire de 1.000 unités le nombre de trajets effectués en camion entre Anvers et Bruxelles. Les conteneurs seront ensuite acheminés en camion depuis le Port de Bruxelles vers le centre de distribution de Colruyt à Ghislenghien. La Région octroiera 12 euros par conteneur transporté de la sorte.*

L'objectif du terminal à conteneurs n'est-il pas précisément de réduire la circulation des poids lourds en ville ? Les camions de Colruyt passeront inévitablement par le centre-ville, et le transporteur sera en outre récompensé financièrement. La ministre souhaite-t-elle toujours favoriser le caractère vert de la Région bruxelloise en promouvant le transport fluvial ? Estimez-vous logique de verser des subventions à des sociétés dont les poids lourds circulent en ville ?

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Op 23 november verscheen in Brussel Deze Week een artikel waaruit blijkt dat een grote Vlaamse winkelketen, met name Colruyt, klant wordt van de Brusselse haven. Door te opteren voor vervoer van containers per binnenschip via de Brusselse containerterminal zou het bedrijf 1.000 vrachtwagenritten per jaar kunnen schrappen.

Voortaan zal Colruyt containers per schip naar de Brusselse haven laten aanvoeren "om de files op de Antwerpse Ring te vermijden", aldus het kranten-artikel. De eindbestemming van de containers is het distributiecentrum in Gellingen: ze worden daarheen vervoerd met vrachtwagens vanuit hartje Brussel. Als toemaatje krijgt het bedrijf van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een subsidie van 12 euro per container toegeschoven.

Maar is de bedoeling van de containerterminal in de haven niet juist de vermindering van het Brusselse vrachtwagenverkeer? Door deze vorm van distributie wil men juist vermijden dat vrachtwagens de stad in- en uitrijden: kleinere bestelwagens moeten vanuit de haven voor verdere bevoorrading zorgen. In het geval van Colruyt worden er echter containers naar Brussel gebracht en daarna verder per vrachtwagen vervoerd. Er zullen dus vrachtwagens in het stadscentrum rijden, die anders op de Ring rond Brussel waren gebleven. Op de koop toe wordt de vervoerder daar

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *La mission première du terminal à conteneurs bruxellois est effectivement la fluidification de la mobilité en Région bruxelloise. Pour ce faire, il faut encourager les entreprises à emprunter la voie d'eau pour le transport de leurs marchandises.*

Aujourd'hui, 79% des utilisateurs du terminal transportent leurs marchandises à partir de leur propre établissement, situé dans le domaine portuaire bruxellois ou à destination de celui-ci. Seul 1% des marchandises a pour destination la Région bruxelloise. 20% des marchandises ont pour point de départ ou de destination la grande banlieue de Bruxelles ou ont une destination inconnue. Parmi ces 20%, la plupart des utilisateurs sont des armateurs dont les clients ne sont pas connus, mais qui se situent à Bruxelles ou dans ses environs. Il est donc évident que le terminal à conteneurs sert avant tout les intérêts bruxellois.

L'initiative de Colruyt d'avoir recours à la voie d'eau pour le transport de ses marchandises en provenance d'un port maritime, en passant par le terminal à conteneurs bruxellois, lui permet d'éviter un trajet par la route de 120 km par conteneur. Sur une année, cela représente un gain plus qu'appréciable en termes de diminution des émissions de CO₂ et d'engorgement sur nos routes.

Il convient encore de préciser que les camions Colruyt ne circulent pas dans le centre-ville et que leur itinéraire est circonscrit à l'avant-port bruxellois, à quelques kilomètres à peine du ring. Pour l'avenir, nous examinons la possibilité de rehausser les ponts bruxellois, ce qui permettrait à

nog financieel voor beloofd ook. Dit strookt niet met het beoogde opzet.

Kan de minister me zeggen of ze nog altijd het groene karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil bevorderen door het vervoer via het kanaal te promoten? Vindt de minister het gepast dat er subsidies worden uitgekeerd aan bedrijven die vrachtwagens naar het stadscentrum halen? Of zal ze dit niet laten gebeuren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De Brusselse containerterminal heeft inderdaad als voornaamste doelstelling om de Brusselse mobiliteit te verbeteren en wil bedrijven stimuleren om hun goederen per container over het water aan te voeren vanuit Antwerpen of andere zeehavens en niet per vrachtwagen.

Zo'n 79% van de huidige gebruikers van de containerterminal vervoeren goederen van of naar hun site op het Brusselse havendomein. 1% van de gebruikers van de terminal heeft containers met een bestemming in de rest van Brussel en 20% heeft een bestemming of vertrekpunt buiten het Brusselse of een onbekend adres. Van die 20% bestaat een groot deel uit reders van wie de uiteindelijke klanten niet bekend zijn maar zich zonder twijfel in of rond Brussel bevinden. De containerterminal behartigt dus vooral de noden van Brussel.

De binnenvaart is ook bedoeld om de algemene mobiliteit te helpen verbeteren. Het feit dat Colruyt ervoor kiest om vanuit ecologisch oogpunt het traject tussen de zeehaven en de eindbestemming (of dit nu Gellingen of Halle is) zoveel mogelijk via de waterweg af te leggen en dat de containerterminal van Brussel daarvoor het meest optimaal gelegen is, kunnen we alleen maar toejuichen. Voor iedere container die in Antwerpen op een binnenschip naar Brussel wordt gezet, vermijdt Colruyt immers een traject van 120 km (heen en terug) met de vrachtwagen. Op jaarbasis is dit een aanzienlijke verwezenlijking en is het globale resultaat van deze operatie positief: minder CO₂, minder zware metalen, minder congestieproblemen. Zoals u weet, mijnheer Demol, kent de luchtvervuiling geen gewestgrenzen en hebben we er allemaal baat bij wanneer er ergens inspanningen geleverd worden

Colruyt - et à d'autres - d'acheminer ses marchandises plus loin encore par la voie d'eau.

La subvention de 12 euros par EVP accordée pour chaque conteneur transporté par la voie fluviale existe également en Flandre et en Wallonie et est même plus élevée en Flandre.

Des considérations d'ordre stratégique amènent Colruyt à choisir le terminal à conteneurs de Bruxelles.

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

M. Johan Demol *(en néerlandais).*- *Les embouteillages sont donc peut-être pires à Bruxelles en raison du subside de 12 euros.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

**concernant "la généralisation de feux
sonores à Bruxelles".**

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

om de CO₂-uitstoot en de congestie te verminderen.

Bovendien circuleren de vrachtwagens van Colruyt niet in het centrum van de stad, maar beperken ze zich tot de voorhaven, die amper enkele kilometers van de Ring rond Brussel is gelegen. Als de bruggen in Brussel voldoende hoog zouden zijn om binnenschepen met twee lagen containers door te laten, zou Colruyt zelfs tot in Sint-Pieters-Leeuw of verder kunnen doorvaren, zodat het vrachtwagen-traject nog minder groot zou zijn. Dat is iets waar ik in de toekomst aan wil werken, maar dit is geen probleem dat je in een handomdraai oplost.

Wat de subsidie van 12 euro per TEU betreft die de verlader krijgt voor iedere container die hij via het water vervoert van of naar Brussel, deel ik u mee dat ook de Vlaamse en Waalse overheden een dergelijke subsidie betalen. In Vlaanderen ligt deze subsidie nog hoger dan in Brussel, namelijk 17,5 euro per container van 20 m³.

Colruyt kiest echter uit strategische overwegingen voor de containerterminal van Brussel.

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- Ik merk op dat door de subsidie van 12 euro de verkeeropstoppen in Brussel misschien iets erger zijn dan normaal het geval zou zijn.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

**betreffende "de veralgemening van verkeers-
lichten met geluid in Brussel".**

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- À Bruxelles, vit un bon millier d'aveugles et de malvoyants. Il est, en effet, estimé qu'une personne sur cent est malvoyante et qu'une personne sur mille est aveugle. Il est essentiel de donner à chacun le droit de participer pleinement à la vie économique, sociale et culturelle.

D'après le vademecum sur les personnes à mobilité réduite dans l'espace public, pour pouvoir se déplacer en rue, une personne gravement handicapée de la vue doit très souvent étudier précisément les trajets à parcourir. La personne aveugle s'oriente quant à elle grâce aux informations auditives, tactiles et aux contrastes de couleurs.

Pour ces personnes, l'ensemble des obstacles situés sur un lieu de passage constitue une difficulté. La Région bruxelloise en est consciente, c'est pourquoi des règles d'aménagements spécifiques sont énoncées dans le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU). Il s'agit notamment des cheminements libres d'obstacles, des passages d'1,5 m de large minimum et des revêtements stables et non glissants. Le règlement prévoit également des infrastructures plus spécifiques comme des systèmes de guidage au sol et les dalles podotactiles.

Aux carrefours dangereux, la traversée reste très souvent difficile pour les personnes à mobilité réduite. Et pourtant des solutions existent. Par exemple, celle des feux sonores mais ceux-ci sont relativement peu utilisés à Bruxelles.

Pour traverser aux passages cloutés sans signalisation, la personne suit les lignes guides en balayant le sol avec sa canne jusqu'à ce qu'elle rencontre une ligne de conduite. Les dalles striées vont lui permettre de rejoindre la traversée et de s'orienter pour traverser.

Concernant les passages avec signalisation, la technique est similaire, si ce n'est qu'à de très nombreux endroits à Bruxelles, la personne aveugle ou malvoyante ne peut bénéficier de la signalisation sonore pourtant bien nécessaire à sa sécurité.

Certaines personnes handicapées visuelles bénéficient de la gratuité des transports en communs ou de prix réduits. Ce qui nous réjouit. Toutefois, elles ne sont pas toujours capables de

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- Er woont een duizendtal blinden en slechtienden in Brussel. Het is van groot belang dat zij voluit kunnen deelnemen aan het economische, sociale en culturele leven. Volgens het vademecum over personen met een beperkte mobiliteit moeten visueel gehandicapten hun route op straat intensief bestuderen. Ze oriënteren zich op het gehoor, de tast en met behulp van kleur-contrasten.

Elk obstakel in de openbare ruimte is een hindernis. Daarom staan er specifieke regels in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). Zo moeten doorgangen minstens 1,5 m breed zijn, mogen ondergronden niet glad zijn, enzovoort. Er bestaan ook regels over geleiding van slechtienden met behulp van tegels met een speciaal reliëf.

Voor personen met een beperkte mobiliteit is het vaak erg moeilijk om kruispunten over te steken. Er bestaan nochtans geluidssignalen, maar die worden weinig gebruikt in Brussel.

Slechtienden kunnen op sommige oversteekplaatsen met hun stok naar kleine metalen knoppen op de weg tasten die hen helpen bij het oversteken. Tegels met groeven geven oversteekplaatsen aan.

Veel oversteekplaatsen zijn echter niet uitgerust met een geluidssignaal. Sommige visueel gehandicapten mogen wel gratis of met korting op het openbaar vervoer. Vaak kunnen ze er geen gebruik van maken, omdat ze moeten overstappen of niet tot bij hun halte geraken.

Maatregel 11 van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid bestaat erin dat er bij elke plaatsing van nieuwe verkeerslichten moet worden voorzien in een geluidssignaal. Wat is de stand van zaken in het Brussels Gewest? In het regeerakkoord wordt hiernaar niet verwezen.

Neemt u maatregelen om het visueel gehandicapten gemakkelijker te maken? Zult u daarvoor samenwerken met de gemeenten en overleg plegen met organisaties van blinden en slechtienden?

prendre le train, le bus ou encore le tram, faute de connexion jusqu'à leur destination finale ou plus simplement parce qu'elles ont des difficultés à atteindre l'arrêt. Et cela alourdit encore leur quotidien pourtant déjà très difficile.

Je vous rappelle que la mesure 11 des États généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale prévoit la mise sur pied d'un système d'avertissement sonore à l'attention des personnes aveugles et malvoyantes lors du placement de nouveaux feux.

Où en est la situation actuelle en Région bruxelloise ?

L'accord de majorité 2009-2014, qui contient pourtant de nombreux points relatifs aux personnes handicapées, reste muet sur la question.

La mise en place de ces équipements susceptibles de faciliter grandement la vie des déficients visuels est-elle programmée ? Avez-vous des endroits de placement prioritaire ? Comptez-vous travailler en concertation avec les communes ? Des associations comme la Ligue braille ont également un message à faire passer sur le sujet. Comptez-vous vous concerter avec les acteurs de terrain ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dans la lignée des premiers États généraux de la Sécurité routière en Région bruxelloise, mon administration a déclenché un vaste programme de placements systématiques de systèmes sonores pour malvoyants sur les installations tricolores lumineuses. À cette époque, il s'agissait d'une véritable prouesse technique, puisque la commande de ce système requerrait de doubler la capacité des signaux à traiter par l'automate gérant les feux de carrefours.

Ainsi, chaque carrefour créé ou renouvelé se voit depuis lors doté de ces bitonaux. À ce jour, 1.068 avertisseurs sonores sont en service. Sur de plus anciennes installations, on retrouve une cinquantaine de systèmes mécaniques ainsi que près de 30 boutons-poussoirs à tonalité incorporée.

Mon administration suit les progrès de la technologie en la matière et a participé au

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Mijn administratie heeft een uitgebreid programma ingevoerd om verkeerslichten uit te rusten met geluidssignalen. Dat was destijds een hele krachttoer, want het systeem dat de verkeerslichten regelt moest daardoor dubbel zoveel informatie verwerken.

Elk kruispunt dat wordt aangelegd of vernieuwd, wordt voortaan uitgerust met een tweetonig geluidssignaal. Op dit moment zijn er 1.068 in dienst. Op oudere installaties vind je nog een vijftigtal mechanische systemen en een dertigtal drukknoppen met ingebouwde tonen.

Mijn administratie volgt de technologie op de voet en heeft een nieuw product helpen ontwikkelen. Voortaan wordt het tweetonige geluidssignaal geïntegreerd in de voetgangerslichten.

développement d'un nouveau produit. Désormais, l'avertisseur bitonal est incorporé dans les feux bicolores pour piétons.

(M. Philippe Close, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

L'utilisation de systèmes à leds de petit gabarit et de faible encombrement a permis cette avancée technologique qui contribue notamment à diminuer les sources de vandalisme. La première installation de ce type a été inaugurée en mai dernier sur le croisement formé par l'Allée Verte et le pont des Armateurs.

Outre ce programme systématique d'équipement, mon administration reste à l'écoute pour satisfaire les demandes des associations de malvoyants et des particuliers. Les carrefours proches de leur lieu de résidence, de leur lieu de travail ont été les premiers à bénéficier d'avertisseurs sonores. Il va de soi que ces demandes sont satisfaites dans tous les cas. Citons pêle-mêle, le rond Point Schuman, le croisement Alseberg-Debue, ou encore les carrefours autour de la gare du Midi, autant d'installations équipées à la demande.

Le programme établi et promis suit donc son cours. Si une planification plus aboutie, plus structurée s'avérait nécessaire, tous les acteurs concernés seraient bien entendu mis autour de la table afin d'encore mieux répondre aux besoins exprimés. L'administration de Bruxelles Mobilité est particulièrement à l'écoute des demandes qui sont faites.

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Nous vous ferons suivre les demandes que j'ai déjà reçues personnellement.

J'ai constaté que des feux accidentés par des voitures étaient remplacés, mais malheureusement pas par des feux sonores. Il y a donc malgré tout des endroits relativement stratégiques qui n'ont pas été équipés, mais j'imagine que ce sont des exceptions.

(De heer Philippe Close, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Deze vooruitgang is mogelijk dankzij het gebruik van LED-lampjes en maakt vandalisme moeilijker. In mei werd de eerste installatie geplaatst op de kruising van de groene wandeling en de Redersbrug.

We plaatsen het nieuwe systeem systematisch, maar we luisteren ook naar de blinden en slechthzienden en hun verenigingen wanneer zij vragen om het systeem op een bepaald kruispunt te installeren, zoals de Schumanrotonde of de kruispunten rond het Zuidstation.

Als een meer gestructureerde planning noodzakelijk blijkt, zullen we uiteraard met alle betrokkenen overleggen.

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Ik zal de vragen die ik gekregen heb, doorsturen.*

Sommige beschadigde verkeerslichten werden vervangen door lichten zonder het systeem. Er blijven dus belangrijke kruispunten die er niet mee uitgerust zijn, maar dit zijn wellicht uitzonderingen.

Hebt u cijfermatige doelstellingen?

Enfin, avez-vous un objectif précis en termes de chiffres ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis étonnée que vous ayez fait de tels constats sur des voiries régionales. Il s'agissait peut-être de voiries communales.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**concernant "la communication en temps réel
de la STIB à sa clientèle".**

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Depuis quelques années, la STIB s'attelle à améliorer, projet après projet, sa communication à la clientèle, ce qui est indispensable pour un service public qui draine près de 300 millions de voyageurs par an.

Je sais qu'à présent toutes les stations de métro sont équipées des nouveaux systèmes d'information en temps réel de la circulation sur le réseau STIB. Les panneaux lumineux sont clairs et relativement fiables, sauf lors de pannes, ce qui peut arriver, mais s'avère tout de même regrettable.

Les usagers peuvent également connaître l'heure exacte de leur prochain bus, tram ou métro grâce à un système simple de sms.

J'ai aussi remarqué que sur la plupart des lignes de métro et sur les plus importantes lignes de tram, par exemple Nord-Sud, une petite voix intervient entre

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Misschien ging het om gemeentelijke wegen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**betreffende "de mededelingen in real time
van de MIVB aan haar klanten".**

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- Sinds een aantal jaar lopen er bij de MIVB projecten om de mededelingen aan de klanten te verbeteren.

Alle metrostations werden uitgerust met nieuwe informatiesystemen waarop de reiziger het verkeer op het MIVB-net in real time kan volgen. Dat systeem werkt meestal naar behoren. Via een sms kunnen de gebruikers ook de exacte vertrektijden van bus, tram en metro opvragen. Op de meeste metrolijnen en op een aantal tramlijnen wordt ook de eerstvolgende halte omgeroepen.

Op de website van de MIVB loopt ook een rondvraag bij de klanten om meer informatie te krijgen over de verwachtingen van de reizigers en de tekortkomingen van de vervoersmaatschappij, meer bepaald wat communicatie en informatie betreft.

chaque arrêt pour annoncer la prochaine station.

J'ai par ailleurs noté que la STIB était actuellement en train de mener, sur son site internet, une enquête auprès de sa clientèle pour en savoir plus sur ses attentes et sur les manquements de la société de transports, et notamment en termes de communication et d'information.

Néanmoins, je souhaite obtenir davantage d'information quant à ce qui est fait pour améliorer l'information en direct des utilisateurs de la STIB.

L'enquête sur internet permet-elle de dégager de nouvelles pistes pour satisfaire davantage les voyageurs de la STIB ? La STIB envisage-t-elle de diffuser, en plus des moyens déjà mis en place, des messages écrits sur des panneaux, comme cela se fait de plus en plus sur nos autoroutes ?

Enfin, il semble que l'idéal soit bel et bien de conjuguer un maximum de moyens différents pour informer au mieux les milliers d'utilisateurs quotidiens de la STIB. C'est pourquoi, je souhaite savoir quand la STIB envisagera de diversifier ses messages audio auprès de sa clientèle. Ceux-ci ne sont pas toujours clairs ni adaptés.

Pour terminer, où en est le projet d'écrans vidéo à installer dans les stations de métro ? Quand la STIB entreprendra-t-elle des tests sur le terrain ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Prenant la pleine mesure de l'importance stratégique et tactique d'une information de qualité aux voyageurs, la STIB a créé, dès le 1er juillet 2005, au sein de la direction commerciale, un département spécialement affecté à cette tâche.

Conformément à l'article 21 du contrat de gestion 2007-2011, elle a également élaboré un plan directeur de l'information aux voyageurs. Les panneaux d'affichage dynamique récemment placés dans l'ensemble des points d'arrêt souterrains seront graduellement mis en service, dès cet hiver encore pour les stations de pré-métro.

Dans le courant du premier semestre 2010, la très grande majorité des accès des stations de métro et

Graag zou ik van u vernemen welke inspanningen er worden geleverd om de mededelingen in real time aan de gebruikers van de MIVB te verbeteren.

Geeft de enquête op het internet aanleiding tot nieuwe initiatieven? Heeft de MIVB plannen om mededelingen via de elektronische borden weer te geven?

Het lijkt een goed idee om de reizigers op zoveel mogelijk verschillende manieren te informeren. De MR-fractie pleit ervoor dat de MIVB een inspanning levert op het vlak van de mondelinge mededelingen. Die zijn niet steeds duidelijk of aan de situatie aangepast.

Hoe staat het met de installatie van videoschermen in de metrostations?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *In het kader van het belang van de informatie aan de reizigers, heeft de MIVB op 1 juli 2005 hiervoor een specifieke cel opgericht binnen de commerciële directie.*

Overeenkomstig artikel 21 van het beheerscontract 2007-2011, werd ook een richtplan uitgewerkt inzake informatie aan de reizigers. De dynamische informatieborden in de ondergrondse haltes zullen deze winter nog trapsgewijs in werking treden in de premetrostations.

In de loop van de eerste semester 2010 worden de meeste toegangen tot de stations uitgerust met dergelijke informatieborden. Binnenkort worden ook 35 panelen die de wachttijd in real time

pré-métro devrait être dotée de panneaux du même type. Prochainement, 35 afficheurs de temps d'attente en temps réel, pouvant également être utilisés pour l'affichage de messages d'information, seront placés aux arrêts de surface les plus fréquentés du réseau.

Toujours en ce qui concerne le temps d'attente, notons encore le système par sms, baptisé Syncro. Par ailleurs, tout comme les 214 véhicules déjà livrés précédemment, les 189 nouveaux autobus et 102 tramways en cours de livraison seront tous dotés d'écrans de type TFT. À moyen terme, ceux-ci pourront être alimentés de manière plus dynamique, d'abord la nuit par Iwlan, un système de wi-fi industriel.

Ensuite, si la technologie continue à évoluer favorablement, nous pourrions disposer de données en temps réel par GPRS.

Dans l'intervalle, le site internet www.stib.be - l'un des 30 sites les plus consultés de Belgique - poursuit sa rénovation. Dans les toutes prochaines semaines, la recherche d'itinéraire sera totalement rafraîchie, tant dans la forme que dans le contenu.

Tout ceci a permis d'améliorer la cote attribuée par les clients à l'Information Voyageurs de plus de 15% en quelques années, comme en témoigne le Baromètre clients. Cette évolution positive conforte la STIB dans la pertinence des choix qu'elle opère.

Dans le cadre du Plan d'Entreprise 2008-2012, un groupe de travail a été spécialement constitué en vue d'améliorer l'information des clients en cas de situations perturbées non-programmées.

La STIB a été contactée en 2007 par Atrium Anderlecht Center, qui souhaitait installer des écrans plasma ou LCD dans la station de métro Saint-Guidon. Malgré un projet aux contours assez flous, tant en termes de programmation que de financement et de contingences techniques, la STIB s'est déclarée favorable à l'accueil en station de programmes vidéo de nature à offrir une plus-value au parcours du client et à valoriser son temps d'attente.

Toutefois, malgré plusieurs réunions et la définition des lieux d'installation possibles des écrans dans la station de métro, les informations fournies en mars 2009 par Atrium se sont avérées incomplètes et la

weergeven en gebruikt kunnen worden om informatie te verspreiden, geplaatst op de drukste bovengrondse haltes van het netwerk.

Wat de wachttijd betreft, bestaat ook een sms-systeem (SYNCRO). Daarnaast worden 189 nieuwe bussen en 102 trams uitgerust met TFT- schermen. Op middellange termijn kunnen deze schermen 's nachts worden gevoed via IWLAN (industriële WiFi).

Als de technologische ontwikkeling het toelaat, zullen er via GPRS gegevens in real time doorstromen.

De modernisering van de druk bezochte website www.mivb.be wordt voortgezet. Binnenkort zal de klant zijn reisweg op een geheel nieuwe wijze kunnen opzoeken.

Wellicht verklaart dit alles waarom de MIVB inzake informatie aan de reizigers op enkele jaren tijd meer dan 15% beter scoort. De MIVB zal dan ook dezelfde koers blijven varen.

In het kader van het bedrijfsplan 2008-2012 ging een werkgroep van start om de informatie aan de reizigers te verbeteren in geval van onvoorziene omstandigheden.

Atrium Anderlecht Center nam in 2007 contact op met de MIVB met de vraag om LCD- of plasma-schermen te installeren in het metrostation Sint-Guido, opdat de reiziger de wachttijd aangenamer zou kunnen doorbrengen.

Hoewel het project nogal vaag was op het vlak van financiering, programmering en techniek, was de MIVB bereid om haar infrastructuur ter beschikking te stellen en de uitzending van video-programma's in de metrostations toe te laten.

Ondanks veelvuldig overleg was de informatie die Atrium in maart 2009 bezorgde onvolledig. De MIVB wacht vandaag nog altijd op een reactie van Atrium. Het behoort niet tot de opdracht van de MIVB om zelf programma's uit te werken. Ze wil wel de kwaliteit van de programma's kunnen controleren. Gezien de beperkingen van een metrostation verkiest de MIVB een professionele uitgever.

Gelet op de integratie van de MIVB in de stad geeft

relance de la STIB est restée jusqu'ici sans réponse.

La STIB est prête à mettre son infrastructure à disposition d'un projet vidéo qui constituerait une plus-value pour ses voyageurs, mais elle n'est pas prête à produire elle-même les programmes, n'étant pas une société de production. En tant que diffuseur, la STIB se réserve évidemment un droit de regard sur la qualité des programmes proposés. Par ailleurs, vu les contraintes liées à l'environnement du métro, la STIB privilégie un éditeur de programme qui soit un professionnel de l'audiovisuel.

Cet exemple démontre que la STIB est positivement disposée à chercher des projets qui peuvent rendre plus agréable le passage par les stations de métro.

La STIB recommande en outre, étant donné son statut et son intégration dans la ville, la diffusion de programmes d'informations régionales. La programmation doit être adaptée au profil socio-démographique de la clientèle et tenir compte du parcours client, des fréquences et des motifs de déplacements, en fonction des plages horaires.

Elle doit aussi tenir compte de l'environnement sonore des stations de métro.

M. le président.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Je n'ai plus de questions, la réponse de la ministre ayant été fort complète. Je vais d'ailleurs devoir relire le compte-rendu, car certaines choses m'ont échappé.

- *L'incident est clos.*

ze de voorkeur aan het uitzenden van gewestelijk nieuws. De programmering moet passen bij het sociaal-demografisch profiel van de klanten en moet ook rekening houden met criteria als reisweg, frequentie, enzovoort.

Er moet ook rekening worden gehouden met de geluidsomgeving van de metrostations.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).*- *Ik dank de minister voor haar zeer volledig antwoord.*

- *Het incident is gesloten.*