



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

Compte rendu intégral

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 12 JUILLET 2006**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 12 JULI 2006**

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

INTERPELLATION 2

- de M. Willem Draps 2

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

concernant "les atteroiements de la STIB
concernant la modification du terminus des
lignes 39 et 44 au square Montgomery".

QUESTIONS ORALES 8

- de M. Frederic Erens 8

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

concernant "les problèmes aux alentours du
bassin d'orage de la place Flagey".

- de Mme Els Ampe 10

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

concernant "la salle de sports de la STIB à
Haren".

INHOUD

INTERPELLATIE 2

- van de heer Willem Draps 2

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

betreffende "het getalm van de MIVB met
de verandering van de eindbestemming van
de lijnen 39 en 44 aan het
Montgomeryplantsoen".

MONDELINGE VRAGEN 8

- van de heer Frederic Erens 8

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

betreffende "de problemen rond het
Flageystormbekken".

- van mevrouw Els Ampe 10

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

betreffende "de sportzaal van de MIVB in
Haren".

*Présidence : M. Mahfoudh Romdhani, vice-président.
Voorzitterschap: de heer Mahfoudh Romdhani, ondervoorzitter.*

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE M. WILLEM DRAPS

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

concernant "les atermoiements de la STIB concernant la modification du terminus des lignes 39 et 44 au square Montgomery".

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

M. Willem Draps.- Je me réjouis de ce que notre agenda nous permet encore avant la fin de la session parlementaire de faire le point sur un problème qui subsiste depuis trente ans. Il n'est donc certainement pas imputable ni à l'actuelle gestion de la STIB ni à la prise de décision au niveau ministériel quant au développement des réseaux.

Malheureusement, ce problème, que l'on a tenté de résoudre à plusieurs reprises, ne l'est toujours pas. Au contraire, les travaux sur lesquels je reviendrai dans un instant ont davantage aggravé qu'amélioré la situation.

Depuis la mise en service du métro voici près de 30 ans - anniversaire que nous fêterons en septembre prochain - , la mise en service de la ligne 1 a amené la suppression du prolongement vers la ville des

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLEM DRAPS

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

betreffende "het getalm van de MIVB met de verandering van de eindbestemming van de lijnen 39 en 44 aan het Montgomeryplantsoen".

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps (*in het Frans*).- *Ik ben blij dat we nog voor het zomerreces een probleem behandelen, dat ondertussen dertig jaar oud is en dus zeker niet te wijten is aan de huidige minister of aan de MIVB-directie. De wijzigingen die werden doorgevoerd, hebben de situatie eerder verslechterd dan verbeterd.*

Met de komst van metrolijn 1 dertig jaar geleden werd het traject van de trams 39 en 44 ingekort en kwam hun eindstation aan het Montgomeryplein te liggen. Op die plaats werd een ondergronds station ingericht.

De trams rijden het station in vanuit de Martin- en de Hertogstraat. Dat zijn smalle straten, waar de trams erg scherpe bochten moeten nemen. Op het spitsuur komt er om de drie minuten een tram door. De buurtbewoners hebben 20 uur op 24 last van

lignes de tramways 39 et 44 et l'établissement de leur terminus urbain au square Montgomery. Pour ce faire, une station souterraine a été aménagée.

Pour avoir accès à cette dernière, ces lignes empruntent depuis lors les rues G. et J. Martin et du Duc. Il s'agit de voiries étroites et, pour les parcourir, les trams utilisent des courbes dont le rayon est le plus faible sur le réseau de trams actuellement exploité à Bruxelles. De plus, les voies sont implantées le long des habitations.

A l'heure de pointe, ce tronçon est emprunté par un tram toutes les trois minutes. Compte tenu du fait que les rentrées au dépôt vers l'avenue de l'Hippodrome se font également par ce raccordement, les habitants subissent ces désagréments pendant 20 heures sur 24, puisque le dernier tram rentrant au dépôt passe dans la rue G. et J. Martin après 1h00 du matin et que les premiers trams reviennent dès 5h00 du matin. Il y a donc là une dégradation importante de la qualité de vie des riverains. Pour s'en convaincre, il suffit de constater qu'il s'agit probablement de la seule rue de Woluwe-St-Pierre où il y a une problématique d'immeubles inoccupés puisqu'en permanence, il y a des immeubles à vendre ou à louer.

Cette situation existe depuis trente ans et elle est bien connue des services de la STIB. Ils avancent aujourd'hui que le problème provient du passage du tram dans ce type de rue, car toutes les solutions techniques qui ont été appliquées pour essayer de diminuer bruit et vibrations se sont révélées inopérantes.

Récemment, la STIB a renouvelé complètement les voies de ces deux artères afin de les placer sur dalles flottantes. Ces travaux coûteux ont eu l'effet inverse par rapport à la situation qui existait avant les travaux. Aujourd'hui, il y a plus de bruit et plus de vibrations qu'avec les anciennes voies. Face à cette situation, les dirigeants de la STIB font le gros dos et, bien que les voies soient graissées régulièrement, ils se rendent compte que ce n'est pas 'la' solution du problème.

Depuis deux ans, la commune, relayant le point de vue des riverains, a proposé une solution peu onéreuse, qui permettrait de soulager les riverains le soir et le week-end. Celle-ci consiste à poser une

geluidshinder wegens de doorrijdende trams. Dat de levenskwaliteit in de buurt te wensen overlaat, blijkt uit de vele leegstaande woningen.

De MIVB, die het dossier erg goed kent, meent dat het probleem te wijten is aan de smalle straten: alle mogelijke technische oplossingen werden uitgeprobeerd, maar het lawaai en de trillingen konden niet worden gereduceerd.

Recentelijk verving de MIVB alle sporen en plaatste die op vlottende tegels. Nu is er nog meer hinder dan vroeger. De MIVB laat de sporen regelmatig invetten, maar beseft wel degelijk dat het probleem nog niet is opgelost.

De gemeente stelt nu al twee jaar een goedkope oplossing voor die 's avonds en in het weekend soelaas kan bieden. Men zou de twee sporen van de Tervurenlaan met elkaar kunnen verbinden door het eindstation te gebruiken als een keerpunt voor de trams. Dit is niet mogelijk tijdens de kantooruren, omdat de frequentie dan te hoog ligt en er te weinig tweerichtingstrams beschikbaar zijn.

De eerste reactie van de MIVB was erg positief. Meermaals beloofde ze om een verbinding tussen de sporen te maken bovenaan de ingang van de tunnel. De werkzaamheden werden echter uitgesteld.

Zal men deze voorlopige oplossing alsnog doorvoeren? Of vertrouwt men erop dat er ooit middelen van het IRIS-plan zullen vrijkomen om de tramlijnen 29 en 44 te verlengen tot aan Merode of zelfs tot aan Schuman?

Ik volg het project nu al vele jaren en betwijfel sterk of deze laatste optie haalbaar is. Studies wijzen uit dat werkzaamheden voor een ondergrondse oversteek van het Montgomeryplein enorm duur zouden zijn. Dat geld kan beter anders worden besteed.

Een bovengrondse oversteek zou dan weer het verkeer belemmeren. Het probleem van dit grote kruispunt is dat het vijf, in plaats van vier armen heeft. De vijfde arm, de de Broquevillelaan, is een storend element. Als er een bovengrondse tram zou komen en men daarvoor verkeerslichten zou

communication entre les deux voies de l'avenue de Tervueren en utilisant l'actuelle gare souterraine comme terminus en tiroir, c'est-à-dire avec rebroussement des voitures bidirectionnelles dans la gare en utilisant exclusivement la trémie située avenue de Tervueren. Ceci est possible uniquement le soir et le week-end parce que la fréquence y est moins élevée et qu'il faut avoir assez de voitures bidirectionnelles disponibles.

Dans un premier temps, la STIB a accueilli cette solution très favorablement. Elle a promis à de nombreuses reprises de poser la communication en haut de la trémie d'accès à la gare souterraine. Ce travail a été reporté et n'a pu s'inscrire dans le cadre du chantier dont je viens de parler, à savoir celui du remplacement des voies rue G. et J. Martin.

Aujourd'hui, la question est de savoir si cette solution temporaire va voir le jour ou si l'on se contentera de dire qu'il en est bien question dans le plan IRIS de déplacement et que l'on pourrait prolonger, un jour, les lignes de tram 39 et 44 du square Montgomery vers Merode ou même vers le rond-point Schuman.

Suivant ce projet depuis des années, je suis particulièrement sceptique quant aux possibilités de le réaliser. La solution étudiée de traverser le square Montgomery en souterrain a coûté beaucoup d'argent et a démontré que, si techniquement tout est possible, le coût serait exorbitant. Or, l'argent pourrait être utilisé à meilleur escient.

Quant à une traversée de surface du square Montgomery, elle pose différents problèmes en termes de fluidité du trafic. En effet, ce très grand carrefour a la particularité d'être non pas à quatre branches, mais à cinq branches. Cette cinquième branche, particulièrement dérangeante, à savoir l'avenue de Broqueville, empêche un bon séquençage des phases de feux, dans l'hypothèse où ceux-ci seraient installés pour permettre la traversée des trams en surface au square Montgomery.

Globalement, en termes de développement du réseau tramway, le prolongement des lignes 39 et 44 vers Merode et Schuman n'est probablement pas la priorité principale. J'émet des doutes sérieux quant à la perspective de voir se réaliser ce projet

plaatsen, zouden die wegens deze vijfde arm haast niet af te stellen zijn.

In de globale context van het tramnetwerk is de verlenging van de lijnen 39 en 44 wellicht geen prioriteit. Hoogstwaarschijnlijk zal daar de komende jaren geen werk van worden gemaakt.

Ondertussen blijven de buurtbewoners wel blootgesteld aan het lawaai en de trillingen van de trams.

Hoe komt het dat de dure werkzaamheden die onlangs zijn uitgevoerd de situatie niet hebben verbeterd?

Waarom heeft men niet gepoogd om het schema dat ik zonet heb beschreven 's avonds en tijdens het weekend toe te passen?

Dertig jaar geleden heeft men de vergissing begaan om de tram via de twee vernoemde verkeersaders te leiden om de aansluiting met de metro te garanderen. Hoe wilt u dit probleem oplossen?

dans les prochaines années.

En attendant, la cinquantaine de riverains de deux artères subissent des nuisances qui n'existent nulle part ailleurs à Bruxelles en termes de vibrations et de bruit causés par les trams.

Pour quelle raison les travaux coûteux qui ont été entrepris récemment à cet endroit n'ont-ils, en aucune manière, amélioré la situation ?

Pourquoi une communication n'a-t-elle pas été placée pour essayer, même temporairement, d'améliorer la situation le soir et le week-end, suivant le schéma que j'ai décrit tout à l'heure ?

Il y a trente ans, l'erreur de faire passer les voies de tram par ces deux artères pour assurer la correspondance au métro a été commise. Que compte faire le ministre pour éliminer cette situation anormale pour le réseau de transport public à Bruxelles ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Tout comme vous, je suis de près l'évolution de la situation dans ce quartier. J'ai d'ailleurs eu récemment encore une conversation à ce sujet avec mon collègue Benoît Cerexhe, lors d'une visite que nous avons effectuée à Lyon, durant laquelle il avait attiré mon attention sur la problématique que vous évoquez aujourd'hui.

L'origine de la situation actuelle du terminus des trams 39 et 44 est la suivante : les concepteurs du réseau de métro bruxellois avaient, dans les années '60 et '70, imaginé à cet endroit une gare souterraine pour des autobus appelés à remplacer les trams 39 et 44. Ce projet ayant été abandonné - ce que personne ne regrettera - il a fallu adapter les voies de tram à la situation particulière créée à cet endroit.

Il est exact que les voies empruntent dans les rues G. et J. Martin et du Duc un itinéraire sinueux, inévitablement générateur de bruit et de vibrations, quelles que soient les techniques utilisées. Si le tram avait été supprimé à cet endroit, les habitants auraient subi un cortège permanent d'autobus, ce qui n'est guère mieux.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik volg de toestand in deze wijk op de voet. Tijdens ons bezoek aan Lyon heeft de heer Cerexhe mijn aandacht nog op dit probleem gevestigd.*

Oorspronkelijk was op deze plek in de jaren 60 en 70 een ondergronds station gepland voor de bussen die tram 39 en 44 zouden vervangen. Omdat die plannen geschrapt werden, moesten de tramlijnen aan deze situatie worden aangepast.

De trams volgen in de G. en J. Martinstraat en in de Hertogstraat een bochtig parcours en veroorzaken veel geluidshinder en trillingen. Bussen zijn hier ook geen oplossing.

De tramsporen zijn in deze straten onlangs vernieuwd. De werken aan het Montgomeryplein en het gedeelte van de Hertogstraat tussen de de Broquevillelaan en de Brand Whitlocklaan zijn echter nog niet voltooid.

Voor de lastigste gedeelten heeft de MIVB de meest moderne technieken toegepast om de geluids- en trillingenhinder te bestrijden. Na klachten van buurtbewoners heeft de MIVB op een aantal

Comme vous l'avez signalé, les voies de trams ont été récemment renouvelées dans ces rues. Tous les travaux ne sont pas encore terminés dans ce secteur, puisque certains sont encore en cours, en particulier sur le rond-point Montgomery ainsi que sur la rue du Duc, entre l'avenue de Broqueville et le boulevard Brand Whitlock.

Dans les tronçons sensibles, la STIB a recours aux techniques les plus performantes en matière de bruit et vibrations. Si elle a effectivement reçu des plaintes de riverains lors de la remise en service de certains tronçons, elle y a procédé rapidement à des travaux complémentaires de nettoyage et de meulage des voies et procède régulièrement aux interventions de maintenance susceptibles d'améliorer la situation, notamment par le graissage périodique dans les courbes des rues Martin et du Duc. J'ai demandé à la STIB de rester attentive à cette situation.

Vous soulevez par ailleurs une question plus vaste concernant l'avenir du terminus des lignes 39 et 44, qui devrait résoudre de manière plus structurelle le problème que vivent les habitants de ces artères. Une proposition de solution à court terme est avancée qui, moyennant la pose d'un aiguillage avenue de Tervueren, permettrait aux trams d'accéder à leur terminus par une voie unique, passant par la trémie actuelle de l'avenue.

Si cette solution semble effectivement réalisable avec des moyens modérés, elle n'est pas sans contraintes d'exploitation, en particulier parce qu'elle ne pourrait fonctionner que durant les périodes où les fréquences d'exploitation des lignes 39 et 44 sont les plus faibles, à savoir en soirée et le dimanche.

Dès lors, le mode d'exploitation actuel et la fréquence de passage d'un tram toutes les trois minutes devraient de toute façon rester en vigueur la journée et le samedi. En outre, il faut noter que ce mode d'exploitation entraîne un surcoût. On peut cependant envisager cette possibilité.

Dans l'hypothèse d'un maintien à long terme du terminus des lignes 39 et 44 à Montgomery, cette solution mérite d'être approfondie. Ceci dit, toujours dans cette hypothèse de maintien du terminus, il serait encore plus souhaitable

gedeelten bijkomende werken uitgevoerd. De situatie wordt daar op de voet gevolgd en zo nodig bijgestuurd.

Er wordt een structurele oplossing voor deze eindhalte overwogen. Er bestaat een voorstel om op korte termijn een wissel te plaatsen op de Tervurenlaan, zodat de trams de eindhalte kunnen bereiken via de tunnelingang op de Tervurenlaan.

Omwille van het eenrichtingsverkeer bieden deze werken echter uitsluitend een oplossing bij kalm verkeer, met name 's avonds en op zondag. Het voordeel is dat ze met weinig middelen kunnen worden uitgevoerd.

Het blijft alleszins noodzakelijk om de huidige regeling, waarbij er om de drie minuten een tram voorbijkomt, tijdens wekdagen en op zaterdag te behouden. De oplossing die u voorstelt, brengt trouwens een meerkost met zich mee, maar die valt te overwegen, zeker als de eindhalten van de lijnen 39 en 44 aan Montgomery op lange termijn zouden blijven.

Het zou echter nog beter zijn na te gaan of ondergrondse infrastructuurwerken van Montgomery niet een kwaliteitsvolle eindhalte zouden kunnen maken. Op die manier kan vermeden worden dat de trams nog door de G. en J. Martinstraat en de Hertogstraat moeten rijden.

In het beheerscontract van de MIVB en het GewOP is er sprake van nog een andere oplossing, die erin bestaat om lijnen 39 en 44 te verlengen tot het Schumanplein of het metrostation Maalbeek. Deze mogelijkheid wordt grondig bestudeerd. Voor het einde van het jaar zou duidelijk moeten zijn of we voor die oplossing kiezen.

Er is een werkgroep opgericht die alle mogelijke scenario's zal bestuderen voor er een voorstel aan de regering wordt voorgelegd. Het eindverslag zal in september of oktober beschikbaar zijn.

d'examiner si des modifications plus substantielles aux infrastructures souterraines et trémies d'accès ne pourraient créer durablement un terminus de qualité pour les trams à Montgomery, évitant de ce fait définitivement le passage dans les rues G. et J. Martin et du Duc.

Par ailleurs, il y a aussi la possibilité évoquée dans le contrat de gestion actuel de la STIB et dans le plan régional de développement (PRD). Il s'agirait de prolonger les lignes 39 et 44 jusqu'au rond-point Schuman, voire comme certains le proposent, jusqu'à la station Maelbeek. Ce projet fait partie de ceux qui sont actuellement en cours d'étude en termes d'intérêt, de coût et de faisabilité dans le cadre de l'étude IRIS 2. Nous devrions y voir plus clair avant la fin de cette année et savoir si on le réalise ; dans quelles conditions et dans quels délais.

Nous avons convenu avec un groupe de travail regroupant la STIB, mon cabinet et l'administration régionale de procéder à un éclairage complet des différentes hypothèses et de leurs conséquences avant de proposer quoi que ce soit au gouvernement. Normalement, le rapport définitif du groupe de travail devrait être prêt en septembre-octobre et c'est sur cette base que nous choisirons la meilleure solution pour le quartier.

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

M. Willem Draps. - Je remercie le ministre pour sa réponse qui offre une bonne synthèse des rétroactes de cette problématique et je note, par ailleurs, que le ministre ne nie pas la réalité du problème.

Ce que je regrette, c'est le fait que les esquisses de solutions consistent en des études et des perspectives qui nécessitent des procédures très longues et des travaux fort importants.

La solution que j'ai évoquée et que le ministre a relayée dans sa réponse est loin d'être idéale, mais elle a l'avantage d'être peu coûteuse et permettrait de soulager, dans les années à venir, les habitants concernés et ce, sans pénaliser l'exploitation des lignes de tram. Certes, je sais que cela n'est valable que les soirs et les week-ends puisque, si je ne me trompe, M. le ministre, les fréquences de samedi

De voorzitter. - De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps *(in het Frans).* - *Het doet me plezier dat u het probleem niet minimaliseert, maar ik vindt het jammer dat u enkel oplossingen overweegt waarvoor lange procedures en ingrijpende werken nodig zijn.*

De voorgestelde oplossing is verre van ideaal, maar kost weinig en kan de levenskwaliteit van de bewoners tijdens de komende jaren bevorderen zonder de exploitatie van de tramlijnen in het gedrang te brengen. Ik weet dat dat enkel tijdens de avond en in het weekend zou kunnen, maar de maatregel zou onmiddellijk resultaten opleveren.

Zodra er voldoende tweerichtingstrams beschikbaar zijn, wat weldra het geval zal zijn, kan deze oplossing worden toegepast.

sont identiques à celles du dimanche. Cependant, ledit soulagement serait immédiat et, comme vous l'avez admis, peu coûteux.

Dès qu'il y aura des motrices bidirectionnelles disponibles en suffisance, comme ce sera rapidement le cas dès la livraison des tramways 3000 et 4000, cette solution pourra être mise en oeuvre en termes d'exploitation.

J'insiste pour que la STIB, en tant qu'entreprise citoyenne chargée de respecter l'environnement et la qualité de vie des habitants, reconnaissant qu'il n'y a pas d'autre situation aussi pénible sur le réseau en termes de bruit, de vibrations et de proximité par rapport aux habitations, prenne des mesures pour améliorer la situation dans l'attente d'une solution définitive.

M. Pascal Smet, ministre. - Une décision sera prise en septembre ou en octobre. Nous avons déjà calculé le coût de ces travaux : 150.000 euros pour l'aiguillage. Nous voulons examiner d'autres possibilités avant de trancher.

- *L'incident est clos.*

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. FREDERIC ERENS

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

De MIVB moet als overheidsbedrijf het milieu en de levenskwaliteit van de burgers respecteren en maatregelen nemen om de geluids- en trillingenhinder te verminderen in afwachting van een definitieve oplossing.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *We zullen een beslissing nemen in september of oktober aanstaande. De kostprijs voor de wissels bedraagt 150.000 euro. We willen eerst ook andere mogelijkheden onderzoeken.*

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FREDERIC ERENS

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

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

**concernant "les problèmes aux alentours du
bassin d'orage de la place Flagey".**

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

M. Frederic Erens *(en néerlandais)*. - *Il ressort d'un rapport récent que le parking annexe au bassin d'orage sous la place Flagey n'est pas étanche et qu'il se retrouverait inondé si ledit bassin d'orage ne parvient pas à contenir toute l'eau en cas de fortes précipitations.*

Quelles mesures seront-elles prises pour remédier à ce problème ? Quel en sera le surcoût et qui le paiera ?

L'ouverture du garage sera-t-elle reportée jusqu'à ce que l'on ait la certitude qu'il ne court pas de risque d'inondation ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*. - *Ce problème ne relève pas de ma compétence, mais de celle de Mme Huytebroeck. J'ai cependant préparé une courte réponse, en concertation avec la ministre.*

A la demande de la direction de l'Eau de l'AED, une étude a été commandée pour évaluer les conséquences d'orages violents à la place Flagey. Cette étude a été transmise à la commune. En effet, en cas de fortes pluies, le risque existe que l'eau pénètre dans l'espace technique. Il appartient cependant à la commune de réaliser une analyse de tels risques.

Pour plus d'informations, vous pouvez vous adresser à la commune ou à la ministre compétente, Mme Huytebroeck.

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de problemen rond het
Flageystormbekken".**

De voorzitter. - De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens. - Het met veel poeha aangekondigde stormbekken onder het Flageyplein en de bijhorende parking kunnen stilaan in gebruik worden genomen, ware het niet dat er een probleem is gerezen. De parkeergarage blijkt namelijk niet waterdicht te zijn. Uit een recent rapport blijkt dat bij hevige wateroverlast het stormbekken het water niet zal kunnen slikken, waardoor de parkeergarage onder water kan lopen.

Wat zal er gedaan worden om dit euvel te verhelpen? Wat zal de extra kost zijn en wie zal die betalen?

Zal de opening van de garage worden uitgesteld tot er 100% zekerheid is dat ze niet onder water kan komen te staan?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Dit probleem valt eigenlijk niet onder mijn bevoegdheid, maar onder die van mevrouw Huytebroeck. Ik zal u niettemin toch kort antwoorden. Mijn antwoord is in overleg met mevrouw Huytebroeck opgesteld om u niet van het kastje naar de muur te sturen.

Op vraag van de directie Water van het BUV werd er een studie besteld om de gevolgen te onderzoeken van hevige onweersbuien op het Flageyplein, zoals op 10 september 2005 in Woluwe. Die studie werd aan de gemeente bezorgd. Volgens de administratie is er bij zeer sterke regenval, die vrij exceptioneel is, effectief kans dat er water in de technische ruimte zou kunnen binnenstromen. Het is evenwel de bevoegdheid van de gemeente om daarover een risicoanalyse te maken.

Voor meer vragen kunt u zich richten tot de

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

M. Frederic Erens (*en néerlandais*).- *Je reposerai donc la question à la ministre Huytebroeck.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

concernant "la salle de sports de la STIB à Haren".

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

Mme Els Ampe (*en néerlandais*).- *Au milieu des années '80, une salle de sports a été construite sur le site de l'ancien dépôt de la STIB à Haren. Cette salle de sports peut être utilisée par le personnel de la STIB et des sociétés privées, mais pas par les habitants et les associations sportives de Haren.*

Dans le cadre de "Objectif 2" (reconversion économique et sociale dans les zones en difficultés structurelles) des fonds structurels européens 2000-2006 et en partenariat avec des autorités communales et communautaires, la Région de Bruxelles-Capitale a investi un montant de 106 millions d'euros dans la reconversion de la zone industrielle de Bruxelles. L'un des projets soutenus est la salle de sports de la STIB à Haren, selon la mesure 2.2 qui vise à rénover les quartiers défavorisés et à créer différentes infrastructures d'intérêt collectif, social et/ou culturel.

gemeente of de bevoegde minister, mevrouw Evelyne Huytebroeck.

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens.- Aangezien uw antwoord zeer kort was en u niet bevoegd bent, zal ik de vraag opnieuw stellen aan minister Huytebroeck.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "de sportzaal van de MIVB in Haren".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- In het midden van de jaren '80 werd er een sportzaal gebouwd op de oude stelplaats van de MIVB in Haren. Die sportzaal kan worden gebruikt door de personeelsleden van de MIVB en privé-bedrijven, maar niet door de inwoners van Haren en de Harense sportverenigingen, tenzij zij een vriendschappelijke match met personeelsleden van de MIVB zouden spelen. Dat gebeurt echter slechts sporadisch.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft in het kader van 'Doelstelling 2' (economische en sociale omschakeling van zones met structurele moeilijkheden) van de Europese Structuurfondsen 2000-2006 en in partnerschap met een aantal gemeentelijke en gemeenschappelijke overheden een bedrag van 106 miljoen euro geïnvesteerd in de reconversie van de industriezone van Brussel, die een sociaal-economisch kwetsbaar gebied is. Een van de projecten die gesteund wordt, is de sportzaal

Comment et avec quel but spécifique les subsides européens ont-ils été utilisés pour la salle de sports de la STIB ? Les habitants et les associations sportives de Haren pourront-ils désormais y avoir accès ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Il y a confusion en la matière.*

Le projet de la salle de sports de la STIB pris en considération par les subsides européens concerne l'ancien dépôt de la STIB de la Chaussée d'Anvers. La ville de Bruxelles a sollicité un subside pour sa rénovation.

L'infrastructure sportive de la STIB à Haren relève par contre d'un autre dossier.

Concernant l'ancien dépôt de la chaussée d'Anvers, le ministre-président m'a communiqué que la salle de sports s'intègre à un complexe composé d'une crèche, d'une maison des jeunes et d'un centre sportif et culturel.

Les coûts de l'acquisition, de la rénovation et de l'infrastructures et des équipements du complexe, ont été cofinancés par la Région dans le cadre du contrat de quartier Nord, le fonds Feder et la Ville de Bruxelles. Ses frais de fonctionnement annuels, s'élèveraient, selon la Ville de Bruxelles, à 36.600 euros.

Le centre culturel et sportif sera géré par l'asbl "Jeugd in Brussel". Le comité d'avis, composé de trois représentants de la Ville de Bruxelles et de douze représentants des habitants et des groupes structurés du quartier Nord, a pour objectif de rendre des avis sur la gestion du centre et sur les activités qui y sont organisées.

Cette infrastructure de quartier sera principalement mise à la disposition des habitants

van de MIVB in Haren, en dit in het kader van maatregel 2.2, die beoogt "de verarmde stadsgebieden te renoveren en er verschillende soorten voorzieningen van collectief, sociaal en/of cultureel belang op te richten".

Hoe en met welk specifiek doel werden de Europese subsidies aangewend voor de MIVB-sportzaal? Zullen de inwoners van Haren en de Harense sportverenigingen toegang krijgen en gebruik kunnen maken van de MIVB-sportzaal?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Ik denk dat er een klein misverstand is. Het project 'Sportzaal MIVB', dat door het gewest onder deze titel in aanmerking is genomen in het kader van een subsidiëring via het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, betreft de oude, verkochte stelplaats van de MIVB aan de Antwerpsesteenweg nr. 208-210 te Brussel. Hiervoor heeft de stad Brussel wel een subsidie aangevraagd in het kader van de geplande vernieuwing tot een jeugdcentrum. De sportinfrastructuur van de MIVB op de terreinen van Haren betreft een ander dossier.

Met betrekking tot de oude stelplaats op de Antwerpsesteenweg zal ik de informatie voorlezen die de minister-president mij heeft meegedeeld.

De sportzaal maakt deel uit van een complex dat ook een Huis van het Kind, een jongeren centrum en een sport- en cultureel centrum herbergt. De aankoopkosten, de renovatiewerken, de inrichting en de uitrusting van het complex werden medegefinancierd door het gewest in het kader van het wijkcontract Noord (1.365.822 euro), het Federfonds in het kader van het programma Doelstelling II, maatregel 2.2. (622.244,86 euro) en de stad Brussel (3.749.602,14 euro).

De stad Brussel raamt de jaarlijkse werkingskosten, verminderd met de jaarlijkse inkomsten van het sport- en cultureel centrum, op 36.600 euro.

Het sport- en cultuurcentrum zal door de vzw Jeugd in Brussel worden beheerd. Er werd een adviescomité opgericht, dat is samengesteld uit 3 vertegenwoordigers van de stad Brussel en

et des associations du quartier Nord. Certaines catégories d'utilisateurs bénéficieront d'un accès prioritaire et de tarifs préférentiels. Il s'agit des groupes structurés d'intérêt social, culturel et sportif établis dans le quartier Nord, sur le territoire de la Ville de Bruxelles ou sur celui de la Région de Bruxelles-Capitale, et qui mettent en place des activités accessibles aux habitants du quartier Nord.

Seuls les groupes structurés peuvent obtenir des tranches horaires dans le programme de l'année. Les services, organismes privés, asbl, associations de fait et entreprises privées sont assimilés à des groupes structurés. Au moins 20% du nombre total des tranches horaires seront accessibles aux particuliers qui ne font pas partie d'un groupe structuré, pour qu'ils puissent avoir accès au centre culturel et sportif.

En ce qui concerne le centre sportif de la STIB à Haren, nous étudions actuellement la façon de l'intégrer au mieux dans la vie urbaine.

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Je vous remercie pour votre réponse détaillée sur la salle de sports de la chaussée d'Anvers. Cependant, j'aurais voulu avoir plus d'informations sur la salle de sports de Haren.*

12 vertegenwoordigers van de bewoners en de gestructureerde groepen van de Noordwijk. Bedoeling is dat dit comité advies uitbrengt over het beheer van het centrum en de activiteiten die er plaatsvinden.

Deze buurtinfrastructuur zal hoofdzakelijk ter beschikking worden gesteld van de bewoners en de verenigingen van de Noordwijk. Bepaalde categorieën gebruikers zullen prioritair toegang hebben tot de infrastructuur en voorkeurtarieven genieten. Deze prioritaire gebruikers zijn: de gestructureerde groepen van sociaal, cultureel en sportief belang die in de Noordwijk gevestigd zijn en activiteiten op touw zetten die toegankelijk zijn voor de bewoners van deze wijk; de gestructureerde groepen van sociaal, cultureel en sportief belang die op het grondgebied van de stad Brussel gevestigd zijn en activiteiten op touw zetten die toegankelijk zijn voor de bewoners van de Noordwijk; en tot slot de gestructureerde groepen van sociaal, cultureel en sportief belang die op het grondgebied van het Brussels Gewest gevestigd zijn en activiteiten op touw zetten die toegankelijk zijn voor de bewoners van de Noordwijk.

De aanvragen voor het gebruik van de zalen worden via een projectoproep verzameld. Enkel de gestructureerde groepen kunnen uurblokken in het jaarprogramma verkrijgen. Diensten, privé-instellingen, vzw's, feitelijke verenigingen en privé-bedrijven worden als gestructureerde groepen beschouwd. Minstens 20% van het totaal aantal uurblokken zal worden vrijgehouden, zodat particulieren die geen deel uitmaken van een gestructureerde groep, toegang zouden hebben tot het sport- en cultuurcentrum.

Wat het sportcentrum van de MIVB in Haren betreft, zijn we nog aan het bekijken hoe we dat beter in het stadsleven kunnen integreren.

De voorzitter. - Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe. - Ik dank u van harte voor het uitvoerig antwoord over de sportzaal aan de Antwerpsesteenweg. Ik had evenwel graag ook meer informatie gehad over die in Haren.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Vous vous inquiétez du fait que de l'argent des fonds européens destiné aux équipements d'intérêt collectif puisse être affecté à une salle de sports utilisée à des fins privées.*

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *En effet, il y a eu un malentendu à ce propos. J'ai toutefois également demandé si les associations sportives et les habitants de Haren auront accès à cette salle.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Nous sommes encore en train d'examiner comment utiliser cette salle de sports.*

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Quand pourrez-vous nous communiquer plus d'informations ?*

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

- L'incident est clos.

De heer Pascal Smet, minister.- *Uw maakte zich zorgen dat er geld van de Europese fondsen voor voorzieningen van collectief belang gebruikt zou worden voor een sportzaal die voor particuliere doeleinden wordt ingezet, namelijk het MIVB-personeel.*

Mevrouw Els Ampe.- *Daarover was inderdaad een misverstand ontstaan. Ik heb echter ook gevraagd of de Harense sportverenigingen en de Harense inwoners toegang zouden krijgen tot die zaal.*

De heer Pascal Smet, minister.- *Ik kan alleen maar zeggen dat we nog aan het onderzoeken zijn hoe die sportzaal kan worden gebruikt.*

Mevrouw Els Ampe.- *Wanneer zult u meer informatie kunnen meedelen?*

De heer Pascal Smet, minister.- *Te gepasten tijde.*

- Het incident is gesloten.