BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

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

VERGADERING VAN

WOENSDAG 11 JULI 2007

RÉUNION DU

MERCREDI 11 JUILLET 2007

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.

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.

INHOUD

INTERPELLATIES 5

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 5

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

betreffende "de omlegging van de tramlijnen naar het Centraal Station".

Bespreking – Spreker: **de heer Pascal Smet,** minister. 7

Moties - Indiening 10

- van de heer Philippe Pivin 11

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

betreffende "de invoering van een systeem van gratis fietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Bespreking – Sprekers: **de heer Yaron Pesztat, de heer Willy Decourty, de heer Jacques De Coster, de heer Pascal Smet,** minister. 15

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 5

- de Mme Viviane Teitelbaum 5

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

concernant "la déviation des lignes de tram vers la Gare Centrale".

Discussion – Orateur : **M. Pascal Smet,** ministre. 7

Ordres du jour – Dépôt 10

- de M. Philippe Pivin 11

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

concernant "l'implantation en Région de Bruxelles-Capitale d'un système d'usage du vélo gratuit".

Discussion – Orateurs : **M. Yaron Pesztat, M. Willy Decourty, M. Jacques De Coster, M. Pascal Smet,** ministre. 15

MONDELINGE VRAGEN 22

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 22

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

betreffende "het nieuwe MIVB-net".

- van mevrouw Françoise Schepmans 27

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

betreffende "de nieuwe tramlijn 94".

- van mevrouw Françoise Schepmans 31

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

betreffende "de verlenging van buslijn 50".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 33

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

betreffende "de stopplaats voor de bussen van de MIVB tegenover de Heldensquare".

QUESTIONS ORALES 22

- de Mme Viviane Teitelbaum 22

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

concernant "le nouveau réseau de la STIB".

- de Mme Françoise Schepmans 27

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

concernant "la nouvelle ligne du tram 94".

- de Mme Françoise Schepmans 31

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

concernant "l'extension de la ligne du bus 50".

- de Mme Viviane Teitelbaum 33

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

concernant "la zone d'arrêt des bus de la STIB en face du square des Héros".

Voorzitterschap: de heer Willem Draps, voorzitter.
Présidence : M. Willem Draps, président.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de omlegging van de tramlijnen naar het Centraal Station".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De MIVB overweegt om de trams in de Koningsstraat via het Koningsplein om te leiden langs de Ravensteinstraat, de Koloniënstraat, de Jonkersstraat en de Treurenberg tot aan het Leuvenseplein, waar zij opnieuw het oorspronkelijke traject zouden volgen. Doel is de treinreizigers aan het Centraal Station een betere aansluiting op het openbaar vervoer te bieden.*

Er zijn niettemin een aantal elementen waarmee rekening moet worden gehouden. Een dergelijke omleiding vereist heel wat technische ingrepen, zoals de integratie van de tramrails in het wegdek, het plaatsen van de bovenleidingen, de tramhaltes en wachthuisjes, enzovoort.

Dit project zal ook heel wat geld kosten, te meer daar een deel van het traject eigenlijk een viaduct is. Dat is niet de meest geschikte structuur voor een tramlijn. De trams zullen bovendien de geluids- en trillingenhinder doen toenemen, meer bepaald voor het Paleis van Schone Kunsten, dat twee jaar geleden een nieuwe zaal heeft gebouwd onder het

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "la déviation des lignes de tram vers la Gare Centrale".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je souhaiterais aborder la question de la déviation des trams circulant rue Royale, en vue de leur passage à proximité de la Gare Centrale. En effet, la STIB envisagerait de détourner ses lignes de tram entre la place Royale et le Treurenberg, afin de permettre à celles-ci de desservir la Gare Centrale. L'itinéraire préconisé verrait les véhicules quitter leur trajectoire actuelle à hauteur de la place Royale pour emprunter la rue Ravenstein, la rue des Colonies, la rue du Gentilhomme et enfin la rue du Treurenberg, pour rejoindre le parcours initial à hauteur de la place de Louvain. Ce projet semblerait motivé par la volonté d'offrir aux navetteurs de la gare une plus grande facilité d'accès aux transports en commun.

A ce stade, il nous paraît cependant qu'un certain nombre d'éléments doivent être pris en considération. Tout d'abord, l'ampleur des travaux ne semble pas des moindres. L'implantation de lignes de tram entraînerait des aménagements techniques importants. Pensons à la création des quais d'embarquement et à la construction d'abris, à

viaduct, en dus onder de toekomstige tramrails. Het gaat dus niet om een risico, maar om een echt probleem!

Ook het uitzicht van de wijk zal aanzienlijk veranderen. Waarom heeft de MIVB voor een tram gekozen in plaats van voor kleine bussen?

Er wordt al meer dan 200 jaar gediscussieerd over de verbinding tussen de boven- en de benedenstad. De Ravensteinstraat vormt het meest kwetsbare deel van die verbinding: het is een steile weg met veel bochten. Is dit echt het beste traject voor een tram?

Het Centraal Station ligt op het traject van vele bussen en metro's. Over de verbinding met het Centraal Station hoeft de MIVB zich dus niet te bekommeren.

Dit project heeft duidelijk ook een aantal nadelen. Ik kan me niet inbeelden dat de MIVB niet wist dat men onder de viaduct stoot op zalen van het Paleis voor Schone Kunsten!

Steunt u dit initiatief van de MIVB? Hoe ver staat het dossier? Werden er effectenstudies uitgevoerd om de eventuele hinder te evalueren? Heeft men alternatieven onderzocht? Welke?

la mise en place des câbles d'alimentation et des mâts qui doivent les supporter, ou encore à l'intégration de rails dans les voiries, sans parler de l'éventualité d'un aménagement en site propre à cet endroit.

Il faut ajouter à cela le fait qu'une partie du tronçon emprunté est en réalité un viaduc, dont la structure ne semble pas la plus appropriée pour accueillir ce genre de transformations. Par ailleurs, et cet aspect est lié au précédent, cette initiative n'est pas indolore financièrement. Eu égard à l'importance des travaux, il n'est pas insensé de s'inquiéter des coûts que représenteraient ces changements.

Ensuite, la réorganisation des lignes de tram n'est pas sans causer de nombreuses nuisances sonores et visuelles. Il est certain que l'installation des lignes de tram entraînera une augmentation du bruit et des vibrations, préjudiciables notamment aux salles de spectacles du Palais des Beaux-Arts. Il faut en effet rappeler que le Palais des Beaux-Arts a inauguré il y a deux ans une nouvelle salle, conçue par l'architecte Georges Baines. Elle est précisément située sous le viaduc de la rue Ravenstein, donc sous les futurs rails de tram ! Il ne s'agit donc pas seulement d'un risque, mais d'un vrai problème.

L'esthétique du quartier ne sera pas davantage épargnée, puisque les multiples modifications résultant de cette déviation bouleverseraient considérablement, voire défigureraient, l'un des endroits formant le coeur, mais aussi l'âme de notre capitale. S'il y a réellement une demande, pourquoi la STIB choisirait-elle le tram, qui nécessite une infrastructure très lourde, plutôt qu'un petit bus ? Il faut rappeler que le Mont des Arts et la liaison entre la ville basse et la ville haute à cet endroit ont suscité plus de deux cents ans de débats à Bruxelles. La rue Ravenstein est précisément le lieu le plus fragile de cette liaison. C'est une voirie en courbe et en contre-courbe, par ailleurs à forte pente. Est-ce vraiment à cet endroit qu'il faut faire passer un tram ?

Enfin, l'objectif de la STIB de desservir la Gare Centrale nous semble déjà atteint, puisqu'une multitude de bus et de métros transitent déjà par la gare.

Comme nous venons de le constater, cette formule

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben op de hoogte van dit project. In het beheerscontract van de MIVB staat de realisatie ervan gepland voor de periode 2008-2011. Ik heb me ter plaatse vergewist van de haalbaarheid van het project en heb contact opgenomen met de verantwoordelijken van Brussel-Stad, die het project om verscheidene redenen veeleer genegen zijn.*

Ten eerste wordt er een verbinding gemaakt tussen de boven- en de benedenstad. Het potentieel van deze nieuwe tramlijn is enorm: uit het IRIS-plan II blijkt dat de huidige metro- en tramlijnen verzadigd zijn. Wellicht kan het aantal reizigers tussen de boven- en de benedenstad verdubbelen door deze nieuwe tramlijnen.

Ten tweede past het project in een ruimer stadsproject. Momenteel is het plein voor Fortis, naast de Shell Building, verloren ruimte. Door de nieuwe trams zou deze openbare ruimte een concrete invulling krijgen. Door een nieuwe ingang te creëren in het Centraal Station, zou het een soort multimodaal platform worden, waar men op tram,

ne présente pas que des avantages et laisse entrevoir une série de questions en termes de pertinence du projet. Ou alors la STIB ne savait pas que la rue était un viaduc et ignore qu'il y a des salles du Palais des Beaux-Arts en-dessous et il s'agirait dans ce cas d'une nouvelle histoire belge !

C'est la raison pour laquelle nous souhaiterions obtenir une série d'éclaircissements et de réponses dans ce dossier. Ainsi, soutenez-vous l'initiative de la STIB et les démarches déjà entreprises en ce sens ?

D'autre part, pouvez-vous nous informer sur l'état d'avancement de cette procédure éventuelle ? A cet égard, des études d'incidences ont-elles été effectuées préalablement pour évaluer l'impact des nuisances potentielles engendrées par un tel projet ? Des pistes alternatives ont-elles été ou sont-elles envisagées ? Si oui, lesquelles ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis au courant de ce projet de la STIB, qui est par ailleurs repris dans son contrat de gestion comme un des projets à réaliser au cours de la période 2008-2011. Avant de donner le feu vert, j'ai parcouru avec des responsables de la STIB le trajet à pied pour voir s'il était valable. Nous avons également pris contact avec la Ville de Bruxelles pour connaître son sentiment qui, pour plusieurs raisons, est plutôt favorable.

Premièrement, ce projet permet une liaison entre le haut et le bas de la ville. Ainsi, Uccle et l'avenue Louise auront un accès direct à la Gare Centrale et seront à deux pas de la Grand-Place, ce qui représente une amélioration notable. Les chiffres d'IRIS II démontrent qu'une liaison supplémentaire est nécessaire, étant donné la saturation du métro et des lignes de tram. Avec la création de ces lignes, le nombre de clients entre le haut de la ville et la Gare Centrale sera doublé. Le potentiel de ces lignes de tram, qui seront desservies par des nouveaux trams, est énorme.

Deuxièmement, il est clair que le tram doit

bus, metro of trein kan overstappen.

De voordelen zijn becijferd in het nieuwe IRIS-plan, dat ik in het najaar zal voorstellen. Dat plan toont duidelijk aan dat een buslijn niet voldoende is. Gezien de exponentiële groei van de mobiliteitsvraag zijn wij verplicht het tramverkeer uit te breiden.

Het project heeft ook een aantal nadelen. De afdaling via het Koningsplein biedt een prachtig zicht op de stad. Ik ga er zelf graag naar de ondergaande zon kijken. Het project kan dat uitzicht bederven. Daarom heb ik de MIVB gevraagd een simulatie uit te voeren en een andere soort bovenleiding te overwegen.

De MIVB heeft in een voorbereidende studie verschillende mogelijkheden onderzocht. Wij hadden als alternatief aan de Kunstberg gedacht, maar de helling van 7% is te steil voor de trams, de bocht is te kort en de bovenleidingen zijn te hoog.

Wij zullen de komende maanden een meer gedetailleerde technische en stedenbouwkundige studie uitvoeren. Dankzij de nieuwste technieken kan bijvoorbeeld worden voorkomen dat het geluid en de trillingen tot de zalen van het Paleis voor Schone Kunsten doordringen.

s'inscrire dans un projet urbain. La place devant Fortis, à côté du Shell Building, est pour le moment une place perdue. Elle s'apparente davantage à un trou avec un trottoir élargi, une bande bus et des parkings. L'arrivée du tram permettrait d'aménager ces espaces publics perdus en véritables places publiques et de créer dans le même temps une nouvelle entrée de la Gare Centrale, qui deviendrait en quelque sorte une station intermodale entre le tram, le bus, le métro et le train.

Les avantages sont chiffrés dans le plan IRIS, plan que nous allons présenter cet automne. Ce dernier montre clairement que le bus ne suffit pas, compte tenu de la croissance exponentielle de la demande de mobilité dans notre Région. Cette croissance nous force à développer les transports par tram.

Le projet a des inconvénients. La descente de la place Royale vers le Palais des Beaux-Arts et la Gare Centrale offre une très belle vue sur la ville. Personnellement, j'aime m'y rendre pour contempler le coucher du soleil. Le risque de gâcher cet endroit existe. J'ai donc demandé à la STIB de réaliser une simulation, en envisageant un autre type de caténaire.

Dans une étude préliminaire, la STIB a envisagé différentes possibilités. Nous procéderons à une étude approfondie dans les prochains mois. Nous ne frustrerons évidemment pas Paul Dujardin dans son travail en l'empêchant d'utiliser les salles du Palais des Beaux-Arts. Les nouvelles techniques - entre autres la dalle flottante - permettent d'éviter que le bruit ou les vibrations ne parviennent jusqu'aux salles. Nous n'avons pas besoin d'une étude d'incidences au sens juridique, mais une étude technique et urbanistique sera évidemment menée. Une fois en possession de cette étude, nous prendrons une décision définitive.

Nous avons envisagé la descente du Mont des Arts comme alternative, mais elle a dû être abandonnée parce que la pente de 7% est trop importante pour les trams, mais aussi parce que la boucle est trop petite et que la hauteur des caténaires sur les arches du Mont des Arts pose problème. Le trajet que nous envisageons descend de la place Royale en passant par les Beaux-Arts, et remonte par la rue des Colonies. La rue Treurenberg - où passent actuellement les bus - sera exclusivement réservée

aux bus et aux trams. C'est par là que ceux-ci rejoindront l'axe. Les rails disparaîtront à côté du Parc royal.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De verbinding met de benedenstad is een belangrijke ingreep op stedenbouwkundig vlak. U kunt dit aspect niet van de tafel vegen met de opmerking dat u op die plaats graag naar de ondergaande zon kijkt! Dat doet de patrimoniale waarde van die plaats geen recht aan!*

Mme Viviane Teitelbaum.- Malgré les nécessités et le développement du réseau, qui sont indéniables, cette liaison au bas de la ville est importante sur le plan urbanistique et sur le plan de la valeur de notre capitale. Vous ne pouvez pas balayer cet aspect d'un regret en disant que vous aimez, vous aussi, vous y rendre pour contempler le coucher du soleil ! Cette réflexion personnelle n'a pas beaucoup de poids par rapport à la valeur patrimoniale de l'endroit !

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb dezelfde vraag gesteld. Ik wacht op de simulatie. De bovenleidingen mogen het uitzicht niet bederven, maar we moeten de voor- en nadelen goed afwegen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Il est trop tôt pour l'envisager. Il faut attendre la simulation. J'ai posé la même question. Les câbles ne peuvent gâcher l'esthétique. Le dispositif doit être bien intégré. Cet aspect est pris en considération. A mon avis, il constitue le seul inconvénient. Mais il faut peser le pour et le contre.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Een ander nadeel is het financieel aspect. De nieuwe technologieën waarover u het hebt, zijn niet goedkoop. Bovendien is mij gezegd dat de trillingen wel degelijk voor problemen zullen zorgen.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Il y a un deuxième inconvénient, d'ordre financier. En effet, la technologie dont vous parlez, cette dalle flottante notamment, qui sera mise en place pour empêcher toute vibration dans les salles situées en dessous et pour compenser le problème du viaduc, ne représente pas un petit budget. Si vous affirmez que grâce à cette technologie, les vibrations ne perturberont pas ces salles, je suis prête à vous croire. Je me suis toutefois renseignée et on m'a dit que les vibrations poseront bel et bien problème.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Uw bezorgdheid is terecht. Wij hebben een principepsakkoord met de MIVB om die aspecten te onderzoeken. De technische en stedenbouwkundige studie moet de haalbaarheid van het project onderzoeken. Dit project kan de mobiliteit tussen de boven- en benedenstad verbeteren en de reissnelheid verhogen. Bovendien zal het project tot een heraanleg van de openbare ruimte leiden.*

M. Pascal Smet, ministre.- Vos préoccupations sont justifiées. Il faut bien les examiner. Cela fait partie de l'étude. Nous avons donné un accord de principe à la STIB pour qu'elle examine cet aspect. Maintenant, l'étude technique et urbanistique devra démontrer la faisabilité du projet. Nous en sommes à cette phase. Je pense qu'il s'annonce bénéfique pour la mobilité entre le haut et le bas de la ville. Il ne faut pas oublier également que l'on peut considérer ceci comme une mesure "vicom", et que cet aménagement de l'espace public améliorera considérablement la vitesse commerciale.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Lorsque vous dites

blijf het vreemd vinden dat die verbinding niet met bussen alleen mogelijk is. Het verbaast mij ook dat mijn collega's niet op mijn interpellatie hebben gereageerd.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat bewijst dat het een goed project is!*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Tot besluit van deze interpellatie dien ik een gemotiveerde motie in.*

Moties - Indiening

De voorzitter.- Tot besluit van deze interpellatie werd een gemotiveerde motie ingediend door mevrouw Viviane Teitelbaum en de heer Philippe Pivin, die luidt als volgt:

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum betreffende "de omlegging van de tramlijnen naar het Centraal Station" en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken;

- Aangezien de aanleg van tramlijnen grote technische aanpassingen zou vereisen;

- Aangezien een deel van het gebruikte traject eigenlijk een viaduct is waarvan de structuur niet het meest geschikt lijkt voor een dergelijke aanpassing;

- Aangezien het niet onredelijk is om zich vragen te stellen bij de kosten van deze aanpassingen, gelet op de omvang van de werken;

- Aangezien de herorganisatie van de tramlijnen heel wat lawaai- en visuele hinder veroorzaakt

que cela ne peut pas se faire uniquement avec des bus, mais qu'il faut également des trams, cela m'interpelle. Enfin, la dernière remarque que je voulais faire ne vous concerne peut-être pas, mais concerne mes collègues des autres formations politiques. Je suis surprise qu'il n'y ait aucune réaction à mon interpellation de leur part.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est un beau projet. C'est la conclusion qu'il faut en tirer !

Mme Viviane Teitelbaum.- Je ne le pense pas. M. le président, je dépose un ordre du jour motivé.

Ordres du jour - Dépôt

M. le président.- En conclusion de cette interpellation, un ordre du jour motivé a été déposé par Mme Viviane Teitelbaum et M. Philippe Pivin. Il est rédigé comme suit :

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de Mme Viviane Teitelbaum concernant «la déviation des lignes de tram vers la Gare Centrale» et la réponse du Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics;

- Vu que l'implantation de lignes de trams entraînerait des aménagements techniques d'importance;

- Vu qu'une partie du tronçon emprunté est, en réalité, un viaduc dont la structure ne semble pas la plus appropriée pour accueillir ce genre de transformation;

- Vu que, eu égard à l'importance des travaux, il n'est pas insensé de s'inquiéter des coûts que représentent ces changements;

- Vu que la réorganisation des lignes de trams n'est pas sans causer de nombreuses nuisances

en de aanleg van tramlijnen het geluid en de trillingen zal doen toenemen wat hinderlijk is voor met name de concertzalen van het Paleis voor Schone Kunsten;

- Aangezien de esthetiek van de wijk ook niet gespaard zal blijven omdat de talrijke aanpassingen als gevolg van deze omleiding tot een ingrijpende wijziging of zelfs een verminking zouden leiden van een van de wijken die niet enkel het hart, maar ook de ziel van onze hoofdstad vormen;

- Aangezien de doelstelling van de MIVB om het Centraal Station te bedienen volgens ons reeds gehaald is, omdat reeds tal van bussen en metro's bij of in het station stoppen;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- alles in het werk te stellen opdat dit project herzien zou worden en andere oplossingen gezocht zouden worden. ».

De voorzitter.- Een eenvoudige motie wordt ingediend door de heren Willy Decourty en Yaron Pesztat.

sonores et visuelles et que l'installation des lignes de trams entraînera une augmentation du bruit et des vibrations préjudiciables, notamment aux salles de spectacles du Palais des Beaux-Arts;

- Vu que l'esthétique du quartier ne sera pas non plus épargnée puisque les multiples modifications résultant de cette déviation bouleverseraient considérablement, voire défigureraient, un des endroits formant le coeur mais aussi l'âme de notre capitale;

- Vu que l'objectif de la STIB de desservir la Gare Centrale nous semble déjà atteint puisqu'une multitude de bus et de métros transitent déjà par la gare;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de tout mettre en oeuvre afin que ce projet soit revu et que des pistes alternatives soient envisagées. ».

M. le président.- Un ordre du jour pur et simple est déposé par MM Willy Decourty et Yaron Pesztat.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de invoering van een systeem van gratis fietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).- Op 17 september 2006 ging het project Cyclocity van start. Ter herinnering: Cyclocity is een openbare*

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "l'implantation en Région de Bruxelles-Capitale d'un système d'usage du vélo gratuit".

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

M. Philippe Pivin.- Le 17 septembre 2006, la commune de Bruxelles-Ville inaugurait le projet "Cyclocity". Pour rappel, il s'agit d'un système

fietsverhuurdienst.

Het project werd met veel bombarie aangekondigd als een originele oplossing om het mobiliteitsprobleem aan te pakken. Nu blijkt het een groot fiasco te zijn.

Als redenen voor de mislukking werd onder meer het grillige weer en het heuvelachtige karakter van Brussel aangehaald. Bovendien zouden de zware fietsen nogal onhandig zijn.

Ik denk dat de belangrijkste redenen voor de mislukking elders te zoeken zijn. Zo is de omvang van het project te beperkt om echt aantrekkelijk te zijn: er zijn slechts 250 fietsen beschikbaar, en de 23 verdeelpunten staan enkel in Brussel-Stad. Bovendien is het duur om de fietsen te gebruiken.

In feite is Cyclocity een duur gadget voor toeristen geworden. Als de criteria van het regeringsbesluit van 1 september 2006 daadwerkelijk werden gevolgd, zouden er in heel het gewest 480 verdeelpunten en 4.800 fietsen beschikbaar moeten zijn.

In Brussel-Stad worden er maandelijks 1.600 fietsen verhuurd. In feite blijven er dus voor elke gebruikte fiets doorgaans vier aan de kant staan. Het is dan ook niet overdreven om van een fiasco te spreken.

In steden waar het systeem succes heeft, zoals Lyon en Barcelona, gebruikt men de fietsen voornamelijk om de afstand van het openbaar vervoer naar het werk te overbruggen.

De Europese wijk en de wijken rond het Noord- en het Zuidstation zijn niet in het project opgenomen. Ik betreur het eigengereide optreden van de voormalige schepen van Mobiliteit van Brussel-Stad, die blijkbaar meer op electoraal succes uit was dan op een grondig overdacht project voor heel het gewest. De schepen in kwestie had met de andere gemeenten moeten samenwerken.

Een andere reden voor het falen van Cyclocity is de prijs. In Lyon en Barcelona is het eerste half uur gratis, terwijl de Brusselse teller vanaf de eerste minuut loopt. De gemeentelijke mandatarissen weten dat er een hevige concurrentiestrijd woedt

individuel de transport public moyennant la mise à disposition de vélos en libre-service.

Présenté avec force publicité et effets médiatiques, Cyclocity nous avait été vanté comme une solution originale permettant de régler en partie les problèmes de mobilité. Après une dizaine de mois d'utilisation, il semble que ce soit un fiasco de grande ampleur.

Parmi les diverses raisons qui ont été invoquées pour l'expliquer, on cite une météo capricieuse, la topographie vallonnée de notre Région, bien que l'Albertine ne soit pas le Tourmalet, ni le Mur de Grammont. On cite également le poids et l'inconfort du matériel, ce que je comprends davantage. La firme qui exploite le système aurait d'ailleurs pour intention de remplacer les pneus pleins des vélos par des pneus à chambre à air.

Quoi qu'il en soit, ces raisons ne sont que très anecdotiques par rapport à deux autres causes qui sont d'une part la taille critique du projet et d'autre part le coût pour l'usager. En effet, le système actuellement en place dans le Pentagone me semble trop modeste pour être réellement attractif et efficace. Il n'y a pour l'instant que 23 stations implantées sur le territoire de la seule ommune de Bruxelles-Ville et environ 250 vélos disponibles en permanence.

Ce nombre restreint de machines et de stations fait actuellement de ce projet un fort beau et coûteux gadget pour touristes. Si on extrapole les critères que le gouvernement régional a défini dans l'arrêté du gouvernement du 1er septembre 2006, à savoir un minimum de six points de location par kilomètre carré et de dix vélos par point de location, on arriverait à un nombre de 480 stations pour 23 actuellement et de 4.800 vélos pour environ 250 en permanence pour couvrir l'ensemble de la Région. Nous sommes évidemment assez loin du compte.

Le nombre de sorties renseigné pour la commune de Bruxelles-Ville s'élève à 1.600 par mois. Un mois comptant 30 jours, avec 250 vélos disponibles en permanence, cela fait 50 sorties par jour, donc un vélo sur cinq qui est loué en réalité. Vous comprendrez pourquoi j'insiste sur le mot "fiasco" en préambule de cette intervention.

tussen twee bedrijven die de contracten voor de affiches willen binnenhalen. De werkwijze van de verschillende operatoren komt de promotie van de fiets niet ten goede.

Net als anderen meen ik dat men de fiets na gebruik op een andere plaats moet kunnen achterlaten dan de plaats waar men hem heeft opgepikt.

In L'Echo van 26 mei 2007 zegt u in september een audit te zullen uitvoeren. Wie zal die opdracht uitvoeren? Waarnaar zal de audit juist peilen? Naar het eigengereide optreden van Brussel-Stad of naar de invoering van het systeem op het hele gewestelijke grondgebied? Wordt het een technische audit om de twee concurrentiële systemen met elkaar te vergelijken? Of wordt het een financiële en/of juridische audit? Zullen de gemeenten en de fietsverenigingen bij de audit worden betrokken? Wanneer zullen we de resultaten ontvangen?

In hetzelfde artikel zegt u nog het gebruik van de fietsen gratis te willen maken en u niet te willen mengen in de relatie tussen de gemeenten en de betrokken bedrijven.

Ik ben blij dat u tenminste op dit vlak de gemeentelijke autonomie respecteert. De gemeenten kunnen dit dure systeem echter niet alleen bekostigen. Zult u daarom de financiering herzien? Wilt u het systeem uitbreiden tot heel het gewest of het daarentegen beperken tot enkele centrale gemeenten of wijken?

Een dergelijk systeem is bedoeld om complementair te zijn met het openbaar vervoer. Is een gecombineerd tarief MIVB-NMBS-Cyclocity mogelijk? Zult u samenwerken met verschillende administraties of privé-ondernemingen in het kader van de vervoersplannen?

Dans les villes où le système connaît un succès, comme à Lyon ou Barcelone, l'expérience montre que les vélos sont utilisés, hormis dans les centres historiques, par des travailleurs effectuant les dernières centaines de mètres séparant leur bureau des arrêts de transport en commun.

On constate qu'actuellement, à Bruxelles-Ville, une zone comme le quartier européen n'est même pas couverte. Il semble de plus en plus se vérifier que le projet porté par le précédent échevin de la Mobilité de la commune de Bruxelles-Ville, lequel est passé entre-temps d'ECOLO au Parti socialiste - ceci pour le plus grand bonheur des écologistes -, relevait davantage d'un coup médiatique judicieusement lancé avant les élections communales que d'une réalisation réfléchie.

Je ne peux que regretter le cavalier seul de la ville de Bruxelles qui laisse sans couverture les gares du Midi et du Nord. L'échevin responsable aurait été plus avisé de collaborer avec toutes les communes de la Région que de se lancer seul dans une réalisation vouée à l'échec, juste pour mettre une plume à son chapeau avant une échéance électorale.

L'autre raison inhérente à l'échec de Cyclocity est le coût demandé aux utilisateurs : ceux-ci doivent payer dès la première minute d'utilisation, alors qu'à Lyon ou Barcelone, la première demi-heure d'utilisation est gratuite. Ces deux villes ont, par ailleurs, largement investi pour subsidier le système. On ne peut pas dire que le contrat conclu par la commune de Bruxelles soit moins onéreux pour la collectivité que pour ces deux villes.

Tous les municipalistes savent qu'une guerre commerciale féroce fait rage entre deux sociétés pour obtenir les contrats dans les différentes communes. En tant que responsables communaux, nous sommes soumis à une sorte de harcèlement de la part de ces entreprises. Il me semble regrettable pour la promotion du vélo et certainement pour la mobilité, de devoir constater la présence non compatible de plusieurs opérateurs.

A l'instar d'autres collègues, je plaide pour que l'on puisse prendre un vélo à la Basilique de Koekelberg et le déposer sans problème à la place Flagey plutôt que d'être condamné à le restituer à la Basilique de Koekelberg.

Dans l'"Echo" du 26 mai 2007, vous annonciez que vous alliez procéder à un audit régional au mois de septembre. Pour remédier au fiasco actuel, une concertation est effectivement de mise. J'aimerais obtenir néanmoins de votre part des informations sur cet audit.

Qui sera chargé de cette mission ? Quels seront les contours de cet audit ? Portera-t-il sur le problème spécifique lié au fait que la commune de Bruxelles-Ville fait cavalier seul ou allez-vous analyser en profondeur l'implantation du système sur l'ensemble du territoire régional, quitte à revoir les conditions techniques contenues dans l'arrêté du 1er septembre 2006 ?

S'agira-t-il d'un seul audit technique sur les avantages et les inconvénients des deux systèmes concurrents ou, au contraire, d'une étude financière et/ou juridique, menée de concert ? Quelles seront les personnes et les entités rencontrées ? Les communes seront-elles associées à cette démarche ? Les associations de promotion du vélo seront-elles consultées ? Dans quel délai recevrons-nous les résutalts de cette enquête ?

Vous avez déclaré dans l'"Echo" que vous souhaitiez introduire la gratuité de l'utilisation de ces vélos et que vous comptiez ne pas vous immiscer dans les affaires qu'entretiennent les communes avec les afficheurs.

Je me réjouis de ce que vous respectiez sur ce point l'autonomie communale - que vous ne portez pas toujours dans votre coeur -, mais les coûts d'un tel système étant très élevés et les communes ne pouvant les supporter seules, j'aimerais savoir si, le cas échéant, vous allez revoir le financement introduit par l'arrêté du 1er septembre et si vous imaginez par exemple étendre le système à l'ensemble du territoire régional ou, au contraire, le limiter à certaines communes centrales ou même à des parties de commune.

Enfin, l'avantage des systèmes de type Cyclocity étant la complémentarité avec les transports publics, ne peut-on réfléchir à des tarifs combinés STIB, SNCB, Cyclocity, voire imaginer une collaboration avec différentes administrations ou des sociétés privées dans le cadre de plans de déplacement ? Cela fait beaucoup de questions et

Bespreking

De voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat *(in het Frans).- We mogen het kind niet met het badwater weggooien.*

We gaan gedeeltelijk akkoord met de vaststellingen van de heer Pivin. Het initiatief heeft niet het verhoopte succes gekend. Er moet een audit komen, want er zijn ongetwijfeld nog andere redenen die aan de grondslag van deze mislukking liggen.

Bij de interpretatie van de resultaten dient rekening te worden gehouden met de verdeelpunten. Een audit zal daarin meer duidelijkheid brengen.

Het is niet omdat het initiatief van Brussel-Stad geen onverdeeld succes is, dat het principieel fout zit. Het systeem heeft slechts zin als het op bovengemeentelijk niveau wordt georganiseerd, tenzij het uitsluitend gericht is op toeristen, de toeristische zones en het centrum. De investeringen in een dergelijk systeem staan dan niet in verhouding tot de opbrengst ervan voor het gewest. Het past niet in het mobiliteitsbeleid, het IRIS-plan en de overstapmogelijkheden binnen het openbaar vervoer. Het eerste gewestelijk ontwikkelingsplan uit 1993 beoogde 10% verplaatsingen per fiets. Deze doelstelling wordt nog lang niet gehaald en is waarschijnlijk onrealistisch.

We hebben altijd al de fiets gepromoot als alternatief voor de auto. Het project Cyclocity is daarvan een voorbeeld. Het moet dus in een ruimer kader worden geplaatst dan de invulling van een toeristische behoefte.

Het initiatief moet worden uitgebreid naar meerdere gemeenten en misschien naar het volledige Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat vraagt nader onderzoek.

We moeten dit denkspoor verder uitdiepen. Het systeem werkt goed in andere steden, die wellicht andere kenmerken hebben dan het gewest. Hierbij speelt het reliëf een belangrijke rol. Het gebruik

j'espère que vous ne me répondrez pas uniquement que vous y réfléchissez.

Discussion

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

M. Yaron Pesztat.- Ne jetons pas le bébé avec l'eau du bain.

Nous souscrivons en partie aux constats objectifs posés par M. Pivin : l'opération n'a pas remporté le succès espéré. Il serait intéressant de réaliser un audit qui mette en évidence les raisons de ce demi-échec. M. Pivin en a évoqué quelques-unes, mais il en existe sans doute d'autres.

Il faut éventuellement nuancer les résultats en effectuant une analyse par station, parce que certaines stations sont beaucoup plus utilisées que d'autres. L'audit mettra certainement en évidence le caractère judicieux ou non de certains choix.

Ce n'est pas parce que l'opération mise en place par la commune de Bruxelles-Ville est pour partie un échec qu'il faut en rejeter le principe. Un système comme celui-là n'a de sens qu'à une échelle supracommunale, sauf s'il est exclusivement destiné aux touristes, qu'il vise les zones touristiques et se limite au centre et à un certain nombre d'extensions. Ce choix implique un coût relativement important par rapport au bénéfice qu'il génère pour la Région. Il ne s'inscrit pas dans le cadre de la politique de Mobilité, du plan IRIS et des objectifs relativement ambitieux qui sont les nôtres en matière de transfert modal. Le premier plan régional de développement, qui date de 1993, visait 10% de déplacements à vélo. Nous sommes très éloignés de ce chiffre et devrons peut-être revoir nos objectifs à la baisse.

Nous avons toujours l'objectif d'offrir une alternative à l'automobile, notamment par l'usage du vélo. C'est dans ce cadre que le projet Cyclocity avait été imaginé. Si nous le réduisons à une réponse à la demande touristique, nous nous trouvons dans un tout autre cadre et non plus dans l'objectif d'offrir une possibilité crédible d'augmenter la part de transfert modal à destination du vélo.

van de fiets in de stad moet hoe dan ook worden aangemoedigd.

Ik stel voor dat de regering een audit organiseert die de oorzaken van de mislukking onderzoekt, bepaalt onder welke voorwaarden het systeem wel kan functioneren en het initiatief voortzet met inachtneming van een aantal - vooral financiële - voorwaarden. Naast de eigenlijke kosten wordt immers een enorm hoge waarborg betaald voor de fietsen.

Het systeem moet worden verbeterd en uitgebreid tot het hele gewest.

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty *(in het Frans).- Het project van Brussel-Stad heeft op zijn minst de verdienste dat wij de nodige lessen uit dit proefproject kunnen trekken.*

Een eerste conclusie is dat een dergelijk project niet succesvol is op kleine schaal. De eerste geografische grens moet niet de gemeente, maar het gewest zijn.

Bovendien moeten de tarieven worden herzien. Zij moeten aantrekkelijker worden, zoals in Frankrijk, waar het eerste halfuur gratis is. Dat maakt het mogelijk dit vervoermiddel voor korte trajecten te gebruiken en vertrouwd te worden met het systeem.

Il faut étendre cette opération au-delà du centre-ville, éventuellement à la totalité de la Région bruxelloise. Cette possibilité doit être examinée commune par commune, quartier par quartier, en fonction des déplacements et de la demande estimée.

Cette idée ne doit pas être abandonnée. Elle est mise en oeuvre dans de nombreuses autres agglomérations, qui ne présentent pas toujours, il est vrai, les mêmes caractéristiques que la Région bruxelloise. Les dénivellations de notre Région dissuadent de nombreuses personnes, par rapport à d'autres villes qui sont tout à fait plates. Ce facteur entre en ligne de compte. Néanmoins, il faut maintenir l'objectif de favoriser l'usage du vélo en ville.

Ce dispositif est un moyen très intéressant parmi d'autres. J'encourage le gouvernement et le ministre à réaliser un audit, à examiner les causes de l'échec, à déterminer à quelles conditions le système peut fonctionner et à poursuivre l'opération en rencontrant une série d'objections, notamment celles relatives au coût, qui est très élevé. En dehors du coût à proprement parler, le cautionnement est énorme. Le montant qui figure sur la carte bancaire n'est pas toujours suffisant pour payer les cautions des vélos.

Bien que le système puisse être amélioré, il faut poursuivre dans cette voie et le généraliser à la totalité du territoire de la Région bruxelloise.

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

M. Willy Decourty.- L'expérience isolée de la commune de Bruxelles-Ville a au moins eu le mérite d'essuyer les plâtres. Il faut tirer les conclusions de cette expérience, même si l'on peut dire aujourd'hui que ce n'est pas une vraie réussite. Cette expérience était peut-être un peu précipitée et sans doute n'avait-on pas réfléchi à tout. Mais cela fait partie des aléas d'une expérience-pilote.

La première conclusion à tirer est que l'on ne peut envisager une telle expérience avec une limitation géographique à une commune, fût-elle Bruxelles-Ville, qui est particulièrement étendue. La première limite devrait être la Région elle-même, soit l'ensemble des dix-neuf communes.

Tot slot zijn de 19 gemeenten sterk aan hun autonomie gehecht. Een enkele organisator zou de situatie misschien vereenvoudigen, maar zou dan weer voor andere problemen zorgen. De constructeurs moeten in staat zijn om een compatibel systeem uit te werken. Dat vraagt uiteraard overleg tussen de gemeenten, want de situatie kan lokaal sterk verschillen. In Elsene zouden de fietsen bijvoorbeeld kunnen worden gebruikt om van de ene naar de andere universiteitscampus te rijden.

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

De heer Jacques De Coster *(in het Frans).- Ook ik denk dat we het project moeten voortzetten. Toch moeten de problemen eerst grondig worden geanalyseerd. De heer Pivin zegt terecht dat het project pas succesvol is als er voldoende mensen aan deelnemen.*

In Parijs komt er een gelijkaardig project, de Velib', dat veel ambitieuzer zal zijn dan het Brusselse Cyclocity. Het is duidelijk dat het Brusselse project zonder bijkomende inspanningen gedoemd is om te mislukken.

Velib' biedt het eerste half uur gratis aan, maar werkt wel met een dagabonnement van 1 euro. Daarnaast biedt Velib' nog een week- en een jaarabonnement aan. Maar hoe langer men de Parijse fietsen huurt, hoe duurder het gebruik. Dat roept vragen op.

Deuxièmement, la tarification est à revoir. Il faut qu'elle soit attractive, comme dans les villes françaises, qui offrent la première demi-heure. Cela permet d'amorcer la pompe et d'utiliser ce moyen de déplacement pour des trajets courts. Cela permet aussi de se familiariser avec ce type de transport.

Troisièmement, notre Région comporte dix-neuf communes qui tiennent à leur autonomie. La question n'est pas de faire un marché imposé et unique, qui pourrait simplifier la situation, mais poserait d'autres problèmes. Je pense par contre que les constructeurs sont à même d'imaginer, en fonction des marchés, un système qui soit compatible, malgré les différences entre les appareils. Cela implique évidemment une concertation entre les communes, parce que l'intérêt et la spécificité des différentes communes ne sont pas les mêmes. A Koekelberg, j'imagine que l'usage d'une bicyclette ne rencontre pas les mêmes spécificités que près de l'université, par exemple, où les vélos pourraient relier les deux campus.

Des spécificités locales peuvent donc être envisagées. Cela justifie l'intérêt d'une concertation entre les communes, en tirant parti des difficultés rencontrées par la commune de Bruxelles-Ville. Je me rallie donc à mes collègues pour demander les conclusions du ministre quant à l'audit qu'il a lancé, ou qu'il devrait lancer.

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

M. Jacques De Coster.- Je pense, à l'instar des intervenants précédents, mes deux collègues de la majorité, que l'expérience doit être poursuivie.

Ceci dit, je crois qu'il faut faire l'analyse du projet. M. Pivin a donné une piste intéressante : la masse critique du projet. Vous savez certainement que Paris va se lancer très prochainement dans l'expérience du Velib' et va instaurer le même dispositif. Or, si on considère les moyens mis en oeuvre à Paris - Paris intra muros comptera 750 stations et 10.000 vélos à l'inauguration et 20.000 vélos fin 2007 pour 3,5 millions d'habitants - et qu'on les compare avec ceux déployés à Bruxelles, on se rend compte que quelque chose ne va pas. Il me semble qu'un projet bruxellois devrait être plus ambitieux pour réussir.

En ce qui concerne les tarifs, à Paris, la première

In tegenstelling tot wat velen zeggen, kan een dergelijk systeem wel degelijk winstgevend zijn: in de pers las ik dat Velib' een jaarlijkse winst van 30 miljoen euro zou moeten opleveren. De Brusselse beleidsmakers zijn voorstander van een gesubsidieerd systeem. Hoe staat u tegenover de Parijse aanpak?

Het Parijse stadsbestuur is er niet tegen gekant de winst te investeren in de verbetering van de fietspaden. Waarom zijn dergelijke winstmarges niet mogelijk voor het project van Brussel-Stad en het gewest?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het idee van een automatische fietsverhuurdienst is er een van mijn voorganger. Om verschillende redenen ging het niet door, maar werd het opnieuw opgenomen in het Fietsplan. Wij hebben met de gemeenten vergaderd over een uitbreiding tot heel*

demi-heure sera gratuite - comme c'est le cas à Lyon -, mais il faudra à tout le moins payer un abonnement d'un euro par jour. Est-ce le cas également à Bruxelles ? A Paris, la première demi-heure coûtera donc un euro.

Dans la capitale française, il existe en fait trois types d'abonnement : un abonnement annuel qui coûte 29 euros, un abonnement hebdomadaire à cinq euros et un abonnement journalier fixé à un euro. Par la suite, les tarifs de Paris deviennent extrêmement chers parce que la deuxième demi-heure coûte un euro, la troisième deux euros et les suivantes quatre euros, ce qui fait que, si on utilise le vélo pendant 3 heures, la location revient à 19 euros, ce qui devient fort onéreux et pose donc problème.

Nous nous sommes inscrits ici dans une logique de projet coûteux et de subventionnement, dit-on. Quand je considère dans la presse le projet qui sera lancé à Paris, un sous-titre mentionne que Velib' devrait rapporter jusqu'à 30 millions d'euros par an, et il est écrit que ce sera la première fois qu'un transport public rapportera à la collectivité au lieu de lui coûter. A Bruxelles, nous nous trouvons dans une optique différente, celle d'un subventionnement. Je voudrais connaître votre sentiment à ce propos. Comment expliquez-vous que le projet français rapportera de l'argent à Paris ?

Un journaliste a demandé à l'adjoint aux transports de la Ville de Paris si, étant donné que Velib' va rapporter beaucoup d'argent à la Ville de Paris, l'argent du vélo retournera au vélo pour améliorer les itinéraires cyclables. L'édile a répondu que ce serait logique et qu'il défendra cette position. Dans la foulée, on peut se poser la question: pourquoi cela ne rapporte-t-il pas beaucoup d'argent à la Région bruxelloise et à la commune de Bruxelles-Ville ? J'aimerais avoir votre avis sur cet aspect financier.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne suis pas à l'origine de la création d'un service de location automatique de vélos. L'idée en revient à mon prédécesseur, échevin dans votre commune. Elle n'a pas abouti pour plusieurs raisons, mais elle a été reprise dans le Plan vélo. Nous avions prévu de

het gewest, maar het tijdschema was niet haalbaar. Ik was niet helemaal tevreden met het eigen project van Brussel-Stad. In Lyon en Parijs is het systeem gratis voor het eerste half uur en in Barcelona is er nog een ander systeem. Ik ga dit ter plaatse in Parijs en Barcelona bekijken.

Ik heb Brussel-Stad op de hoogte gebracht van mijn bezwaren. Iedereen heeft kunnen vaststellen dat het systeem niet echt werkt. We mogen echter geen overhaaste conclusies trekken, maar moeten het systeem na een volledig jaar diepgaand analyseren, dus vanaf eind september 2007.

Brussel-Stad zal dit in samenspraak met het gewest doen. Ik heb met alle gemeenten over dit systeem gepraat. Ze willen het uitbreiden tot heel het gewest. Het zou surrealistisch zijn, mochten er verschillende systemen naast elkaar bestaan.

In tegenstelling tot wat de heer Decourty beweert, zijn de systemen van Clear Channel, Decaux en Deutsche Bahn niet compatibel. Dat heeft rechtstreeks of onrechtstreeks te maken met de reclame.

We zullen een grondige analyse maken van:

- het gebruik (frequentie, gebruiker, plaats, duur);

- de zwakke en sterke punten en de redenen daarvoor;

- de vergelijking met andere steden;

- de mogelijke verbeteringen.

We zijn van plan om in samenwerking met de negentien gemeenten een openbaar fiets-verhuursysteem in te voeren dat het hele gewest dekt. Nu zoekt elke gemeente afzonderlijk reclame-inkomsten. Het is aangewezen dat ze daarvoor samenwerken.

Het fietsverhuurproject, dat dankzij een regeringsbesluit kan worden gefinancierd, is beperkt tot Brussel-Stad. Ik wil het in heel het gewest invoeren en bestudeer daarom andere formules voor de financiering. Dankzij efficiënte onderhandelingen heeft de stad Parijs bijvoorbeeld een aantrekkelijk fietsverhuursysteem op poten kunnen zetten dat voor een deel wordt betaald door

l'étendre à toute la Région et nous avions même convoqué une réunion avec toutes les communes, mais le calendrier ne s'y prêtait pas. A l'époque, j'ai clairement dit que je n'étais pas pleinement satisfait du concept que la commune de Bruxelles-Ville souhaitait lancer seule. J'ai toujours nourri des doutes, notamment parce que la gratuité est offerte à Lyon ou à Paris pour la première demi-heure, mais pas à Bruxelles. Le maire de Paris m'a invité ce dimanche à me rendre sur place pour évaluer la situation. D'autres systèmes existent à Barcelone, mis en place par Clear Channel et non par Decaux. Je m'y rendrai également à l'occasion.

J'ai informé au préalable la commune de Bruxelles-Ville des risques et des imperfections du système qu'elle souhaitait mettre en place. Tout le monde a maintenant pu constater que le système ne fonctionne pas à merveille. Il est toutefois inutile de tirer des conclusions hâtives, et donc incomplètes. Je suis aussi partisan d'une analyse approfondie à effectuer au terme de quatre saisons, soit après une année complète de fonctionnement. Pour Cyclocity, qui a démarré le 19 septembre 2006, cela signifie que l'audit et l'évaluation auront lieu à partir de fin septembre 2007.

La commune de Bruxelles-Ville étant l'adjudicatrice, c'est elle qui les mènera, en accord avec la Région. Comme MM. Pivin, Decourty et Draps le savent, j'ai fait le tour des dix-neuf communes et le système de location de vélos était l'un des points à l'ordre du jour. Tous les bourgmestres et échevins s'accordent à dire qu'il est souhaitable de l'étendre au territoire de la Région. L'absence de système unique serait l'incarnation du surréalisme !

Les systèmes compatibles suggérés par M. Decourty n'existent pas. En effet, les différents fabricants - Clear Channel, Decaux et un troisième utilisé en Allemagne par la Deutsche Bahn - font en sorte d'être incompatibles. L'explication est toujours liée directement ou indirectement à la publicité.

L'audit consistera à effectuer une analyse approfondie :

- de l'utilisation (combien, comment répartir entre les stations, qui, quelle durée des déplacements) ;

de firma die het stadsmeubilair plaatst.

Barcelona heeft een aantrekkelijk contract in de wacht gesleept. Het eerste betreft het stadsmeubilair. Daarnaast worden de kosten van het openbare fietsverhuursysteem gedeeltelijk gedekt door reclameopbrengsten, dankzij een overeenkomst met Clear Channel.

In Brussel onderhandelt elke gemeente afzonderlijk over reclame-inkomsten. Het zou veel voordeliger zijn als het Brussels Gewest één reclamecontract zou afsluiten voor het hele grondgebied. Die methode verhindert niet dat het geld terugvloeit naar de gemeenten of dat de gemeenten zelf hun stadsmeubilair kiezen. We zoeken naar een voordelige oplossing.

De Brusselse reclamemarkt is nu hopeloos versnipperd, waardoor het zeer moeilijk is om een product te lanceren en de inkomsten te beperkt blijven. Een gecentraliseerd beleid zou meer geld in het laatje brengen. Ik herinner u eraan dat ook de MIVB een rol speelt: in de stations en rijtuigen hangt immers reclame. Ik werk tegen eind dit jaar aan een oplossing.

Op basis van die studie zullen wij tegen het einde van het jaar een voorstel aan de regering doen. Momenteel liggen alle opties open, maar de gemeenten zullen in elk geval bij de keuze van de verdeelpunten worden betrokken.

De bedoeling is het systeem uit te breiden tot (bijna) alle gemeenten. Er moeten meer fietsen komen en het eerste halfuur moet gratis worden. In Lyon is het succes van dit systeem vooral te danken aan het feit dat heel wat mensen de fietsen de eerste twintig minuten gebruiken. Ondertussen hebben steeds meer gebruikers een abonnement genomen.

Wij zullen samen met de stad Brussel een volledige audit uitvoeren. Ik zal de resultaten nadien aan de regering en de gemeenten voorleggen.

- des points faibles et forts, ainsi que des causes y afférentes (consultation de Decaux, mais aussi d'associations concernées) ;

- du benchmarking avec d'autres villes disposant d'un système similaire (Lyon, Vienne, Paris, Barcelone, Rennes, Stockholm, etc) ;
- des points à améliorer.

Afin d'améliorer le système, le gouvernement régional préconise l'utilisation d'un service de location de vélos uniforme sur l'ensemble de la Région, avec la collaboration des dix-neuf communes bruxelloises. Actuellement, dix-neuf marchés publicitaires se partagent en effet le territoire bruxellois et il convient de réduire ce nombre, pour plus de cohérence. Nous examinerons prochainement la formule de gestion la plus adéquate.

Jusqu'à présent, la Région finance le projet via un arrêté du gouvernement, qui est limité uniquement à la commune de Bruxelles. Nous comptons revoir ce système d'intervention au niveau régional. La ville de Paris a opté pour une autre formule de financement. La ville a réattribué le marché mobilier urbain à un opérateur. Les recettes issues des redevances sont ainsi passées de 2.500.000 euros à 3.500.000 euros par an. L'offre publicitaire a baissé de 20%, et la ville a reçu 20.000 vélos. Les négociations menées par la Ville de Paris ont donc été très fructueuses. A titre de comparaison, la commune de Bruxelles reçoit un subside régional de 250.000 euros.

Barcelone a lancé deux marchés : le premier concerne le mobilier urbain, et il est florissant. Le deuxième concerne le système de location des vélos. La ville recourt cependant à un opérateur unique pour les deux, Clear Channel, et intervient partiellement pour couvrir les coûts du système de location. Un marché semblable est en effet peu rentable dans un premier temps. Ce sont les recettes issues de la publicité qui permettent de couvrir les coûts du système de location des vélos. Barcelone recourt donc à une technique de financement fondée indirectement sur la publicité.

A Bruxelles, dix-neuf marchés publicitaires se partagent le territoire régional. Il serait souhaitable que l'attribution du mobilier urbain relève de la

Région. Le choix d'un opérateur unique n'empêche pas que l'argent retourne aux communes et que celles-ci conservent leur liberté quant au choix du mobilier urbain. Nous examinons juridiquement la manière d'uniformiser le marché du mobilier urbain de la manière la plus avantageuse possible pour les communes.

Le marché publicitaire à Bruxelles est aujourd'hui tellement fragmenté que le lancement d'un produit n'est pas une sinécure, étant donné le nombre important d'opérateurs, auxquels on peut ajouter la STIB. Cette dernière joue effectivement un rôle important sur le marché publicitaire, via le métro et ses stations. La fragmentation actuelle du marché publicitaire sur le territoire bruxellois entraîne aussi une réduction des recettes pour les communes. Une gestion plus cohérente du marché publicitaire porterait davantage de fruits. D'ici à la fin de l'année, nous aurons une idée précise des implications d'un système unique au niveau régional.

La finalité de cette étude est aussi de voir clair afin de soumettre une proposition au gouvernement d'ici la fin de l'année, proposition selon laquelle la Région interviendrait éventuellement, peut-être avec de la publicité, toutes les options restant possibles. De toutes façons, les communes seront impliquées dans le choix des stations.

Pour terminer, nous souhaitons élargir le système à toutes les communes, ou presque. Il faut qu'il y ait davantage de vélos et il faut aussi offrir la première demi-heure. Le succès de l'exploitation à Lyon est lié au fait qu'une grande majorité des gens utilisent les vingt premières minutes. De plus en plus de ces utilisateurs ont fini par prendre un abonnement.

Nous avons la volonté de réaliser un audit complet avec la commune de Bruxelles-Ville dans le but d'élargir le système. J'en parlerai ensuite au gouvernement et ferai une conférence destinée aux communes.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

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

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).- Wie zal die audit uitvoeren?*

M. Philippe Pivin.- Etes-vous en mesure de nous préciser qui sera chargé de cet audit ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De stad Brussel en het gewest.*

M. Pascal Smet, ministre.- La commune de Bruxelles et la Région.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).- U zult dus geen beroep op een externe firma doen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat lijkt mij niet nodig. Wij kunnen een ambtenaar met deze taak belasten. Het is geen ingewikkeld onderzoek. Bovendien zal nadien een juridische adviseur worden belast met het voorstellen van oplossingen.*

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).- U zult die evaluatie eind september uitvoeren en nog voor het einde van het jaar een voorstel aan de regering doen. Dat laat u maar twee maanden de tijd om een concrete oplossing uit te werken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat klopt, maar wij werken nu al aan dit dossier.*

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).- Goed.*

- Het incident is gesloten.

M. Philippe Pivin.- Ce ne sera pas une société extérieure qui le réalisera ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne pense pas que cela soit nécessaire. Nous pouvons en charger un fonctionnaire. Ce n'est pas une analyse très compliquée à réaliser. Il faut simplement objectiver les données après une année de fonctionnement. Je pense qu'il est préférable de ne pas dépenser d'argent. Evidemment, il y aura un consultant juridique qui sera chargé des solutions à proposer.

M. Philippe Pivin.- Nous examinerons cela avec intérêt. Vous avez prévu de faire réaliser cet audit à l'issue d'une année complète, c'est-à-dire fin septembre. Et vous espérez proposer quelque chose à la fin de l'année. Cela ne vous laissera que deux petits mois pour élaborer une proposition concrète.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, mais nous sommes déjà occupés à traiter ce dossier.

M. Philippe Pivin.- D'accord.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het nieuwe MIVB-net".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le nouveau réseau de la STIB".

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- In de loop van de tijd past een stad zich aan de behoeften van zijn inwoners aan. Het stedelijk openbaar vervoersnet moet uiteraard die evolutie volgen. Brussel is geen uitzondering op die regel, aangezien de MIVB de voorbije jaren geleidelijk aan haar installaties heeft gemoderniseerd en haar net heeft uitgebreid.*

Op 2 juli jongstleden werd een belangrijke stap in die herstructurering gezet. Er werden 7 nieuwe bus- en tramlijnen in dienst genomen, 18 lijnen gewijzigd en 5 lijnen afgeschaft. Op de website van de MIVB is alle informatie over die wijzigingen terug te vinden.

Wat zijn de gevolgen van deze herstructurering? Op hoeveel reizigers hebben die maatregelen betrekking? Is het aantal reizigers gestegen?

Volstond het personeel van de afgeschafte lijnen om de nieuwe lijnen te bedienen of moesten er nieuwe bus- en tramchauffeurs in dienst worden genomen? Welke waren de eventuele kosten?

Is er een specifieke informatiecampagne georganiseerd ten aanzien van bepaalde doelgroepen, zoals bejaarden?

In de pers is veel geschreven over het nieuwe tram- en busplan.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je tiens à signaler que j'avais introduit cette question avant que le nouveau plan ne soit mis en place.

Au fil des années, une ville se transforme, se développe, s'adapte aux nouveaux besoins de ses habitants. Le réseau urbain de transports publics doit naturellement accompagner cette mutation et, à son tour, se conformer aux nouvelles exigences contemporaines. Bruxelles ne fait pas exception à la règle puisque, depuis de nombreuses années, celle-ci a connu de multiples transformations, en ce compris au niveau de ses infrastructures publiques. Ainsi, la STIB a progressivement modernisé ses installations et développé son réseau afin d'être en phase avec l'évolution de notre Région.

Depuis 2005 et la décision de la STIB appuyée par le gouvernement bruxellois de mettre en place un grand Plan tram-bus, dont nous avons beaucoup parlé, de nombreux chantiers ont été entamés en Région bruxelloise pour poursuivre cette modernisation. Une étape cruciale de cette vaste entreprise de restructuration a été franchie ce 2 juillet 2007. En effet, à cette occasion, un grand nombre de transformations ont été opérées puisque sept nouvelles lignes ont été créées, tandis que dix-huit ont été modifiées et cinq autres purement et simplement supprimées. Cette réorganisation a touché tant des lignes de tram que des lignes de bus. Le site internet de la STIB reprend à cet égard les différents changements intervenus sur les lignes concernées.

Monsieur le ministre, devant une telle métamorphose de notre réseau de transports et, partant, des conséquences qu'elle entraîne, nous aimerions avoir des compléments d'information et des précisions sur sa mise en oeuvre effective. Tout d'abord, nous souhaiterions connaître le nombre de voyageurs concernés par ces mesures. Des chiffres sont-ils disponibles à cet égard ? Par ailleurs, disposez-vous de statistiques et de projections en termes de variation de la fréquentation ?

D'autre part, nous voudrions vous interroger sur les répercussions en termes de personnel. De nouveaux chauffeurs ont-ils été engagés ou les transferts entre lignes supprimées et créées se compensent-ils ? Le cas échéant, un budget a-t-il été affecté à ce poste et, dans l'affirmative, lequel ?

Enfin, eu égard à l'importance de l'opération, nous aimerions en savoir davantage sur la stratégie de communication utilisée. Quels seront les canaux d'information et de sensibilisation des navetteurs bruxellois ? Certains publics cibles, notamment les personnes âgées, seront-ils visés via des actions spécifiques ? Comment comptez-vous optimaliser l'information pour le grand public ? Evidemment, je n'ignore pas que de nombreux articles sont déjà parus dans la presse à ce sujet depuis la mise en route du nouveau Plan.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Bent u tevreden met deze informatie?*

M. Pascal Smet, ministre.- Etes-vous satisfaite de l'information ?

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Het bevat positieve en negatieve punten.*

Mme Viviane Teitelbaum.- L'information va dans les deux sens. Il y a eu énormément de critiques, mais il y a également eu des points positifs.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De herstructurering van 2 juli maakt deel uit van een groter plan, dat drie jaar bestrijkt (2006-2009) en twee doelstellingen nastreeft: een regelmatige en stipte dienstverlening in een stad waar het verkeer alsmaar toeneemt en de uitbreiding van het aanbod om het toenemende gebruik op te vangen. Het driejarenplan zal worden afgesloten met de voltooiing van metrolijn 2. Op termijn zal het aanbod met 37% stijgen voor de metro, met 16% voor de tram en met 6% voor de bus.*

De hervormingsfase van 2 juli is zo belangrijk omdat ze een derde van de bus- en de tramlijnen betreft. Voor evaluatie is het nog te vroeg, aangezien de datum van 2 juli samenviel met het begin van de zomervakantie. Er zullen tellingen worden uitgevoerd in september, en een tweede keer in maart 2008.

Het was niet nodig om veel bijkomend personeel in dienst te nemen. De MIVB heeft vooral intern personeel herschikt. Voor de volgende hervormingsfases zal de MIVB echter wel mensen in dienst moeten nemen. Gezien de Brusselse werkloosheidscijfers is dat goed nieuws.

Het beheerscontract 2007-2011 voorziet in een bijzondere dotatie aan de MIVB voor de uitbreiding van haar aanbod, ter waarde van ongeveer 8.645.000 euro.

M. Pascal Smet, ministre.- Les modifications importantes qu'a connues le réseau de la STIB ce 2 juillet s'inscrivent dans un plan plus vaste de restructuration du réseau, approuvé par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et par cette commission au terme d'un processus de trois ans. Ce plan tente de répondre à un double défi : offrir un service régulier et ponctuel dans une ville de plus en plus embouteillée, et répondre à la croissance de la clientèle en augmentant les capacités.

Ce plan est entré dans sa phase concrète de réalisation en 2006. Cette phase comporte plusieurs étapes et s'achèvera en 2009 par le bouclage du métro de la petite ceinture. A terme, l'offre - exprimée en places/kilomètre sur base annuelle - augmentera de 37% pour le métro, de 16% pour le tram et de 6% pour le bus.

L'étape du 2 juillet constitue une phase importante de la restructuration du réseau, puisqu'un tiers des lignes de bus et de tram a connu des modifications. Sur la base d'une fréquentation annuelle de 271 millions de voyageurs, on peut évaluer à près de 57 millions le nombre de voyageurs concernés, en tenant compte de la fréquentation annuelle des lignes modifiées et supprimées. A l'heure actuelle, il est prématuré d'avancer d'autres chiffres en terme d'évaluation. Cette étape de la restructuration a en effet été lancée au début des vacances, une période peu propice pour effectuer des comptages. Cette

Voor de verschillende hervormingsfases werd een grootschalig communicatieplan uitgetekend:

- persconferentie op 20 juni;

- 5.000 mapjes met 14 folders voor de wijken;

- 200.000 folders, waarvan er 120.000 op de betrokken lijnen worden verdeeld en 80.000 op verscheidene infopunten te verkrijgen zijn;

- spandoeken op de noord-zuidverbinding;

- artikels in Metro;

- affiches in het metronetwerk;

- mondelinge boodschappen in stations en bussen;

- informatie aan alle betrokken haltes;

- personeel op de kritische plaatsen;

- nieuwe plannen aan de haltes en in de stations;

- newsletter via e-mail;

- nieuwe website met de wijzigingen per lijn en per wijk (duidelijker en toegankelijker);

évaluation est prévue en septembre et six mois plus tard, pour vérifier le fonctionnement de ce système.

Dans le cadre des modifications du 2 juillet, les besoins en personnel ont été rencontrés grâce à la réorganisation de l'effectif existant et n'ont pas donné lieu à une vague spécifique de recrutement. Mais il est clair que les développements futurs du réseau de transport public bruxellois nécessiteront l'engagement de personnel supplémentaire. C'est une bonne nouvelle en regard des chiffres du chômage bruxellois.

Au niveau budgétaire, le contrat de gestion 2007-2011 prévoit l'octroi à la STIB d'une dotation spéciale dans le cadre du financement des améliorations de l'offre. Quelque 8.645.000 euros sont ainsi prévus en 2007 pour la mise en oeuvre des plans directeurs métro, tram et bus. Au niveau de la communication, il va sans dire qu'une phase de restructuration du réseau d'une telle ampleur va de pair avec une campagne d'information à grande échelle. Pour ce faire, toute une palette d'outils de communication a été prévue :

- Conférence de presse le 20 juin, en présence de tous les grands médias ;

- Du 19 juin au 2 juillet, présence de stands d'information dans plusieurs stations de métro ;

- 5.000 pochettes contenant quatorze dépliants différents sur les changements quartier par quartier ;

- Plus de 200.000 dépliants imprimés, dont 120.000 distribués sur les trams et les bus des lignes concernées et 80.000 dans les stands, Contact Centre et Relations Clientèle, BOOTIK, KIOSK, ...

- Banderoles dans l'axe Nord-Sud ;

- Panneaux d'information aux endroits stratégiques ;

- Feuillets détachables dans les stations de métro et les véhicules ;

- 30.000 "suspendus" dans les bus et les trams ;

- Série d'articles dans le journal "Metro" ;

- Valves métro et affiches autocollantes dans les rames de métro ;

- Annonces vocales dans les stations et dans les bus ;
- Informations à tous les arrêts des lignes concernées par la restructuration ;

- Personnel sur place aux endroits critiques ;

- Actualisation de tous les plans du réseau aux arrêts et dans les stations ;

- Newsletter par e-mail ;

- Nouveau site internet.

Le lancement de ce nouveau site est passé relativement inaperçu, malgré une annonce dans les médias. L'adresse est inchangée, mais il est beaucoup plus accessible, clair et intéressant. Les changements y figurent ligne par ligne, visuellement, quartier par quartier et commune par commune.

De voorzitter *(in het Frans).- Op de website vindt men ook de dienstregeling.*

M. le président.- Les horaires y figurent également.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De site is veel toegankelijker en leesbaarder. De negentien Brusselse gemeenten en verschillende randgemeenten zijn ook gericht aangeschreven en hebben folders en plannetjes van het netwerk ontvangen.*

Met de schoolabonnementen stuurt de MIVB meteen ook zo'n plannetje mee. De scholen worden ingelicht over de wijzigingen, evenals de UCL. Eind augustus zullen we alle Bruselaars een informatiebrochure bezorgen, zodat de terugkeer uit vakantie goed verloopt.

Na een tijdje moeten we de voor- en nadelen van de nieuwe lijnen analyseren en deze eventueel aanpassen. Daarbij zullen we de grote lijnen van het plan handhaven.

M. Pascal Smet, ministre.- Absolument. Le site dans son ensemble est beaucoup plus accessible et lisible. Par ailleurs, une communication plus ciblée a été menée auprès des dix-neuf administrations communales de la Région bruxelloise et de plusieurs communes de la périphérie. Elle comprend notamment l'envoi d'un courrier et d'un colis contenant des dépliants et des plans du réseau.

Pour tous les abonnés scolaires, il est également prévu un envoi simultané de l'abonnement et d'un plan du nouveau réseau. Un envoi spécifique aux écoles concernées par les modifications est également envisagé. Une information a aussi été adressée à l'UCL, le campus universitaire à Woluwe-Saint-Lambert étant notamment concerné par la nouvelle ligne 79. Afin d'optimaliser l'information du grand public à quelques jours de la rentrée, la distribution d'un toutes-boîtes, "L'heure de pointe", reprenant textes explicatifs et cartes, est programmée fin août.

Après une période de mise en rodage des nouvelles

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Vooral bejaarden of mindervaliden reageren negatief. Worden zij speciaal geïnformeerd?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Zij hebben vaak geen toegang tot internet. Zij worden geïnformeerd via folders en door het personeel in de stations.*

- Het incident is gesloten.

lignes, il importera d'évaluer correctement les avantages et inconvénients des nouvelles lignes, et d'envisager les adaptations nécessaires. Cela doit se faire dans le respect des grandes lignes du Plan tram-bus, qui a été approuvé par le gouvernement et a obtenu le soutien de cette commission.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Les réactions négatives proviennent souvent des personnes âgées ou moins valides. Une information spécifique est-elle prévue pour cette catégorie d'usagers ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ces personnes n'ayant généralement pas accès à internet, elles sont informées par le personnel présent dans les stations et par le biais de tous les dépliants.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de nieuwe tramlijn 94".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- In de commissie voor Infrastructuur hebt u in antwoord op een vraag van mij meegedeeld dat tramlijn 94 het traject zou volgen van de opgeheven lijn 93. Dit zou een gevolg zijn van het Tramplan dat de commissie in 2005 heeft goedgekeurd.*

In dat plan liep lijn 94 van Houba-de Strooper of Stadion tot Legrand en lijn 93 van Louiza tot Hermann-Debroux. In juni 2005 antwoordde u immers op een schriftelijke vraag dat een lijn niet

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "la nouvelle ligne du tram 94".

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

Mme Françoise Schepmans.- Je me permets de revenir sur une problématique que j'avais eu l'occasion d'aborder rapidement durant la réunion de la commission de l'infrastructure du 27 juin dernier, lors de notre échange de vues sur le nouveau contrat de gestion de la STIB.

Dans le cadre des changements affectant les lignes de la STIB, annoncés pour le 2 juillet, j'ai en effet pu prendre connaissance des modifications apportées à la ligne 94 et de la disparition de la

te lang mocht zijn, omdat anders de regelmaat niet kan worden gegarandeerd. De MIVB wilde dan ook de toekomstige lijn 94 splitsen in lijn 94 (Louiza-Legrand - Houba-de Strooper) en een nieuwe lijn 93 (Hermann-Debroux - Louiza). Daardoor zouden er bovendien meer bussen langs de Louizalaan rijden.

Volgens de pers verdwijnt er gewoon een aantal tramlijnen. Wat moeten we daarvan denken?

Uw verklaringen uit 2005 zijn tegenstrijdig met wat er nu gebeurt. Kunt u dat toelichten?

Hebben de bestuursorganen van de MIVB u geraadpleegd over de wijziging van de oorspronkelijke plannen, die u met vuur hebt verdedigd? Gaat u akkoord met de wijzigingen? Hoe denken de betrokken gemeenten erover?

De invoering van de eindhalte Louiza-Legrand was zogezegd noodzakelijk om een te lange tramlijn te kunnen splitsen. Gaat die redenering nog steeds op in het licht van de recente wijziging van de plannen?

Zijn er nog andere wijzigingen aan de plannen van 2005 in het vooruitzicht gesteld?

Ik vind het onaanvaardbaar dat de MIVB naar eigen goeddunken wijzigingen aanbrengt aan een plan dat door de regering was goedgekeurd.

ligne 93. Il m'a été répondu qu'en réalité, aucune ligne ne disparaissait, étant entendu que la ligne 94 allait dorénavant reprendre le parcours jusqu'alors emprunté par le 93. De plus, il m'a été précisé que ces modifications résultaient des dispositions contenues dans le Plan tram qui avait été débattu au sein de cette même commission en 2005.

N'ayant pas pu assister à ce débat à l'époque, j'ai examiné le dossier tel qu'il avait été soumis aux membres de cette commission. Sur la carte présentant l'ensemble du réseau à l'horizon 2007, le trajet du 94 était fixé de Houba-de Strooper ou Stade à Legrand. Le parcours du tram 93 courait quant à lui de Louise à Hermann-Debroux. Ce constat a d'ailleurs été confirmé dans un article paru fin mai 2005 dans "La Capitale".

Par ailleurs, vous avez répondu en juin 2005 à une question écrite portant sur la construction d'un terminus Legrand-Louise : "Au-delà d'une certaine longueur, il n'est plus possible d'assurer la régularité d'une ligne de transport public, ce qui est préjudiciable à la qualité du service rendu à la clientèle. Dès lors, la STIB envisage de scinder la future ligne 94 en deux tronçons distincts : une nouvelle ligne 93 fera le trajet Hermann-Debroux - place Louise et une ligne 94 remaniée fera le trajet Louise-Legrand - Houba-de Strooper. De cette façon, l'avenue Louise, tronçon sur lequel se superposeront les deux nouvelles lignes, bénéficiera d'une fréquence de passage élevée et donc d'une sensible amélioration des services. L'utilité de ce projet est donc incontestable".

Or,comme je l'ai signifié précédemment, j'ai pu lire il y a quelques jours les titres suivants dans la presse : "Cinq numéros disparaîtront du paysage". Autre titre : "Le 2 juillet, ce ne sont pas moins de cinq lignes de tram qui disparaîtront". Et un des titres conclut : "Enfin, le 93. Fini les doublons avec les 92 et 94. Sortez les mouchoirs". Je vous avoue que tout cela me laisse quelque peu perplexe et m'incite à vous poser quelques questions.

D'abord, me confirmez-vous cet antagonisme entre ce qui nous avait été expliqué en 2005 et la réalité sur le terrain aujourd'hui ? Ensuite, les organes de la STIB vous ont-ils consulté au sujet de cette modification du Plan tram que vous aviez défendu avec ardeur ? Si oui, dans quelle mesure avez-vous

donné votre aval ? J'ai la même question en ce qui concerne les communes qui avaient été consultées à l'époque et avaient remis un avis.

La construction du terminus Louise-Legrand avait été justifiée comme étant essentielle à la scission de cette ligne jugée trop longue à l'époque. Cet ouvrage trouve-t-il encore aujourd'hui toute sa pertinence en regard des modifications qui sont apportées ? Par rapport au Plan tram présenté en 2005, outre cet exemple précis, pouvez-vous me dire si d'autres modifications sont programmées ?

Pour conclure, M. le ministre, je vous avoue que ces libertés, ou du moins ces initiatives, prises par la STIB par rapport à un plan adopté par le gouvernement, et dont notre parlement avait pu prendre acte, me laissent quelque peu perplexe. Je serai donc particulièrement attentive à vos réponses.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het enige wat verandert is het nummer. Het traject van tramlijn 93 wordt nu door tramlijn 94 bediend.*

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

M. Pascal Smet, ministre.- C'est le numéro qui a changé, c'est tout. Le 93 est repris par le 94. Initialement, il était prévu que ce soit le 93, mais dans le plan actuel, il s'appelle 94. C'est aussi simple que cela. Le trajet reste le même. Rien n'est changé.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De tram rijdt nu minder regelmatig.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen. Ik geef toe dat het een beetje verwarrend is. De regering heeft een plan goedgekeurd in juli 2005. Op 2 juli 2007 zijn er wijzigingen ingevoerd en in september komt er weer een nieuwe versie.*

Op 2 juli zijn er twee dingen veranderd aan lijn 94. De tram reed vroeger tot het kerkhof van Jette en is nu verlengd tot het Koning Boudewijnstadion. Ten tweede wordt de lijn voor 20 uur in tweeën gesplitst: een deel van het Koning Boudewijnstadion tot de Legrandlaan, en een deel van het Louizaplein tot Hermann-Debroux. De opsplitsing maakt een regelmatigere bediening mogelijk.

Deze bepalingen zijn in overeenstemming met het

Mme Françoise Schepmans.- La fréquence a diminué.

M. Pascal Smet, ministre.- Non. Ce n'est pas toujours évident à comprendre. Nous aussi, nous avons toujours plusieurs cartes : la carte des décisions du gouvernement de juillet 2005, toutes les cartes intermédiaires, maintenant une version du 2 juillet 2007 et, en septembre, nous aurons une version de septembre 2007. Le tout devient en effet compliqué. Parfois la numérotation change et ce n'est pas toujours la même qui est reprise.

Le 2 juillet, la ligne de tram 94 a subi deux modifications. D'une part, elle a été prolongée depuis le Cimetière de Jette jusqu'au stade Roi Baudouin - ancien arrêt Houba-de Strooper. D'autre part, elle est désormais exploitée en deux tronçons distincts avant 20 heures. Le premier tronçon dessert les arrêts situés entre le stade Roi Baudouin

tramplan van de MIVB dat door de regering werd goedgekeurd. Het enige verschil zit in de nummers van de lijnen. In het tramplan had het traject Hermann-Debroux-Louiza nummer 93, en het gedeelte tussen Legrand en het Koning Boudewijnstadion nummer 94.

Omwille van de duidelijkheid heeft de MIVB besloten om de twee trajecten, die in feite dezelfde tramlijn delen, hetzelfde nummer 94 te geven. De twee gedeelten van lijn 94 hebben dus hetzelfde nummer dat voor alle duidelijkheid wordt aangevuld met de eindbestemming.

De afgeschafte lijn 93 wordt overgenomen door tram 94 op het gedeelte Marie-José en Louiza, en door tram 92 tussen Louiza en het station van Schaarbeek. Lijn 93 was oorspronkelijk opgevat als een versterking voor deze twee lijnen op de spitsuren.

Er is bijgevolg geen tegenspraak tussen het tramplan uit 2005 en de huidige dienstregeling. Ook de aanleg van de eindhalte Louiza-Legrand is noodzakelijk. De uitbating van deze lijn in twee gedeelten is anders niet mogelijk. Door het keerpunt op het einde van de Legrandlaan kunnen trams die van het Koning Boudewijnstadion komen, de andere richting uitgaan.

- Het incident is gesloten.

et l'avenue Legrand tandis que le second itinéraire va de la place Louise à Hermann-Debroux. Ces deux itinéraires plus courts permettent d'assurer une meilleure régularité sur l'ensemble de la ligne et une fréquence accrue sur le tronçon compris entre la place Louise et l'avenue Legrand où les deux dessertes se superposent.

Ces dispositions correspondent à celles contenues dans le Plan tram tel qu'approuvé par le gouvernement bruxellois et présenté devant cette commission. Le seul changement se situe au niveau de la nomenclature des lignes. En effet, dans le Plan tram, le tronçon Hermann-Debroux-Louise porte le numéro 93, tandis que celui compris entre Legrand et le Stade Roi Baudouin porte le numéro 94.

Dans un souci de cohérence et de clarté pour le public, la STIB a finalement décidé de donner le même numéro, à savoir 94, aux deux tronçons de ce qui est en fait une même ligne, d'autant plus que le soir après 20 heures, le 94 est exploité en une seule desserte. Les deux branches du 94 portent donc le même numéro, lequel est complété par l'indication du terminus qui lève toute ambiguïté sur la destination finale.

En ce qui concerne la suppression de la ligne 93, je confirme que son itinéraire est intégralement assuré par la ligne 94 pour la portion comprise entre Marie-José et Louise, et par le 92 entre Louise et la gare de Schaerbeek. Précisons que la ligne 93 avait été conçue comme une ligne de renfort de ces deux axes aux heures de pointe.

Dès lors, il n'y a pas d'antagonisme entre la réalité du terrain et le Plan tram présenté en 2005. La pertinence de l'aménagement du terminus Louise-Legrand n'est pas non plus à remettre en cause. Sans cet aménagement, l'exploitation en deux branches ne serait pas possible. La voie de rebroussement installée au bout de l'avenue Legrand permet aux trams qui viennent du Stade Roi Baudouin de repartir dans l'autre sens.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de verlenging van buslijn 50".

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Op uw website staat te lezen dat u een initiatief hebt genomen om nog dit jaar buslijn 50 te verlengen tot het provinciaal domein van Huizingen. De bedoeling is om vanuit Brussel over een betere verbinding te beschikken met het openluchtzwembad aldaar. Deze lijn zal functioneren van 17 mei tot 16 september 2007.*

Ik verbaas me enigszins over dit initiatief, omdat u steeds geijverd hebt voor de aanleg van een openluchtzwembad in Brussel.

De kosten hiervoor bedragen meer dan 95.000 euro. De provincie Vlaams-Brabant en de gemeente Beersel nemen een gedeelte daarvan op zich.

In de loop van de maand juni heeft de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant beslist om de toegangsprijs tot het zwembad te verhogen van 2 tot 7 euro voor bezoekers die niet in Vlaams-Brabant wonen.

Die beslissing zou ingegeven zijn door het wangedrag van een aantal Brusselse jongeren.

Hoeveel reizigers hebben tijdens de zomer 2006 die verlengde buslijn gebruikt? Het gewest heeft hiervoor dit jaar 31.543 euro uitgetrokken, tegenover 9.559 euro vorig jaar. Denkt u niet dat die inspanningen teniet zullen worden gedaan door de beslissing van de bestendige deputatie? Hebt u de bestendige deputatie gecontacteerd om te vragen of zij op haar beslissing wil terugkomen?

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'extension de la ligne du bus 50".

Mme Françoise Schepmans.- En consultant votre site internet, on peut prendre connaissance que cette année encore, vous aviez pris des dispositions pour prolonger la ligne du bus 50 de la STIB jusqu'au domaine provincial d'Huizingen, afin d'assurer une bonne liaison entre la Région bruxelloise et la piscine à ciel ouvert de ce site. Cette ligne est opérationnelle du 17 mai au 16 septembre 2007 afin de satisfaire notamment à une demande des vacanciers.

Bien que ce domaine recèle bien d'autres possibilités d'activités, j'avoue ne pas être surprise, car on ne peut s'empêcher de songer à votre outil de promotion que constitue la piscine à ciel ouvert au Port de Bruxelles. Toujours selon votre site, la facture de cette opération se chiffrerait à plus de 95.000 euros, mais serait cofinancée avec l'aide de la province du Brabant flamand et de la commune de Beersel.

Or, à la mi-juin, j'ai pu lire que la députation permanente du Brabant flamand avait décidé d'augmenter le prix d'entrée de la piscine de deux à sept euros pour les adultes n'habitant pas le Brabant flamand.

J'ai lu dans la presse que cette initiative avait été prise par la députation à la suite d'agissements d'un groupe de jeunes Bruxellois. Ces éléments m'amènent à vous poser les questions suivantes. Pouvez-vous m'informer du nombre de voyages enregistrés sur la ligne de bus 50 prolongée durant les mois d'été 2006 ? L'effort consenti par la Région pour cette extension s'élèverait cette année à quelque 31.543 euros, contre 9.559 l'année dernière. Ne craignez-vous pas que cet effort soit réduit à néant à la suite de la décision de la députation permanente du Brabant flamand ? Avez-vous eu des contacts avec les autorités compétentes

du Brabant flamand en vue de les encourager à revoir leur position, même si on veut nous rassurer en nous affirmant que ces mesures n'ont pas été prises pour pousser quiconque en dehors du domaine provincial ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Sinds 2005 verlengt de MIVB tijdens de zomermaanden buslijn 50 tot het provinciaal domein van Huizingen, op verzoek van de gemeente Beersel en de provincie Vlaams-Brabant, die de kosten hiervan mede financieren.*

De eerste twee jaren werd buslijn 50 enkel tussen half juli en half augustus verlengd. Dit jaar zal dit tussen half mei en half september zijn, wat onder meer de verhoging van het budget verklaart. In 2006 heeft buslijn 50 zo'n 119.849 reizigers vervoerd in mei, 120.552 in juni, 136.884 in juli, 122.417 in augustus en 121.292 in september.

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis 2005, afin d'assurer une desserte par les transports publics du domaine récréatif de Huizingen pendant une grande partie de l'été, la STIB prolonge la ligne de bus 50 depuis le terminus de Lot jusqu'au domaine provincial. Ce prolongement temporaire a été instauré à la demande de la commune de Beersel et de la province du Brabant flamand, qui contribuent à son financement.

Les deux premières années, le prolongement était opérationnel de la mi-juillet à la mi-août. Cette année, la période de prolongement s'étend de la mi-mai à la mi-septembre, ce qui explique en partie le coût supplémentaire imputable à l'opération. L'itinéraire au départ de la gare SNCB emprunte la Stationsstraat, Breedveld, Guido Gezellestraat, Watermolenstraat, et passe par la bretelle d'accès à l'autoroute E19 dans la Henri Torleylaan. Dans l'autre direction, le bus prend le même chemin. Au cours de l'été 2006, la fréquentation de la ligne 50 s'est répartie comme suit : en septembre 2006, 121.292 voyages ; en août 2006, 122.417 voyages ; en juillet 2006, 136.884 voyages ; en juin 2006, 120.552 voyages ; en mai 2006, 119.849 voyages.

De voorzitter *(in het Frans).- Dat is ontzettend veel!*

M. le président.- Il s'agit du nombre de personnes transportées ? C'est énorme !

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het betreft het aantal ritten. Het zijn bijna enkel Brusselaars die naar het domein van Huizingen gaan.*

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit du nombre de voyages. L'explication est simple. Ce sont presque uniquement des Bruxellois qui se rendent au domaine de Huizingen. Et chaque année, la piscine de Huizingen est ouverte !

De voorzitter *(in het Frans).- Hoe vaak rijdt die bus? Om het half uur?*

M. le président.- Quelle est la fréquence du bus 50 ? Toutes les trente minutes ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er zijn inderdaad twee bussen per uur.*

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, il y en a deux par heure.

Ik heb meermaals contact gehad met de Vlaamse

J'ai eu différents contacts avec les autorités

overheid. Ik betreur net als u dat de provincie Vlaams-Brabant de toegangsprijs heeft verhoogd voor bezoekers die niet uit Vlaams-Brabant komen. Het is afwachten of die beslissing de Brusselaars zal afschrikken.

We zullen de bijdrage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de verlenging van de buslijn evalueren. Als we vaststellen dat het aantal reizigers toeneemt, kunnen we overwegen om de frequentie of het traject te wijzigen.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Het aantal reizigers is natuurlijk ook afhankelijk van het weer.*

De voorzitter *(in het Frans).- Aangezien het al sinds half mei geen mooi weer is, vrees ik dat er niet veel volk op die bus zit nu.*

- Het incident is gesloten.

compétentes du Brabant flamand. Je déplore, tout comme vous, que la province ait augmenté le prix d'entrée pour les visiteurs du domaine de Huizingen qui n'habitent pas le Brabant flamand. Elle a pris cette décision après que nous ayons terminé les négociations. Nous verrons si cette décision provoquera une baisse du nombre de visiteurs bruxellois.

Durant cet été, mais par la suite également, l'effort régional pour le prolongement sera évalué en fonction de la fréquentation. Si nous constatons au cours de l'été que davantage de personnes prennent le bus, cela aura une conséquence sur le nombre de bus et, éventuellement, sur le trajet. Cela dépend de la réalité du terrain.

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

Mme Françoise Schepmans.- Cela dépend aussi des conditions climatiques, qui ne sont pas particulièrement favorables jusqu'à aujourd'hui.

M. le président.- Comme il n'a pas fait très beau depuis la mi-mai, je crains qu'il n'y ait pas beaucoup de passagers dans ce bus pour l'instant.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de stopplaats voor de bussen van de MIVB tegenover de Heldensquare".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Ik wil hier niet aan gemeentepolitiek doen, maar veel buurtbewoners hebben me over dit onderwerp*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "la zone d'arrêt des bus de la STIB en face du square des Héros".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je ne fais pas de municipalisme à travers cette question, qui ne concerne pas ma commune, mais j'ai été contactée

aangesproken.

Sinds enkele maanden blijven de bussen van lijn 38 en 41 in een zijstraat van de Heldensquare staan om vervolgens hun weg in omgekeerde richting voort te zetten.

Soms staan er zelfs tot vier bussen van de MIVB, wat tot heel wat opstoppingen leidt. Bovendien stoppen er ook autocars bij een naburig hotel, waardoor de overlast voor de bewoners stilaan ondraaglijk wordt.

De buschauffeurs laten hun motoren draaien, wanneer ze op het plein staan te wachten. Dat zorgt voor geluids- en geurhinder en schept geen fraai beeld.

De bewoners begrijpen dat ze offers moeten brengen voor het algemeen belang, maar het is onbillijk dat ze alle overlast moeten dragen. Het is ook niet fair dat niemand met hen heeft overlegd.

Bent u van plan om de situatie te laten aanslepen?

De buurtbewoners stellen voor om de bussen te laten parkeren in de Rodestraat, waar de overlast voor de buurtbewoners beperkt blijft. Waarom krijgt hun suggestie geen navolging?

De gemeente Ukkel zou akkoord gaan om een aantal bussen naar de Georges Marlowsquare af te leiden. Staat u achter het idee? Heeft er overleg plaatsgevonden?

par de nombreux riverains et habitants à ce sujet.

Depuis quelques mois, les bus des lignes 38 et 41 ont pris leurs quartiers dans une charmante petite rue d'Uccle située en face du Square des Héros. Les bus en question, dont le nombre peut parfois atteindre quatre, stationnent désormais dans cette artère étroite, avant de reprendre leur chemin en sens inverse. M. Mary de la STIB s'est rendu sur place. Je dispose à votre intention d'une série de photos de tous les bus qui stationnent les uns derrière les autres.

Cette petite rue se voit ainsi régulièrement embouteillée, eu égard à la présence des quatre bus de la STIB. Si vous y additionnez les cars, venus déposer les voyageurs résidant à l'hôtel voisin, vous comprendrez que cela devient de plus en plus insupportable pour les riverains.

Par ailleurs, durant les temps d'arrêt pour les bus et de repos pour les chauffeurs, ces derniers laissent souvent tourner leur moteur, y compris lorsqu'ils décident de s'octroyer une petite sieste de récupération. Je vous laisse le soin d'imaginer les conséquences sonores, olfactives ou encore visuelles de cette nouvelle disposition des lieux.

Cette situation n'est pas sans entraîner un profond malaise auprès des riverains qui souffrent des désagréments qu'elle entraîne. Si ceux-ci conçoivent que les services publics engendrent des sacrifices au profit de la collectivité, ils ne souhaitent cependant pas en supporter seuls la charge. Ils auraient à tout le moins souhaité être consultés afin de faire entendre leur point de vue et de permettre un meilleur équilibre entre les parties en présence dans ce dossier.

Comptez-vous maintenir la situation en l'état, malgré les observations critiques à l'encontre de ce choix ?

Les riverains auraient proposé de créer cette zone de stationnement dans la rue Rouge, cette solution présentant l'avantage de réduire les nuisances pour les riverains puisque d'un côté de la rue se trouve l'avenue Wolvendael et de l'autre le Centre culturel d'Uccle. Cependant, il semblerait que cette piste n'ait pas été suivie. Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet ? Comptez-vous organiser une concertation

avec les riverains ?

D'autre part, la commune aurait marqué son accord de principe pour dévier une partie des bus vers le square Marlow. Des négociations sont-elles en cours entre les acteurs concernés ? Dans l'affirmative, la Région soutiendra-t-elle cette proposition ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De aanpassingen aan de Heldensquare liggen in de lijn van het herstructureringsplan 2007-2008 voor het bovengronds netwerk van de MIVB. Sinds 2 juli bevindt zich daar de eindhalte van de buslijnen 38, 41, 43 en 98. Mede door de nieuwe lijn 4 is het plein een belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer in Ukkel. Het succes van lijn 4 bevestigt dat dit een goede keuze was.*

Door werken van de gemeente aan het Dancoplein was de Heldensquare de enige mogelijkheid voor deze eindhaltes. De dienstregeling is zo opgesteld dat de wachttijden bij het overstappen zo kort mogelijk zijn. Lijn 38 volgt op lijn 43 en die is verbonden met lijn 4. Lijn 41 sluit aan op de metro in Hermann-Debroux.

Om deze eindhaltes aan te leggen, waren er werken nodig aan het plein tussen de Brugmannlaan en de De Frélaan. De bussen van lijn 38 en 41 moeten heel het plein rondrijden om hun halte bereiken.

De gemeente Ukkel en de gewestelijke administratie hebben ingestemd met de werken. Na protest van omwonenden werden de eindhaltes verplaatst naar de De Frélaan en kwamen er meer parkeerplaatsen. De verdwenen parkeerplaatsen worden gecompenseerd door nieuwe langs het Wolvendaalpark.

Op 2 juli waren de werken nog niet helemaal klaar, waardoor de nieuwe buslijnen niet optimaal werkten. We hebben de mogelijkheid overwogen om enkele van de eindhaltes over te brengen naar de Rodestraat, maar door de breedte van de rijweg en de nabijheid van de woningen bleek dat onmogelijk.

De situatie zal geëvalueerd worden en als aanpassingen nodig en mogelijk zijn, zullen we ze

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les aménagements réalisés au square des Héros s'inscrivent dans le cadre du plan de redéploiement à l'horizon 2007-2008 du réseau de surface de la STIB. En l'occurrence, depuis le 2 juillet, les terminus des lignes de bus 38, 41, 43 et 98 se situent au square des Héros. Avec le passage de la nouvelle ligne 4, celui-ci constitue un carrefour important pour les transports publics à Uccle. Le succès immédiat rencontré par la ligne 4 montre d'ailleurs la pertinence de ce choix.

L'aménagement du terminus de ces quatre lignes de bus étant devenu physiquement impossible à la place Danco suite aux travaux de réaménagement entrepris par la commune, le square des Héros était la seule solution permettant d'offrir aux voyageurs un large choix de correspondances en un lieu central. Ainsi, les horaires sont organisés de manière à réduire au minimum les temps d'attente. Le 38 est cadencé avec le 43, tandis que celui-ci est lui-même lié au 4. Le 41 est quant à lui en correspondance avec le métro à Herrmann-Debroux.

Afin d'aménager les espaces nécessaires aux quatre terminus, des travaux ont été entrepris, notamment en face de l'hôtel situé le long du square, entre l'avenue Brugmann et l'avenue De Fré. L'itinéraire des quatre lignes ayant désormais leur terminus au square des Héros impose aux lignes 38 et 41 de faire le tour de l'îlot pour avoir leur terminus à hauteur de l'hôtel, tandis que les lignes 43 et 98 doivent passer par cette voirie latérale pour rejoindre leur zone de terminus, située dans le prolongement de l'avenue De Fré.

Les travaux d'aménagement nécessaires ont reçu l'aval du collège de la commune d'Uccle, ainsi que de l'administration régionale. Afin de tenir compte des récriminations de certains riverains, il a été

uitvoeren. We onderzoeken of we een van de eindhaltes kunnen verplaatsen aan het Marlowsquare. In afwachting hebben we de buschauffeurs gevraagd hun motoren af te zetten aan de eindhaltes, tenzij het te warm of te koud is.

décidé en cours de chantier, et en accord avec les autorités compétentes, de déplacer la zone de terminus vers l'avenue De Fré et de créer un emplacement de stationnement supplémentaire. Je tiens d'ailleurs à préciser qu'en matière de stationnement, le bilan de l'aménagement réalisé est neutre, car les places supprimées face à l'hôtel sont compensées par la création de nouveaux emplacements le long du parc de Wolvendael.
La mise en œuvre du nouvel aménagement s'est accompagnée de quelques difficultés ponctuelles, en raison desquelles les travaux n'étaient pas totalement terminés le 2 juillet. La présence d'engins de chantier perturbait donc le fonctionnement du square. La suggestion de placer un ou deux des terminus concernés dans la rue Rouge a bien évidemment été examinée avant que le choix ne se porte sur l'aménagement réalisé. Il est apparu que la largeur carrossable ainsi que la proximité de riverains résidents n'étaient pas compatibles avec un tel projet.

Il va de soi que le dispositif mis en place sera évalué dans les prochains mois et que si des adaptations sont possibles, elles seront mises en œuvre. Il est exact que nous examinons la possibilité de déplacer l'un des terminus concernés à hauteur du square Marlow. Dans l'attente, des consignes ont été données aux conducteurs de bus afin qu'ils coupent leur moteur lorsqu'ils sont au terminus, si les conditions climatiques le permettent. En effet, en cas de forte chaleur ou de grand froid, cette mesure n'est pas toujours applicable.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Uit uw antwoord blijkt dat er niet te tornen valt aan de regeringsbeslissing.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Votre réponse ne me satisfait pas. La réponse du gouvernement aux riverains mécontents donne l'impression que la décision a été prise et qu'aucune souplesse ne semble envisageable.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Integendeel, we zijn op zoek naar een andere oplossing. Als u suggesties hebt, willen we die graag horen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Pas du tout. Nous faisons au contraire notre possible pour examiner une solution alternative pour remédier à ce problème. Vos suggestions en ce sens sont d'ailleurs les bienvenues.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans)***.-** *De evaluatie wordt pas binnen een paar maanden afgerond.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Als er een andere oplossing is, zullen we ze zeker uitproberen.*

- Het incident is gesloten.

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous déclarez que les évaluations seront prêtes dans plusieurs mois...

M. Pascal Smet, ministre.- S'il existe une alternative possible, nous ne manquerons pas d'y recourir.

- L'incident est clos.