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 10 OKTOBER 2007

RÉUNION DU

MERCREDI 10 OCTOBRE 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 7

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 7

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

betreffende "de heraanleg van het Rogierplein".

Bespreking – Sprekers: **de heer Rachid Madrane, de heer Alain Daems, de heer Pascal Smet,** minister. 12

- van mevrouw Marie-Paule Quix 23

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

betreffende "de inkorting van buslijn 47".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carine Vyghen 24

betreffende "het nieuwe Tram-busplan 2007-2008 dat de MIVB op 3 september 2007 heeft ingevoerd en met name de buslijnen 47 en tram 4 in het noorden van Brussel".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Pascal Smet,** minister**.** 26

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 7

- de Mme Viviane Teitelbaum 7

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

concernant "le réaménagement de la place Rogier".

Discussion – Orateurs : **M. Rachid Madrane, M. Alain Daems, M. Pascal Smet,** ministre. 12

- de Mme Marie-Paule Quix 23

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

concernant "le raccourcissement du trajet de la ligne de bus 47".

Interpellation jointe de Mme Carine Vyghen, 24

concernant "le nouveau plan tram-bus 2007-2008 mis en place par la STIB le 3 septembre 2007 et particulièrement les lignes de bus 47 et de tram 4 dans le nord de Bruxelles".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte De Pauw, M. Pascal Smet,** ministre**.** 26

- van mevrouw Céline Delforge 36

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

betreffende "de uitvoering van de eerste fase van het Tram-busplan van de MIVB"

Bespreking – Sprekers: **de heer Pascal Smet,** minister**, de heer Rachid Madrane, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Carine Vyghen, de heer Denis Grimberghs.** 40

MONDELINGE VRAGEN 50

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 50

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

betreffende "de plannen voor een toeristische tram in het centrum van Brussel".

- van mevrouw Françoise Schepmans 53

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

betreffende "de werken tussen het Louizaplein en et Poelaertplein".

- van mevrouw Françoise Schepmans 56

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast

- de Mme Céline Delforge 36

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

concernant "la mise en oeuvre de la première phase du plan tram-bus de la STIB".

Discussion – Orateurs : **M. Pascal Smet,** ministre**, M. Rachid Madrane, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Carine Vyghen, M. Denis Grimberghs.** 40

QUESTIONS ORALES 50

- de Mme Viviane Teitelbaum 50

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

concernant "la création d'un tram touristique au coeur de Bruxelles".

- de Mme Françoise Schepmans 53

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

concernant "les travaux entre la place Louise et la place Poelaert".

- de Mme Françoise Schepmans 56

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-

met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de ingebruikneming van de BOA-metrostellen".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 59

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

betreffende "de werken in het station Madou".

- van mevrouw Carla Dejonghe 61

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

betreffende "de plaatsing van handgrepen in de nieuwe metro- en tramstellen".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 63

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

betreffende "de vestigingsplaats en exploitatie van de eindhaltes en -stations van de MIVB".

- van mevrouw Céline Delforge 66

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

betreffende "de omleiding van de MIVB-bussen die langs het Paleizenplein rijden wegens een privé-festival".

Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la mise en service des rames de métro Boa".

- de Mme Viviane Teitelbaum 59

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

concernant " les travaux dans la station Madou ".

- de Mme Carla Dejonghe 61

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

concernant "le placement de poignées dans les nouvelles rames de métro et de tram".

- de Mme Viviane Teitelbaum 63

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

concernant "la localisation et l'exploitation des terminus de la STIB".

- de Mme Céline Delforge 66

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

concernant "les déviations des bus de la STIB passant place des Palais à l'occasion d'un festival privé".

- van de heer Serge de Patoul 70

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

betreffende "de autoloze dag".

- de M. Serge de Patoul 70

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

concernant "la journée sans voiture".

- van mevrouw Françoise Schepmans 72

aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel,

betreffende "de bouw van nieuwe opslagplaatsen in de Haven van Brussel".

- de Mme Françoise Schepmans 72

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et du Port de Bruxelles,

concernant "la construction de nouveaux entrepôts au Port de Bruxelles".

- van mevrouw Caroline Persoons 75

aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ambtenarenzaken en de Haven van Brussel,

betreffende "het uitschijven van een overheidsopdracht voor de supervisie van de saneringswerken op de terreinen van Carcoke".

- de Mme Caroline Persoons 75

à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et du Port de Bruxelles,

concernant "le lancement d'un marché public pour la supervision des travaux d'assainissement du site Carcoke".

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 heraanleg van het Rogierplein".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Het Rogierplein is van oudsher een strategische plek in Brussel. Het is een knooppunt van het openbaar vervoer en er passeert dagelijks een massa voetgangers. Er bevinden zich tal van hotels, kantoren en handelszaken en het plein geeft uit op de Nieuwstraat.*

Het plein zit ingewikkeld in elkaar en is slecht onderhouden. In het midden van het plein staan enkel wat bomen en een piramide. Er is dan ook een architectuurwedstrijd uitgeschreven om het anders in te richten, inclusief de ondergrondse niveaus.

Als ik het goed begrijp, is het de bedoeling om het plein een eenduidig uitzicht te geven en een grote voetgangerszone aan te leggen. Bovendien moet de verbinding met het Noordstation worden verbeterd, komt er een knooppunt voor openbaar vervoer en worden de verkeersstromen in betere banen geleid. Het plein moet een belangrijk herkenningspunt worden.

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 "le réaménagement de la place Rogier".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- La place Rogier a toujours été un noeud stratégique du tissu urbain bruxellois et des déplacements dans la capitale. Avec la gare du Nord à proximité, elle est longée par la petite ceinture, traversée par la ligne de métro, le prémétro et de nombreuses lignes de bus, et un fleuve de piétons y passe tous les jours pour se rendre à la gare. Il s'agit donc d'un noeud de communication important, tant sur le plan routier que sur celui des transports en commun, des cyclistes et des piétons. De nombreux hôtels, bureaux et commerces la jouxtent. La rue Neuve, l'artère commerçante la plus fréquentée du pays, s'y termine.

La situation de la place est très complexe, et son centre est aujourd'hui en mauvais état, mal entretenu et ayant pour seul relief quelques arbres, ainsi que la pyramide qui marque l'entrée d'un centre d'exposition souterrain. C'est pourquoi un chantier de rénovation de la place, de ses souterrains, ainsi que d'une partie de la petite ceinture est prévu. Le projet a fait l'objet d'un

Op uw website staat te lezen dat, ingevolge deze wedstrijd, het nieuwe plein wordt betegeld met natuursteen. Kan de minister dit bevestigen, want er doen ook andere geruchten de ronde. Op het middenplein komt een enorme glazen luifel die wordt ondersteund door een metalen skelet, met een doorsteek naar het metroniveau. Daardoor valt er daglicht in het metrostation. Ook het station zelf en de loketten krijgen een nieuwe look, en er komen nieuwe handelspanden. Er komt voorts een bar onder de luifel.

Ook de onmiddellijke omgeving van het Rogierplein wordt gerenoveerd. De plannen voorzien in een nieuwe busstrook en bredere trottoirs. Er komen ook bomen en banken. Er is daarover heel wat discussie gerezen. Wat zijn nu de precieze plannen?

Op uw website steekt u de loftrompet over de renovatieplannen. Ik begrijp echter niet waarom dit plein moet worden overdekt. Ik ga er waarschijnlijk onterecht van uit dat openbare pleinen in een stad de mogelijkheid moeten bieden om van de buitenlucht te genieten. De overdekking van 3.500 m² van de centrale oppervlakte van dit plein zorgt voor een beperking van de mogelijkheden en het gebruik ervan. De constructie van enerzijds een overdekking en anderzijds een gat in het plein heeft nefaste gevolgen op de doorstroming en het gebruik van de openbare ruimte. Is een dergelijk gedurfd project bovendien wel op zijn plaats naast het hoogste gebouw van deze stad?

De regering draagt de zorg voor het milieu hoog in het vaandel, maar precies op dat vlak baart het plan de bevolking zorgen. De glazen overkapping zal in de zomer een serre-effect hebben, en het is niet zo gemakkelijk om dat probleem op te lossen. Verstuivers leiden tot een enorme waterverspilling, zonnecellen op het dak nemen dan weer het licht weg. Deze opties zijn duur en weinig ecologisch. De regulering van een microklimaat in een dichtbebouwde ruimte is zeer moeilijk, en het kost veel meer energie om een ruimte af te koelen dan om ze op te warmen.

De befaamde landschapsarchitect Jacques Wiertz heeft de Albert-II-laan onlangs nog van een dure aanplanting voorzien. Deze bomen vormen een grote troef voor de Noordwijk en uw project zou dit

concours international d'architecture. Des interpellations et questions vous avaient été adressées par des collègues en 2005 et 2006. Je souhaitais donc revenir sur ce dossier.

Le réaménagement de la place Rogier est le fruit d'un concours dont le but était, entre autres, si j'ai bien compris, de restituer une unité à la place et d'étendre une vaste zone piétonne du côté de la petite ceinture, mais également de créer une articulation du quartier Nord sur la ville, d'aménager un point d'échange intermodal entre le sous-sol et la surface, et de restaurer une lisibilité des flux. Enfin, il s'agissait de créer « un point de repère majeur dans l'identité visuelle de Bruxelles ».

Selon ce que l'on a pu lire sur votre site, à la suite de ce concours, la nouvelle place serait recouverte de pierres naturelles. Pouvez-vous me le confirmer ? En effet, d'autres rumeurs ont également circulé, faisant état de basalte noir coulé. Au milieu de la place apparaîtra un imposant auvent en verre soutenu par une charpente métallique et dans lequel se reflétera la station. Les quais seront donc visibles de la place et seront directement reliés à elle par des escalators. La lumière du jour entrera dans la station, ce qui n'était pas le cas jusqu'à maintenant. La station de métro et les guichets feront également peau neuve et de nouveaux espaces commerciaux y seront installés. Un bar sera aussi aménagé au-dessous de l'auvent.

Les environs immédiats de la place Rogier sont aussi destinés à être rénovés, puisque l'on apprend qu'une bande réservée aux bus jouxtera la petite ceinture, depuis le boulevard Albert II jusqu'à la rue Gineste. Les trottoirs côté City 2 et rue Neuve seront élargis. Côté place Rogier, l'espace piéton s'agrandira également et sera pourvu d'arbres et de bancs. Des discussions avaient eu lieu sur ces points, évoqués d'ailleurs, je pense, par ma collègue Mme Ampe. Qu'en est-il ?

Vous aviez écrit dans un communiqué sur votre site : "Cet auvent est bien en phase avec l'histoire mouvementée qu'a connue cette place. La visibilité du métro, des taxis, trams et bus, ainsi que celle des espaces souterrains et du centre de congrès s'en trouvera nettement améliorée. Si l'on s'en réfère aux normes bruxelloises, il s'agit là d'un projet tout à

in gevaar brengen.

De nieuwe toegang tot het ondergrondse complex zou essentieel zijn om de Noordwijk en het laagste deel van Sint-Joost-ten-Noode te verbinden met de stad en de Kruidtuin. Maar de plannen zorgen helemaal niet voor een betere aansluiting van de stadsdelen aan weerszijden van de Kleine Ring, noch ruimtelijk, noch visueel. De straten zullen in die richting niet meer doorlopen, maar worden onderbroken door de Kleine Ring en de promenade die de Kruidtuin met de Albert-II-laan zal verbinden. In tegenstrijd met de GSV zullen de trottoirs van deze straten niet uitkomen op oversteekplaatsen over de Kleine Ring, wat de doorstroming over de Kleine Ring heen belemmert.

De oversteekplaats op de rijweg ter hoogte van de Nieuwstraat moet verplaatst worden. 's Avonds is ze immers toegankelijk voor auto's, wat de sociale controle in de wijk versterkt.

Voorts worden de toegangen vanop het plein tot de Brabantstraat en de Vooruitgangsstraat weggemoffeld. Dat komt de handelaars van de Brabantstraat niet ten goede, en maakt de toegang tot en de precieze vorm van het station onduidelijk. Is het misschien de bedoeling om van Sint-Joost een getto te maken dat helemaal is afgesneden van het centrum?

De wandelboulevard zal een barrière op de noord-zuidas vormen. Er is een aanplanting van kleine fruitbomen gepland, maar die zullen in het niet verzinken bij de enorme flatgebouwen. Het geheel zal eruitzien als een gewoon voetpad met hier en daar een paar trappen.

De Sint-Lazarusstraat verbindt het Rogierplein met de Kruidtuin. Ze verdient het om te worden geherwaardeerd, maar volgens de plannen krijgt ze slechts een tweederangsrol. De horecasector heeft zich daar reeds tegen verzet. Bent u van plan om de straat in ere te herstellen?

Volgens mij is het beter voor de wijk om de ingang van de tunnel weg te werken, de Sint-Lazaruslaan terug op gelijke hoogte te brengen met de omgeving, een nieuwe ingang voor de Kruidtuin aan te leggen en het gedeelte van de Kruidtuin langs de Kruidtuinlaan opnieuw in te richten. Niemand begrijpt waarom u de mooie bomen aan

fait remarquable et audacieux. Grâce à son emplacement judicieux, l'ouvrage bénéficiera aussi d'une très grande visibilité, si bien qu'il deviendra le symbole d'une place qui, au gré des multiples transformations de ces dernières décennies, s'est peu à peu muée en un espace anonyme."

Or, la question que je me pose et qui se pose est de comprendre la nécessité de déposer une sorte de toiture sur cette place publique. Je pensais, sans doute à tort, que les places publiques devaient rester au sein de notre ville et au pied des tours, des lieux privilégiés qui permettent de profiter de l'extérieur. En couvrir la partie centrale sur une superficie de 3.500 m² apparaît dès lors réducteur au niveau de son usage et de ses bienfaits. On y crée à la fois un toit et un trou, deux éléments qui, incontestablement, réduisent la fluidité et l'usage de l'espace public. On peut aussi discuter de la nécessité de commettre un geste audacieux justement au pied du plus haut bâtiment de cette ville, mais soit, il s'agit là d'un autre débat.

Sur le plan écologique, cette "couverture" que constitue cette toiture préoccupe nos citoyens. Il me semblait que ce gouvernement se disait être à la pointe en la matière. Malheureusement, je constate que ce n'est toujours pas votre préoccupation, puisque l'énorme toiture en verre contribuera au réchauffement de la place en été en créant un effet de serre, comme le relève d'ailleurs le rapport d'incidences. Des solutions sont évoquées pour pallier ce réchauffement : comme des brumisateurs censés réduire les inconvénients de la toiture vitrée. Exit le souci du gaspillage de l'eau à Bruxelles... Si vous aménagez des cellules photovoltaïques sur la toiture afin de récupérer de l'énergie, que deviendra la transparence et la clarté au sol que vous évoquiez dans votre communiqué ?

Il s'agit de solutions coûteuses, peu écologiques, d'autant que l'on sait que le réchauffement et la gestion des microclimats urbains constituent un des problèmes les plus difficiles à résoudre dans les centres densément construits. Vous n'êtes pas sans ignorer que la production d'une frigorie consomme plus d'énergie que la production d'une calorie.

Le boulevard Albert II a récemment fait l'objet d'aménagements arborés coûteux, réalisés par M. Jacques Wiertz, l'un des plus grands paysagistes belges. Une série de carrefours seront remodelés ou

de rand van de Kruidtuin wilt laten omhakken.

Op zich is het een goed idee om het Rogierplein opnieuw aan te leggen, maar ik vind dat er heel veel moet veranderen aan de plannen.

Overigens heeft het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) erop gewezen dat het ontwerp niet geschikt is voor voetgangers en fietsers.

Bijgevolg vraag ik u om het dossier te wijzigen.

ajoutés dans le cadre du projet. Pourquoi détricoter cet ensemble et entamer à plusieurs endroits le bel alignement d'arbres qui constitue le principal atout du quartier Nord ?

Par ailleurs, le nouvel accès au complexe souterrain - Métro/City II/ Congrès - est présenté comme un élément essentiel de l'articulation du quartier Nord et du bas de la commune de Saint-Josse-ten-Noode sur la ville et sur le Jardin botanique. Or, l'essentiel des propositions d'aménagement ne va pas dans le sens d'une meilleure connexion nord/sud des espaces publics et des quartiers, puisque la transversalité sur la petite ceinture (la relation nord-sud) n'est plus assurée ni visuellement, ni spatialement, tant par rapport au centre ville que par rapport au quartier Nord et au bas de Saint-Josse-ten-Noode.

Ceci compromet la transversalité fonctionnelle pourtant annoncée comme un objectif important du projet. Or, entre le boulevard Emile Jacqmain et la rue du Marais, les perspectives des voiries du centre ancien butent sur l'aménagement transversal de la petite ceinture, encore accentué par la promenade censée relier le boulevard Albert II au Jardin botanique. De plus, les passages piéton ne sont pas aménagés dans la continuité des trottoirs transversaux (comme le stipule le RRU), ce qui décourage la traversée.

Par contre, il convient de modifier l'emplacement du passage piéton aménagé sur la voirie carrossable à l'endroit de la rue Neuve, car cette dernière est accessible aux voitures le soir, ce qui renforce le contrôle social d'un quartier fragilisé.

En ce qui concerne la transversalité par rapport au bas de Saint-Josse-ten-Noode et au quartier Nord, les débouchés de la rue de Brabant et de la rue du Progrès sur la place sont relégués dans la confidentialité, ce qui aura des répercussions sur l'accessibilité et la lisibilité de la gare et sur la dynamique commerciale de la rue de Brabant. Comptez-vous faire un ghetto de la commune de Saint-Josse, qui sera dès lors complètement coupée du centre ville et refermée sur elle-même ? Est-ce là la volonté du gouvernement ?

De l'autre côté, vers la petite ceinture, l'esplanade accentue également la coupure est-ouest au

détriment de la transversalité nord-sud. Cette esplanade est présentée comme un élément fort du projet, mais l'échelle de ses plantations - de petits arbres fruitiers - sera complètement absorbée par l'environnement urbain d'immeubles élevés. L'esplanade aura l'aspect d'un simple trottoir chahuté par une série d'emmarchements et de plateaux.

La rue Saint-Lazare, qui conduit directement de la place Rogier au Jardin botanique, dans l'axe de son entrée la plus monumentale, mériterait d'être remise en valeur. Or, le projet prévoit au contraire de magnifier l'entrée de la tour Covent Garden sur la place et de reléguer la rue Saint-Lazare dans un rôle de desserte et de service. Le secteur horeca s'était déjà exprimé négativement sur ce sujet. Comptez-vous réhabiliter le rôle de cette rue dans la relation spatiale entre le boulevard Albert II, la place Rogier et le Jardin botanique qui, jusqu'à présent, a été totalement sous-estimé ? Ne serait-ce pas l'occasion de remettre la rue en valeur, ainsi que ses perspectives ? J'aimerais connaître votre avis à ce propos.

Ne pensez-vous pas que la suppression de la trémie du tunnel, la remise à niveau du boulevard Saint-Lazare, la création d'une nouvelle entrée, ainsi que l'agrandissement et le réaménagement du Jardin botanique côté boulevard seront plus positifs pour ce quartier et pour le parc que l'aménagement que vous proposez et qui comprend aussi l'abattage des arbres d'alignement majestueux situés dans le bas du boulevard, le long du Jardin, sans que l'on comprenne vraiment pourquoi ?

M. le ministre, si l'idée qui sous-tend le réaménagement de la place Rogier est louable et importante, elle ne donne pas encore la garantie d'un bon aménagement. Il semble que de nombreuses améliorations devraient encore être apportées au projet actuel si l'on souhaite, comme vous, refaire de cette place un lieu significatif de la ville, qui relie les différents quartiers au lieu de les séparer.

J'en profite pour rappeler que l'ARAU (Atelier de recherche et d'action urbaines) s'est exprimé cet été et que, pour cette association, je cite : "si ce projet annonce une amélioration, il ne favorise pas les piétons et les cyclistes". Selon l'ARAU, "à première vue, le projet semble redonner aux piétons la place

Bespreking

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- U kunt rekening houden met de kritiek van de omwonenden, zonder dit project fundamenteel te ondergraven.*

Zijn de bijkomende parkeerplaatsen soms bedoeld als ontradingsparkings om het verkeer buiten de Vijfhoek te houden?

De voorzitter.- De heer Daems heeft het woord.

De heer Alain Daems *(in het Frans).- We hebben hier al veel gepraat en het lijkt me wat laat om nu nog met allerlei vragen en suggesties op de proppen te komen.*

We moeten een balans opmaken van de wedstrijdprocedure, die zeer positief is voor grote vastgoedprojecten, maar ook voor projecten inzake openbare ruimte.

qui est la leur dans une ville, c'est-à-dire centrale ; en réalité, si des améliorations indéniables sont apportées par rapport à la situation existante, il reste des points négatifs qui doivent être résolus lors de la délivrance du permis".

Pour toutes ces raisons, M. le ministre, il est important d'examiner ce dossier attentivement. Je vous remercie déjà pour vos réponses.

Discussion

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

M. Rachid Madrane.- Je serai très bref, je me bornerai à poser une petite question et à formuler une simple remarque.

Ma remarque vise à rappeler qu'il est possible de tenir compte des critiques émises par les riverains sans remettre fondamentalement en question ce projet, qui nous semble très important pour la Région bruxelloise.

Ma question se veut un peu cocasse. Mon groupe se demande si, en augmentant le nombre de places de parking, vous n'êtes pas en train d'installer des parkings de dissuasion autour du Pentagone. Comme je sais que vous l'aimez et que vous souhaitez que les voitures n'y roulent plus, nous nous demandons si l'augmentation de places en sous-sol n'équivaudrait pas à l'installation d'un parking de dissuasion à la périphérie du Pentagone.

Rassurez-moi, ce n'est quand même pas votre souhait !

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

M. Alain Daems.- J'interviens dans cette interpellation à brûle-pourpoint, sans préparation. Je suis surpris par cette intervention, car nous avons déjà parlé de ce sujet à plusieurs reprises. Il me semble qu'il est très tard pour l'évoquer, en tout cas dans les termes de Mme Teitelbaum, c'est-à-dire sous la forme de questions, de suggestions, etc. Je ne sais pas si l'expression "carabinier d'Offenbach" peut être mise au féminin, mais cela s'y prêterait

De minister en zijn kabinetsleden, de gemeenteraadsleden, de buurtcomités, enzovoort, hebben intensief samengewerkt. De omwonenden evenwel hebben de indruk dat het gewest geen rekening gehouden heeft met hun belangrijkste vraag en dat het nieuwe bewoners wil 'plaatsen'. De andere punten van kritiek, zoals de plaats van oversteekplaatsen, enzovoort, lijken mij eerder details die gemakkelijk op te lossen zijn.

De minister en / of zijn ambtenaren hebben op de vergaderingen steeds beloofd dat ze met die opmerkingen rekening zouden houden, maar de feiten tonen aan dat ze dat niet gedaan hebben.

Voor bepaalde problemen moet u een oplossing zoeken, anders krijgen de bewoners het gevoel dat ze over het hoofd worden gezien.

Ik spreek weliswaar niet namens de buurtbewoners, maar de raadpleging kon beter. U hebt ook de Vooruitgangsstraat niet bij het project betrokken. Uiteraard moet u ergens de grens trekken, maar ik wijs erop dat er 1.500 bussen per dag langs de Vooruitgangsstraat naar het Rogierplein rijden. Het is een vergissing om daar geen rekening mee te houden.

Waarom overweegt u niet om de bussen langs de Koning Albert II-laan te laten rijden? Misschien verkiest u dat alle busreizigers uw prestigieuze nieuwe koepel kunnen zien. Nochtans is dat minder belangrijk dan de enorme overlast die de bussen in de Vooruitgangsstraat veroorzaken.

Kortom, er is iets grondig fout gelopen.

bien pour cette intervention.

A ce stade, il s'agit plutôt d'établir le bilan d'un processus de concours, que nous avons salué comme étant très positif, pas seulement pour les grands projets immobiliers, mais aussi pour les projets d'espaces publics.

C'est aussi à propos du processus de participation que je voulais intervenir. Voilà pourquoi je suis quelque peu étonné, mais chacun voit les choses différemment. Cette participation a été intensive, en termes de présence de membres du cabinet ou du ministre lui-même, de délégués communaux, d'associations de riverains - comme M. Madrane. Les habitants du quartier, qui sont un peu les "premiers des Mohicans", ont l'impression que leur demande principale n'a pas été entendue par la Région qui veut "implanter" de nouveaux habitants. Certes, nous pouvons admettre qu'il existe d'autres demandes et d'autres acteurs, mais ils estiment ne pas avoir été entendus sur des points de détail qui, pourtant, ne semblaient guère poser de problèmes. Je pense à des traversées piétonnes à un endroit plutôt qu'à un autre, à l'absence de trottoirs prévus sur des plans, etc.

Le ministre et/ou les fonctionnaires présents aux réunions répondaient à ces remarques en les jugeant intéressantes et en promettant de les consigner. Or, à la réunion suivante, force était de constater que ces remarques n'avaient pas été prises en considération.

Ces éléments sont extrêmement problématiques. Il faut les améliorer, sinon les concours et processus qui font appel à l'audace, l'imagination, à des grands noms et à des grands bureaux vont amener un sentiment de dépossession auprès des riverains par rapport à ce type de procédures.

Ca ne s'est pas bien passé. Je vous l'ai dit à plusieurs reprises, M. le ministre. Je ne parle pas en tant qu'habitant de la zone ou que membre du comité d'habitants. J'espère que vous êtes conscient que, vu son importance, la demande ne faiblira pas. Vous n'avez pas voulu intégrer la rue du Progrès dans le périmètre. Comme vous le disiez, il faut s'arrêter quelque part, tout ne peut pas être englobé dans ce type de réaménagement. Il s'agit toutefois d'un élément essentiel puisque cela amène 1.500 bus par jour sur la place Rogier. Exclure la

possibilité de discuter du trajet de ces bus et remettre cela à plus tard était, à notre avis, une terrible erreur.

La demande continuera à être formulée, d'autant qu'il n'y a pas encore eu de réponse aux arguments rationnels. Pourquoi ne pas faire passer les bus par le boulevard Albert II ? Il y a peut-être des raisons de prestige ou des raisons politiques. Il est possible que l'on tienne à ce que tous les gens qui empruntent les bus de De Lijn et de la STIB voient le nouvel auvent et le geste architectural qui sera posé. Cela nous semble de faible importance par rapport à la nuisance épouvantable - constatée par Bruxelles Environnement - que constitue le passage de ces bus de jour et de nuit, en semaine comme le week-end.

Quelque chose n'a pas marché, n'a pas abouti, malgré toutes les avancées que comporte ce projet. La demande restera présente.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De plannen voor de heraanleg van het Rogierplein zijn gedeeltelijk gebaseerd op het bestek en gedeeltelijk op het dossier voor de stedenbouwkundige vergunning.*

De ontwerper werd geselecteerd via een onderhandelde procedure, waarbij verschillende kandidaten werden vergeleken. Dit was dus geen wedstrijd in de strikte juridische zin. De onderhandelde procedure was interessanter omdat het niet ging om het bepalen van een definitief project.

Na deze selectie hebben we intensief gewerkt om het oorspronkelijke concept te verfijnen, in overleg met alle betrokkenen. Tijdens de voorstudie heb ik onder meer overlegd met de omwonenden en de gebruikers, waaronder de hotel- en parkinguitbaters.

Het stedenbouwkundig openbaar onderzoek door de gemeente Sint-Joost-ten-Noode vond plaats van 6 juni tot 6 juli. Op 13 juli kwam het overlegcomité bijeen. We wachten nu op de vergunning.

De laureaat, Xavier de Geyter, heeft voorgesteld

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous remercie pour votre analyse circonstanciée des plans prévus pour le réaménagement de la place Rogier qui, si je ne m'abuse, est basée d'une part sur le cahier des charges - que j'ai rédigé à l'époque en vue de préparer la phase du concours - et d'autre part sur le dossier du permis d'urbanisme, que mon administration a soumis à l'AATL (Administration de l'aménagement du territoire et du logement) en mai dernier.

Tout d'abord quelques éclaircissements :

La désignation du concepteur a fait l'objet d'une procédure négociée avec publicité. Cette procédure permet de mettre plusieurs concepteurs "en compétition". Elle n'est donc pas un concours au sens strict de la loi sur les marchés publics. Je préfère la procédure négociée à la procédure de concours, car elle vise à désigner un concepteur et non à déterminer un projet définitif.

J'insiste sur ce point, car il convient de préciser qu'une phase intensive d'adaptation et d'affinement du concept initial a fait suite à la désignation du lauréat, et ce en accord avec toutes les parties impliquées. J'ai ainsi notamment inséré une

om een origineel en aangenaam materiaal te gebruiken, namelijk tegels uit gegoten basalt. Aangezien het gegoten is, is het geen zuiver natuurlijk materiaal.

Mijn administratie heeft verschillende plaatsen in Noord-Frankrijk bezocht waar dit materiaal gebruikt werd, en voert nu ter plekke stabiliteitstests uit.

Dit bouwmateriaal is vrij nieuw en ik heb dan ook garanties gevraagd om zeker te zijn dat het past voor de heraanleg van het Rogierplein. Wanneer de stabiliteitstests afgerond zijn, kunnen we al dan niet definitief voor dit materiaal kiezen.

Aan de noordkant van de kleine ring komt een voetgangerszone, breder dan twintig meter en omzoomd met bomen. Deze zone zal veel zon vangen en is minder blootgesteld aan luchtstromen.

De bomen zullen niet langer in bakken, maar in volle aarde worden geplant, wat hun groei zal bevorderen. De bomen zullen ook verder uit elkaar worden geplaatst, zodat er 10 meter tussen elke boom is, in plaats van 5 meter zoals nu.

Normaal gezien worden bomen niet in dezelfde richting geplant, maar het voorstel komt van de heer de Geyter en de beroemde Franse landschapsarchitect Michel Devigne. ARAU had een meer 19de eeuwse bourgeoisstijl voor ogen, maar dat is niet de manier waarop wij het plein willen herinrichten.

Op de promenade zullen er geen echte banken komen, maar zullen er zitplaatsen komen dankzij niveauverschillen. Er zal ook plaats zijn voor terrasjes en voor tijdelijke activiteiten.

De promenade zal doorlopen tot de Koning Albert II-laan, in het verlengde van de groene middenberm, die met kunstwerken zal worden opgefleurd. Dat zal dus een grote verbetering zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Voorts zullen de kruispunten worden gewijzigd om het verkeer beter te laten doorstromen en om de Vooruitgangsstraat verkeersvrij te kunnen maken.

Om de noord-zuidverbinding voor de voetgangers en fietsers te verbeteren, zal een deel van het

"procédure de participation" pour les riverains et les usagers lors de la phase de pré-étude, et j'ai rencontré à plusieurs reprises les hôteliers ainsi que des représentants d'Interparking et de City 2.

L'enquête publique, pilotée par la commune de Saint-Josse, s'est déroulée du 6 juin au 6 juillet dans le cadre de la procédure d'obtention du permis d'urbanisme. La commission de concertation s'est réunie le 13 juillet. A l'heure actuelle, l'AATL examine le dossier afin de pouvoir délivrer le permis.

En ce qui concerne le choix du matériau utilisé pour la place Rogier, le lauréat Xavier de Geyter a déjà proposé, lors de la phase du concours, d'avoir recours à un matériau à la fois original, convivial et noble, à savoir le basalte coulé. Ce matériau sera appliqué en carrelage modulaire. Le basalte est un produit naturel mais, lorsqu'il est coulé, on ne peut effectivement pas parler de matériau naturel.

Le basalte coulé a déjà été utilisé pour d'autres places et patios en France. Mon administration, qui a visité plusieurs chantiers dans le nord de la France, effectue en ce moment un test de stabilité in situ.

Etant donné les doutes qui subsistaient à propos du basalte au moment du dépôt de la demande de permis, j'ai demandé des garanties sur ce matériau relativement nouveau en construction, pour être certain qu'il convienne au réaménagement de la place Rogier. Ce processus n'est pas encore terminé. Dès que nous prendrons connaissance des résultats des tests de stabilité, nous nous prononcerons définitivement sur l'utilisation du basalte ou d'un autre matériel convivial, noble et original.

Une zone piétonne sera aménagée sur le côté nord de la petite ceinture. D'une largeur supérieure à vingt mètres, cette zone plantée d'arbres sera la partie la plus confortable de l'espace public. Elle bénéficie en effet d'un bon ensoleillement et est la moins exposée aux courants d'air causés par les hauts bâtiments à l'entour.

Les arbres seront plantés en pleine terre, ce qui favorisera leur croissance, contrairement à la situation actuelle. Le diamètre réservé à chacun d'eux sera de 10 mètres. Le diamètre des arbres en

autoverkeer ter hoogte van de Vooruitgangsstraat en de Kleine Ring worden afgeschaft en zal het aantal baanvakken worden teruggebracht tot vier voor het autoverkeer en twee voor de bussen, taxi's en fietsers. Er zal een soortgelijke oversteekplaats worden aangelegd als aan het andere uiteinde van de Nieuwstraat, dichtbij het Anspachcentrum.

De Nieuwstraat blijft een voetgangersstraat, zodat de voetgangers ten allen tijde voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer, zelfs 's avonds, wanneer de straat ook voor het autoverkeer wordt opengesteld. Het concept van "shared space" zal ook het veiligheidsgevoel verhogen.

Ook vanuit visueel oogpunt zal het project een enorme verbetering inhouden. Vandaag blokkeert de piramide volledig het zicht op de Brabanttunnel en de "Men street". In de toekomst zal de as tussen beide winkelstraten worden opengetrokken. De luifel zal niet op de as, maar juist naast de as komen. Op de as zal daarentegen boven de patio een loopbrug komen die beide winkelstraten met elkaar verbindt.

Uw vrees dat Sint-Joost een getto zal worden, is totaal ongegrond. Het is inderdaad zo dat de auto's niet langer vanaf Sint-Joost het Rogierplein zullen kunnen oprijden om naar de Vijfhoek te gaan, maar de voetgangers- en fietsverbindingen tussen de wijken zijn veel belangrijker dan de autoverbindingen.

De patio en de luifel zullen door hun open structuur niet alleen voor een natuurlijke verluchting van de ondergrondse ruimten zorgen, maar ook voor meer daglicht, wat het veiligheidsgevoel verhoogt.

Van een serre-effect door de glazen overkapping is geen sprake.

place actuellement est d'à peine 5 mètres. Etant donné qu'ils sont plantés dans des bacs, leur croissance n'est en effet pas optimale. A l'avenir, cela va changer.

Il est vrai qu'on ne plante pas d'habitude les arbres dans un même sens, mais il s'agit là d'une proposition de M. de Geyter ainsi que de Michel Devigne, un grand paysagiste français. De passage à Bruxelles pour donner une conférence aux Beaux-Arts, il a rassemblé mille personnes, ce qui témoigne de sa notoriété et de sa qualité. Quand quelqu'un de son calibre émet une proposition, on ne peut que l'écouter. Certes, cela ne s'inscrit pas dans la logique de l'ARAU, qui vit dans la perspective du Bruxelles très bourgeois du XIXème siècle. Mais ce n'est pas dans cette optique que nous devons réaménager la place.

Sur cette promenade, il n'y aura pas de bancs à proprement parler. Il s'agira de gradins réalisés à même la surface de la promenade, à l'aide de différences de niveaux. Bien entendu, il sera possible d'installer des sièges transportables pour les cafés et restaurants. Du mobilier facile à déplacer pourra être aménagé pour les activités temporaires qui y seront organisées.

La promenade se prolongera jusqu'au boulevard Albert II, dans l'alignement de la berme centrale verdurisée et agrémentée d'oeuvres d'art. Mieux encore, la nouvelle promenade mettra encore davantage en valeur l'oeuvre située à l'extrémité du boulevard. Votre critique quant au détricotage de l'actuelle berme centrale n'est donc pas justifiée. Il suffit de voir les plans pour constater au contraire une amélioration sensible de la situation actuelle.

Il est nécessaire de modifier les carrefours afin de mieux organiser la circulation et, plus précisément, afin de rendre piétonne la rue du Progrès. Ainsi, une partie de la circulation automobile à hauteur du carrefour entre la rue du Progrès et la petite ceinture sera supprimée, afin de prévoir une longue phase verte dans l'axe de la rue Neuve pour les piétons et les cyclistes qui traversent. De plus, le nombre de bandes de circulation à hauteur de la rue Neuve passera de 6 bandes assorties de 3 bandes latérales, accessibles à tous les véhicules motorisés, à 4 bandes assorties de 2 bandes latérales. Ces 2 bandes latérales seront uniquement accessibles aux

bus, aux taxis et aux cyclistes. D'un point de vue fonctionnel, le projet permettra assurément d'améliorer la liaison nord-sud pour les usagers faibles.

En ce qui concerne le passage pour piétons aménagé dans le prolongement de la rue Neuve, je vous invite à analyser l'actuel passage pour piétons à l'autre extrémité de la rue Neuve, près du Centre Anspach. La circulation des piétons et des véhicules motorisés y est organisée de la même manière que ce que nous projetons du côté Rogier. Et je me permets de vous rappeler que la rue Neuve est une zone piétonnière et que, par définition, les piétons y ont priorité sur tout trafic motorisé, ceci même le soir. Le concept de "shared space" tel qu'il est développé dans certaines villes européennes, accroît le sentiment de sécurité.

D'un point de vue visuel, le projet constitue également une nette amélioration. Actuellement, lorsque l'on est dans la rue Neuve, la pyramide bloque complètement la vue sur le tunnel Brabant et la fameuse "Men Street". A l'avenir, l'axe reliant ces deux zones commerciales sera bien dégagé. En effet, l'auvent ne se situera pas dans l'axe mais juste à côté. Une passerelle sera aménagée sur le patio, dans l'alignement des deux axes commerciaux. Le patio sera donc un pôle d'attraction qui favorisera la liaison des deux quartiers.

Par conséquent, votre crainte de voir Saint-Josse se transformer en ghetto n'est absolument pas fondée. Selon moi, vous pensez uniquement aux voitures qui, effectivement, ne pourront plus emprunter la place Rogier depuis Saint-Josse pour rejoindre le Pentagone. N'oubliez pas que les axes piétonniers et cyclistes entre les quartiers sont beaucoup plus importants que les axes automobiles.

L'aménagement de l'auvent et du patio sur la place favorisera la circulation de l'air et la diffusion de la lumière naturelle. Il protégera de la pluie les espaces souterrains. En effet, la lumière naturelle contribuera à renforcer le sentiment de sécurité dans la station de métro et les parkings, mais également à améliorer le confort et à guider la circulation assez complexe de la place vers les différentes fonctions situées en sous-sol. De par sa structure ouverte, l'auvent permettra au patio de fonctionner comme une ventilation naturelle pour les activités en sous-sol. Quant à un "effet de serre"

créé par la toiture en verre, il n'en est absolument pas question.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Het basalt zal van onder opwarmen.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Le basalte va chauffer d'en bas.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het basalt warmt alleen op als het blootgesteld is aan de zon.*

M. Pascal Smet, ministre.- Le basalte ne chauffe jamais d'en bas, mais bien lorsque il est exposé au soleil.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Wanneer de zon schijnt, zal de bodem opwarmen, zeker met een glazen dak.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Il ne s'agit pas de la chaleur qu'il aurait emmagasinée, mais du fait que la chaleur viendra du sol lorsque le soleil brillera, qui plus est à travers la verrière.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Blijkbaar niet. Overigens is de keuze voor basalt nog niet definitief. We voeren nog tests uit. Basalt warmt inderdaad op door het zonlicht en houdt die warmte vast. Het warmt echter niet op door de hitte die uit de ondergrond komt.*

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est apparemment pas le cas. Cependant, le basalte n'est pas encore définitivement choisi. Nous procédons actuellement aux tests. Il est vrai que le basalte chauffe lorsque le soleil brille et qu'il garde la chaleur. Cela n'a pas d'impact sur le sous-sol. La chaleur qui monte du sous-sol ne va pas chauffer le basalte.

De voorzitter *(in het Frans).- De opgeslagen warmte wordt altijd langs boven vrijgegeven.*

M. le président.- En vertu du phénomène de l'inertie technique, un matériel qui a emmagasiné la chaleur dégage de la chaleur par le haut.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Enkel de steen zelf zal opwarmen, niet de lucht erboven. In Frankrijk is dit materiaal op verschillende plaatsen gebruikt en bij mijn weten heeft niemand er zijn voeten aan verbrand!*

M. Pascal Smet, ministre.- Le basalte ne chauffe pas en sous-sol, mais peut effectivement chauffer hors sol et avoir un effet, non pas sur l'air, mais sur la pierre elle-même. Certaines places en France ont été réaménagées à l'aide de ce matériau et personne, à ma connaissance, ne s'est brûlé les pieds en s'y promenant !

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Je hielen zakken er wel in.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Par contre, les talons s'y enfoncent.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- We vragen hoe dan ook garanties voor we definitief kiezen voor dit materiaal.*

In het stedenbouwkundig dossier is sprake van doorzichtige fotovoltaïsche cellen op het glazen dak. Deze doen echter afbreuk aan de doorzichtigheid en hun rendement is onvoldoende. Daarom zien we er van af.

De verstuivers zijn bedoeld om het plein te verfraaien en 's zomers wat verfrissing te brengen.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons demander des garanties avant d'adopter définitivement ce matériau. Ce choix n'est pas encore opéré. C'est l'un des derniers éléments qui doit être tranché, en fonction des résultats que nous attendons.

Il est bien question dans le dossier d'urbanisme de l'installation de cellules photovoltaïques transparentes sur la toiture en verre. Toutefois, nous devons renoncer à cette option, car le rendement de cette nouvelle technique n'est pas convaincant. De plus, cela va à l'encontre de l'effet de transparence

Om een mooi lichteffect te bereiken, is niet zo veel water nodig. Ook voor kinderen is het water leuk.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De verstuivers werden voor het eerst gebruikt naar aanleiding van de wereldtentoonstelling in Sevilla. Het heeft echter geen zin dat ze de zaken zouden moeten afkoelen omdat de luifel en het basalt alles opgewarmd hebben.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is niet het doel. Wij willen het midden van het plein vullen met een beweegbaar element, zodat we met het water en met eventuele projecties op de toren kunnen spelen.*

Mevrouw Carine Vyghen *(in het Frans).- Dat is niet erg energiebesparend.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De verstuivers verbruiken op twee maanden tijd niet meer dan een enkele douche.*

Het plan sluit aan bij de wens van het gewest om de kleine ring te voorzien van een wandelweg. Het past volledig binnen het richtschema.

U stelt een verbinding voor tussen het Rogierplein en de Kruidtuin via de Sint-Lazarusstraat. De Sint-Lazarusstraat werd niet in de perimeter van de wedstrijd opgenomen omdat het een gemeentelijke weg is. Ze zal niettemin binnenkort worden heraangelegd. De trottoirs zullen breder worden gemaakt om de verbinding met het park te verbeteren. Jammer genoeg zijn alle gevels in die straat blinde gevels, wat niet bijzonder aantrekkelijk is. Wij zoeken met de gemeente naar een oplossing.

De vergunning voor de ondergrondse

escompté.

Les brumisateurs que vous évoquez sont destinés à agrémenter la place, comme c'est le cas sur de nombreuses places de qualité à Montréal, Lyon et ailleurs, l'eau étant un élément qui apporte de la fraîcheur pendant les mois d'été. Le jeu de la lumière dans les fines brumes d'eau crée un effet très agréable et très beau, sans utiliser beaucoup d'eau. C'est aussi un élément de jeu pour les enfants pendant les mois d'été. Les brumisateurs participeront à la convivialité et à la décoration de la place.

Mme Viviane Teitelbaum.- Ces brumisateurs ont été utilisés pour la première fois lors de l'Exposition universelle de Séville. Ils permettent effectivement de rafraîchir, mais ils n'ont aucun sens s'ils doivent fonctionner à cause de la chaleur générée par l'auvent et le basalte coulé.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela n'est pas le but. L'idée est de créer un élément qui remplisse le milieu de la place, et qui soit très minéral. Un élément qui ne soit pas fixe et qui permette de jouer avec l'eau et éventuellement avec des lettres et des couleurs projetées sur la tour.

Mme Carine Vyghen.- Ce n'est pas une idée économisatrice d'énergie.

M. Pascal Smet, ministre.- L'eau d'une douche correspond à la quantité nécessaire pour alimenter ces brumisateurs durant deux mois.

En ce qui concerne l'articulation avec le Jardin botanique, le plan prévu est proactif puisqu'il répond au souhait de la Région auquel vous faites référence - et qui est validé dans le schéma directeur - de couvrir la petite ceinture par une promenade et d'assurer ainsi la transversalité. Tout le projet inscrit dans le schéma directeur est entièrement compatible avec le plan de réaménagement de la place.

Enfin, je tiens à défendre votre proposition concernant la liaison entre la place et le Botanique via la rue Saint-Lazare. Il s'agit toutefois d'une rue communale. Par conséquent, elle n'a pas été reprise dans le périmètre concerné par le concours.

Nous avons parlé avec la commune de Saint-Josse,

parkeergarage werd door mevrouw Dupuis en de gemeente toegekend.

(Rumoer)

Dat wil niet zeggen dat ik tegen die parkeergarage gekant ben, integendeel. Die parkeergarage maakt het mogelijk 76 parkeerplaatsen op de openbare weg af te schaffen zonder te veel protest uit te lokken. De Vijfhoek zal autoluwer worden, maar moet wel bereikbaar blijven. Daarom is het belangrijk dat er naast de overstapparkeerplaatsen ook parkings in het centrum zelf zijn. De ondergrondse parkeergarage heeft niet tot doel meer wagens aan te trekken, maar de parkeerproblematiek anders aan te pakken.

Wat het traject van de bussen betreft, mijnheer Daems, staat uitdrukkelijk in het gewestelijk ontwikkelingsplan vermeld dat de Vooruitgangsstraat een openbare vervoersas is.

Er rijden heel wat bussen door die straat. Het is eventueel mogelijk de lege bussen die naar de remise rijden om te leiden, maar we kunnen niet alle bussen omleiden. Het Rogierplein blijft immers een belangrijk intermodaal vervoersknooppunt. Zo blijkt uit een enquête van De Lijn dat heel wat reizigers die bus vlakbij de Nieuwstraat nemen. De Vooruitgangsstraat zal een meer geschikt wegdek krijgen en tot een zone-30 worden omgevormd. De bussen zullen dus ook hun snelheid moeten aanpassen.

Doel van het project is om het autoverkeer en de bijbehorende geluidshinder te verminderen door de auto's om te leiden via de Vooruitgangsstraat tussen het Sheratonhotel en het Siruhotel. De regering staat evenwel open voor suggesties. Er hebben formele en informele gesprekken plaatsgevonden met de vertegenwoordigers van de wijkcomités. Er zijn ook discussies aan de gang met De Lijn en daarnaast hebben Leefmilieu Brussel en het BUV een model voor de omleiding van de bussen opgesteld. Op basis van die simulaties zal de regering eind november een beslissing nemen.

Wat de isolatie van de huizen betreft, verbaast het mij dat er stedenbouwkundige vergunningen zijn toegekend terwijl die as in het GewOP als een openbare vervoersas is ingekleurd.

et cette rue fera prochainement l'objet d'un réaménagement. Elle sera alors dotée de larges trottoirs, assurant ainsi une meilleure connexion avec le parc. Malheureusement, toutes les façades de cette rue sont des façades aveugles, ce qui porte évidemment préjudice à l'attractivité de cette liaison. Nous sommes en contact avec la commune pour l'améliorer.

M. Madrane, ce n'est pas moi qui ai autorisé le parking en sous-sol, ce sont Mme Dupuis et la commune.

(Rumeurs)

Je n'y suis pas opposé, au contraire. Les places en sous-sol compensent partiellement les 76 places de stationnement en voirie qui ont été supprimées sur la place - sans que cela provoque d'importantes réclamations, ce dont je suis heureux. Comme nous l'avons dit, nous ne sommes pas opposés à ce qu'il y ait un grand parking sous la place Rogier.

Dans les mois et l'année à venir nous allons rendre le centre ville davantage piéton. Il faut toutefois que Bruxelles et le Pentagone restent accessibles. Il y a les transports en commun, les vélos, etc., mais il y aura toujours des personnes qui viendront en voiture. Il y a des parkings de dissuasion, mais il faut qu'il y ait aussi des parkings dans le centre.

Je préfère dès lors augmenter légèrement le nombre de parkings en sous-sol, ce qui n'a pas un impact énorme, pour qu'il y ait moins de voitures en ville. C'est ce qui explique pourquoi je n'ai pas émis d'objection. Ce parking n'a pas pour objectif d'attirer les voitures, mais de mieux organiser le stationnement.

Pour ce qui concerne les lignes de bus, M. Daems, on ne refuse pas de parler de la rue du Progrès et du passage des bus. Il existe un PRD (Plan régional de développement), même si je n'étais pas encore politiquement actif dans cette Région quand il a été approuvé. Dans ce PRD, il est explicitement prévu que la rue du Progrès soit un axe pour les transports en commun.

Trois types de bus empruntent cette rue. Le détournement des bus vides se rendant à leur dépôt est envisageable. Néanmoins, certains bus doivent

nécessairement passer par la place Rogier, car celle-ci constitue un noeud de communication intermodal. Une enquête menée par De lijn indique en effet que les usagers sont nombreux à emprunter ce bus, proche de la rue Neuve.

D'autres bus enfin pourraient éventuellement modifier leur itinéraire pour ne plus emprunter la place Rogier, en prévoyant notamment une halte plus haut dans la ville, à proximité d'une station de métro, par exemple. Par ailleurs, il est prévu de changer le revêtement de la rue du Progrès, qui ne convient actuellement pas à la circulation des bus et des automobiles, et d'y définir une zone 30. Les bus devront donc également adapter leur vitesse.

Le projet devrait permettre de réduire la circulation automobile dans son ensemble et les nuisances sonores qui y sont liées, car elle contournera la place Rogier et sera déviée par la rue du Progrès entre le Sheraton et l'Hôtel Siriu. Je puis vous assurer que le gouvernement reste ouvert au dialogue. Des discussions sont en cours avec la société De Lijn et une modélisation élaborée par l'IBGE et l'AED est à l'étude concernant le détournement des lignes de bus. Sur la base de celle-ci et des simulations réalisées, le gouvernement sera en mesure de prendre des décisions fin novembre.

Le gouvernement n'est pas opposé au dialogue. J'ai rencontré les représentants des comités de quartier officiellement et officieusement à ce propos.

Concernant l'isolation des maisons, je m'étonne que des permis d'urbanisme aient été délivrés alors que cet axe est défini dans le PRD comme un axe de transports en commun.

De heer Alain Daems *(in het Frans).- Het zijn woningen van de GOMB die dus door het gewest zijn gebouwd.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Misschien hadden de verantwoordelijken van de GOMB en van de stedenbouwkundige diensten beter moeten nadenken. De bussen waren er al voordat de mensen er kwamen wonen.*

Dat wil echter niet zeggen dat wij hun problemen niet ernstig nemen. Wij zullen het wegdek vervangen, een zone-30 inrichten en het

M. Alain Daems.- Ce sont des logements de la SDRB, clairement voulus et construits par la Région.

M. Pascal Smet, ministre.- Peut-être la SDRB et les responsables de la délivrance des permis auraient-ils dû mieux réfléchir. C'est un élément crucial de ce dossier, qu'il ne faut pas négliger. Les personnes qui vivent à cet endroit sont arrivées après les bus.

Toutefois, cela ne veut pas dire que nous ne prenons pas au sérieux leurs problèmes. Nous

autoverkeer verminderen. Wij onderzoeken ook of het mogelijk is de busroutes om te leiden, maar dat kan niet zomaar. Daar zijn economische en ecologische gevolgen aan verbonden.

De heraanleg van het Rogierplein lijkt mij een bijzonder geslaagd project. De architecten en hotelmanagers zijn het erover eens dat het nieuwe plein een mooi visitekaartje zal zijn.

allons remplacer le revêtement, aménager une zone 30, réduire le nombre de voitures. Nous sommes occupés à réaliser une modélisation pour attribuer aux bus une autre route. Mais on ne peut pas changer complètement, d'un jour à l'autre, les itinéraires des bus. Ce n'est d'ailleurs pas avantageux, ni en termes économiques, ni en termes écologiques. Calculé en termes de CO2, le détour a un impact non négligeable.

En conclusion, je dirais qu'il s'agit là d'un très bon réaménagement. J'ai rencontré de nombreux architectes qui ne sont pas impliqués dans le dossier, ainsi que des managers d'hôtel. Tous considèrent que le réaménagement de la place va lui donner une nouvelle allure. Elle deviendra une très belle carte de visite et figurera dans tous les sites mondiaux des hôteliers.

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

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- U bent blijkbaar van plan de gemeente Sint-Joost van de rest af te snijden, behalve wat de voetgangers- en fietsersverbindingen betreft.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Je ne vois pas comment vous allez garder une relation avec la commune de Saint-Josse et ne pas la couper du reste, sauf au niveau des piétons et des cyclistes. Je suis plus que sceptique à cet égard.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Wilt u daarmee zeggen dat men niet meer met de wagen zal kunnen passeren?*

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne comprends pas ce que vous voulez dire : on ne pourra plus passer en voiture, ou à pied ?

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Het autoverkeer zal sterk worden teruggedrongen.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Il n'y aura plus de voitures. En tout cas, le trafic sera fortement diminué.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het plein zal op meerdere plaatsen toegankelijk blijven. De bussen en taxi's zullen tussen het Rogierplein en de Dexiatoren kunnen rijden. Bepaalde kruispunten zullen worden heringericht, maar er wordt slechts één toegang tot de vijfhoek afgesloten.*

M. Pascal Smet, ministre.- Les bus et taxis pourront passer entre la place Rogier et la Tour Dexia. Certains carrefours seront réaménagés. Seul un accès au Pentagone devient impossible. La place reste accessible par plusieurs endroits. Une zone de livraison est prévue pour les hôteliers. L'accessibilité est véritablement garantie.

De voorzitter *(in het Frans).- Zou u ons misschien een plannetje kunnen bezorgen, mijnheer de minister?*

M. le président.- M. le ministre, voyez-vous une objection à donner le document iconographique et planologique en votre possession pour les archives de la commission ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal u het definitief plan bezorgen zodra de*

M. Pascal Smet, ministre.- Je le donnerai une fois le permis obtenu, avec le plan définitif.

vergunning is afgegeven.

De voorzitter *(in het Frans).- De documenten voor de bouwvergunningsprocedure werden aan een openbaar onderzoek onderworpen en kunnen dus aan de parlementaire commissie worden bezorgd.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal u een kopie bezorgen.*

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Een tweede kwestie is het ecologische aspect. Ik wacht op uw definitieve beslissing over het materiaal. Ik blijf echter sceptisch over het glazen dak en de opwarming die het zal veroorzaken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Warmte is welkom in onze stad. Het grootste probleem is de wind en die wordt tegengegaan door de overkapping. Zo kunnen we op het plein evenementen organiseren in open lucht, zonder dat we grote tenten nodig hebben.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARIE-PAULE QUIX

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

betreffende "de inkorting van buslijn 47".

M. le président.- Les documents actuellement utiles pour la procédure de permis de bâtir ont fait l'objet d'une enquête publique. Les documents soumis à enquête publique peuvent être remis à la commission parlementaire, afin que chacun des membres puisse éventuellement les consulter auprès du secrétariat.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'y vois aucune objection. J'en demanderai une copie.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le deuxième point que je voulais relever porte sur l'aspect écologique du projet. J'attends la décision que vous prendrez par rapport au basalte, mais je demeure sceptique par rapport à l'auvent en verre, au réchauffement, étant donné la complexité des microclimats urbains, phénomène qui a été étudié sur les places de nombreuses grandes villes.

M. Pascal Smet, ministre.- J'aime les microclimats. La chaleur est bienvenue dans une ville comme la nôtre. Le vrai problème de la place Rogier n'est pas la chaleur, mais le vent. L'auvent permettra de diminuer l'effet du vent et d'organiser des événements sur la place, en plein air, tout en protégeant le public de la pluie. Cela évite de mettre en place de grandes tentes, comme le fait Dexia pour la fin du Ramadan.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME MARIE-PAULE QUIX

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

concernant "le raccourcissement du trajet de la ligne de bus 47".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARINE VYGHEN

betreffende "het nieuwe Tram-busplan 2007-2008 dat de MIVB op 3 september 2007 heeft ingevoerd en met name de buslijnen 47 en tram 4 in het noorden van Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Ruim twee jaar geleden doken de eerste berichten op over de plannen van de MIVB om buslijn 47 in te korten. Buslijn 47 rijdt van het station van Vilvoorde rechtstreeks naar het de Brouckèreplein in het centrum van Brussel. Een groot deel van het traject loopt over het grondgebied van Neder-Over-Heembeek. Het is de bedoeling om het traject van de bus in te korten tot aan de halte Heembeek, waar de reizigers zouden moeten overstappen op de nieuwe tramlijn 4, die van Esplanade tot Stalle rijdt.

De reden van de inkorting van de buslijn is van praktische aard. De bus zou te veel in het verkeer vastzitten. De nieuwe tramlijn 4 daarentegen zou een snellere verbinding naar het stadscentrum bieden, aangezien de tram de hele tijd in eigen baan rijdt en het aantal trams sterk is opgevoerd. Het reizen zelf zou aangenamer zijn, omdat lijn 4 wordt bediend door nieuwe tramstellen die ruim, comfortabel en letterlijk laagdrempelig zijn. De bedoeling is ook om aan de overstapplaats Heembeek een mooie, ruime en overdekte halte te bouwen. Dat lijken dus op het eerste gezicht redelijke argumenten om de inkorting van buslijn 47 te bepleiten.

De Heembekenaren zien dat echter anders en ook zij voeren een reeks argumenten aan die redelijk lijken. Bus 47 is de enige rechtstreekse verbinding naar het stadscentrum, dus zonder overstap. Overstappen is vooral voor ouderen een probleem. Ik ben het dan ook eens met Dirk Volckaerts, hoofdredacteur van Brussel Deze Week, wanneer hij in zijn opiniestuk van 30 augustus jongstleden stelt dat, ook indien de overstaptijd kort is, dit in Neder-Over-Heembeek terecht als een vermindering van de dienstverlening wordt ervaren. De Heembekenaren hebben hun ongenoegen tijdens

INTERPELLATION JOINTE DE MME CARINE VYGHEN,

concernant "le nouveau plan tram-bus 2007-2008 mis en place par la STIB le 3 septembre 2007 et particulièrement les lignes de bus 47 et de tram 4 dans le nord de Bruxelles".

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

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais)*.- *L'actuelle ligne de bus 47 relie directement la gare de Vilvorde à la place de Brouckère, en traversant le territoire de Neder-Over-Heembeek. Le but de la nouvelle organisation entrée en vigueur le 3 septembre dernier est de raccourcir le trajet du bus jusqu'à l'arrêt Heembeek, où les voyageurs empruntent la nouvelle ligne de tram 4.*

Les raisons de ce raccourcissement de la ligne sont de nature pratique. Le bus serait trop ralenti dans le trafic. Par contre, la nouvelle ligne 4 assure une liaison plus rapide vers le centre-ville, étant donné que les trams roulent pendant tout le parcours en site propre et que leur nombre est fortement augmenté. Le voyage est plus confortable, car la ligne 4 est desservie par les nouvelles rames. De plus, le lieu de correspondance Heembeek deviendra un bel arrêt couvert et spacieux.

Cependant, pour les Heembeekois, le bus 47 est la seule liaison directe vers le centre-ville. Même si le temps d'attente de la correspondance est de courte durée, ils considèrent ce changement comme une diminution du service.

Il avait été annoncé l'an dernier que la décision de raccourcir ou non la ligne de bus 47 serait prise en juin 2007. La STIB allait évaluer combien de passagers du bus 47 effectuaient le changement pour prendre le tram 4 et combien d'entre eux restaient dans le bus jusqu'à la place De Brouckère.

Nous avons soudain appris que la nouvelle disposition, qui prévoit de raccourcir la ligne de bus 47, est entrée en vigueur le 3 septembre 2007. Depuis lors, seul un bus par heure effectue le trajet vers la place De Brouckère.

de afgelopen twee jaar meermaals geuit en hebben u vorig jaar een petitie met 1.600 handtekeningen overhandigd.

Vorig jaar luidde het dat in juni 2007 beslist zou worden of buslijn 47 al dan niet zou worden ingekort. De MIVB wou evalueren hoeveel reizigers van buslijn 47 overstappen op tram 4 en hoeveel reizigers op de bus blijven zitten tot het de Brouckèreplein. Plots vernemen we dat de nieuwe regeling, waarbij buslijn 47 wordt ingekort, is ingevoerd op 3 september 2007. Sindsdien rijdt nog slechts één bus 47 per uur rechtstreeks naar het de Brouckèreplein.

Volgens mij kan die beslissing pas op een zinvolle manier worden genomen als de basisvoorwaarden vervuld zijn. Eerst moet dus worden nagegaan hoeveel reizigers aan de nieuwe halte Heembeek overstappen op de comfortabele tramlijn 4.

Ik zal enkele redenen opsommen waarom niet voldaan is aan de basisvoorwaarden.

Ten eerste is de nieuwe tramlijn 4 slechts operationeel sinds 2 juli. Dat is niet lang genoeg om na te gaan hoeveel mensen van de bus op de tram overstappen.

Ten tweede is de beloofde comfortabele halte in Heembeek nog niet klaar.

Ten derde verwijs ik naar de voorlopige halte aan de Van Praetbrug die men in afwachting heeft voorzien. Volgens mij is er geen onaangenamere halte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zo worden de mensen uiteraard niet gestimuleerd om over te stappen.

Ten vierde is het reiscomfort sterk gedaald. Er zijn heel wat trams 4, maar het aantal bussen is gedaald. Bijgevolg zijn er tijdens de daluren en 's avonds vaak lange wachttijden die kunnen oplopen tot twintig minuten. Dat is 's avonds niet leuk, zeker nu de winter in aantocht is. Bovendien is het reiscomfort nu gedaald, omdat die ene bus, die rechtstreeks van Heembeek naar het centrum van Brussel rijdt, overvol zit. De mensen wachten namelijk speciaal op die bus.

Ik blijf ijveren voor een redelijke oplossing. Hopelijk zult u het me niet kwalijk nemen dat ik

Une telle décision ne peut être prise de manière sensée que si les conditions de base sont remplies. Il convient d'examiner combien de voyageurs descendent au nouvel arrêt Heembeek pour prendre le confortable tram 4.

Premièrement, la nouvelle ligne de tram 4 n'est opérationnelle que depuis le 2 juillet, ce qui n'est pas une période suffisante pour estimer combien de personnes passent du bus au tram.

Deuxièmement, le confortable arrêt Heembeek qui a été promis n'est pas encore aménagé.

Troisièmement, l'arrêt provisoire au Pont Van Praet n'est pas l'arrêt le plus agréable de la Région bruxelloise et il n'encourage pas les voyageurs à effectuer le transit.

Quatrièmement, le confort dans les bus s'est dégradé. Les trams 4 sont nombreux, mais le nombre de bus a diminué. Le temps d'attente aux heures creuses et en soirée peut atteindre vingt minutes. Le seul bus qui va directement de Heembeek vers le centre est bondé.

Je continue à défendre une solution raisonnable. Les habitants de Neder-Over-Heembeek ont le sentiment de ne pas faire partie de la Ville de Bruxelles, à laquelle ils sont pourtant rattachés administrativement. Ce sentiment est accentué par le fait qu'ils n'ont plus qu'un bus direct par heure vers le centre.

En dépit de l'argument financier, du coût lié à des fréquences supplémentaires, ils ont droit à un service de qualité. Ceci dit, sp.a-spirit a approuvé le plan tram-bus et n'envisage pas de le désavouer à partir d'un seul élément.

Sur base de quelles données la STIB a-t-elle décidé de raccourcir la ligne de bus 47, bien que les conditions essentielles ne soient pas satisfaites ?

Pourquoi la STIB a-t-elle décidé d'appliquer la nouvelle réglementation dès le 3 septembre 2007 ?

Comment les voyageurs ont-ils été informés des modifications et combien de temps à l'avance ?

Quand le nouvel arrêt Heembeek sera-t-il prêt ?

blijf aandringen. Het is u misschien niet onbekend dat de inwoners van Neder-Over-Heembeek soms het gevoel hebben dat ze er niet echt bij horen. Administratief gezien hoort het gebied bij Brussel-Stad, maar het ligt helemaal aan de rand. Door de nieuwe regeling voor buslijn 47 wordt dat gevoel nog aangewakkerd. De mensen hebben het gevoel dat ze maar één rechtstreekse bus per uur naar het centrum waard zijn.

Er is uiteraard een financieel argument: het kost veel geld om meer dan één bus per uur in te leggen. De burgers van Neder-Over-Heembeek hebben nochtans recht op een goede dienstverlening. Ook weet ik maar al te goed dat sp.a-spirit het tram- en busplan heeft goedgekeurd. Het zou maar vreemd zijn om het vanwege één element af te keuren. Ik hoop echter dat er een oplossing voor buslijn 47 komt, want de Heembekenaren hebben het gevoel dat ze in de kou blijven staan.

Op basis van welke gegevens heeft de MIVB beslist om buslijn 47 in te korten, hoewel er niet is voldaan aan de basisvereisten? Waarom heeft de MIVB beslist de nieuwe regeling vanaf 3 september 2007 te laten ingaan? Op welke manier werden de reizigers geïnformeerd over de wijzigingen en hoelang op voorhand is dat gebeurd? Wanneer zal de nieuwe halte Heembeek klaar zijn? Bent u pas bereid tot evaluatie over te gaan, wanneer alle voorwaarden daartoe vervuld zijn? Zult u in afwachting de dingen bij het oude laten? Er was beloofd om de oude en de nieuwe regeling een jaar naast elkaar te laten bestaan. Pas in juni 2008 zou er een definitieve beslissing komen, wanneer de nieuwe halte Heembeek in gebruik wordt genomen.

Bespreking

De voorzitter *(in het Frans).- Het MIVB-plannetje dat is rondgedeeld, bevat de voorlaatste wijzigingen van het vervoersnet. Hoewel de wijzigingen van buslijnen 47 en 58 nog niet op dat plannetje zijn vermeld, vormt het toch een goede werkbasis.*

Mevrouw Vyghen heeft het woord.

Etes-vous disposé à procéder à l'évaluation seulement quand toutes les conditions seront remplies ?

En attendant l'aménagement du nouvel arrêt Heembeek, ne rétabliriez-vous pas l'ancienne organisation de manière à la laisser coexister pendant un an avec la nouvelle, comme promis initialement ?

Discussion

M. le président.- Nous allons vous remettre un plan de la STIB qui reprend les avant-dernières modifications. Bien que la modification du 47 et du 58 en rapport avec votre interpellation et celle de Mme Vyghen ne figure pas sur ce plan édité par la STIB en juillet dernier, il me semble qu'il s'agit là d'un bon outil de travail.

La parole est à Mme Vyghen.

Mevrouw Carine Vyghen *(in het Frans).- De doelstellingen van het Tram- en busplan 2007-2008 zijn zowel economisch als budgettair.*

De MIVB heeft op basis van haar cijfers beslist bus 47 niet langer tot aan het De Brouckèreplein te laten rijden maar aan de Van Praetbrug te laten stoppen en de frequentie van tram 4 op te voeren. De invoering van de nieuwe regeling op 3 september verliep bijzonder chaotisch, een bewijs te meer dat dit project niet goed werd voorbereid en eigenlijk geen goed idee is.

Op mijn vorige interpellatie over het traject van buslijn 47 antwoordde de minister dat de oude en de nieuwe lijn gedurende een jaar naast elkaar zouden blijven bestaan. De minister had ook beloofd dat de overstaphalte vóór de wijziging voltooid zou zijn. Die informatie was helemaal niet volledig. Hij was vergeten te vermelden dat er nog maar één bus per uur naar De Brouckère zou rijden.

Bovendien is de situatie op de Van Praetbrug niet zonder gevaar voor de reizigers. Die brug kent niet alleen een bijzonder druk autoverkeer, maar is ook een kruispunt van trams en bussen geworden die elkaar blokkeren. Als klap op de vuurpijl geven de verkeerslichten voorrang aan de trams, waardoor er de hele dag meer dan 1 km file is, waarin ook bus 47 komt vast te zitten. Resultaat: ontevredenheid bij de reizigers én bij de automobilisten.

En dat zijn nog niet de laatste klachten. De schuilhokjes zijn maar berekend op 5 personen, zodat heel wat reizigers in weer en wind op hun bus of tram moeten wachten. De MIVB heeft daarnaast het aantal bussen op lijn 47 gehalveerd tussen 6 en 7 uur 's morgens. De dienstregeling van de bus 47 die tot aan het De Brouckèreplein rijdt, werd pas meerdere dagen na de wijziging uitgehangen. Bovendien blijkt dat die bus niet op vaste tijdstippen rijdt.

U houdt geen rekening met de vele bejaarden, gehandicapten en mensen met kinderwagens. Een bus per uur is te weinig. Richting de Brouckère is er na drie haltes geen plaats meer en op de terugweg al na de eerste halte. Het argument van de commerciële snelheid wordt onterecht ingeroepen. Bus 47 heeft immers grotendeels een

Mme Carine Vyghen.- Même si nous ne nous sommes pas concertées, Mme Quix et moi, mon interpellation est complémentaire à la sienne.

La STIB a conçu un plan de restructuration du réseau de transport public appelé "Plan tram-bus 2007-2008" . Son objectif était à la fois économique et budgétaire.

Sur la base de statistiques faites par la STIB, il a été décidé de mettre le terminus du bus 47 au pont Van Praet, et plus place De Brouckère, et d'augmenter la fréquence du tram 4. La STIB et le ministre de la Mobilité doivent impérativement revoir leur copie concernant le changement de trajet du bus 47. D'emblée, la mise à l'essai du nouveau trajet du 47, le 3 septembre - jour de la rentrée des classes -, fut, comme l'avaient prédit les habitants, une pagaille sans nom qui a montré toute la stupidité de ce projet. Cela a également mis en évidence le manque de préparation par rapport aux implications concrètes de ces changements.

J'avais interpellé M. Smet il y a quelques mois au Parlement bruxellois à propos du nouveau tracé du bus 47. Le ministre m'avait alors assuré que l'ancienne et la nouvelle ligne du 47 coexisteraient en parallèle pendant un an. A savoir, un bus irait jusqu'à la place de Brouckère, comme avant, et un autre s'arrêterait au pont Van Praet, où les usagers pourraient monter dans le tram 4. Le ministre avait également promis des aménagements des arrêts avant le changement. Le ministre m'avait donné une information plus qu'incomplète. En effet, il avait omis de me signaler qu'il n'y aurait plus qu'un seul bus 47 par heure qui se rendrait place De Brouckère.

Malgré une pétition signée par plus de 1.600 habitants des quartiers de Neder-Over-Heembeek et du Mutsaard, le ministre et la STIB ont persisté. Le résultat est non seulement catastrophique, mais il met aussi en danger les usagers. En pratique, le pont Van Praet, déjà plus qu'encombré par le trafic de voitures, est devenu un nœud de croisement de trams et de bus, les uns bloquant les autres et vice versa. Les usagers, dans toute cette désorganisation, doivent essayer d'en sortir indemne. Les arrêts ne sont pas aménagés en conséquence et obligent les usagers à attendre sur le pont, en plein vent, l'abribus ne pouvant accueillir que cinq personnes au maximum. Je le teste régulièrement.

eigen baan.

De gebruikers hebben al meerdere ontevreden mails gestuurd aan de MIVB. U moet uw vergissing durven toegeven, mijnheer Smet. Zelfs uw kartelpartner spirit klaagt de situatie aan in een folder en vraagt een terugkeer naar de oorspronkelijke situatie.

U bent tegelijkertijd gewestminister en verkozen schepen van de stad Brussel, waar u ook geacht wordt de belangen van de inwoners uit het noorden van Brussel te verdedigen! De MIVB moet de gebruikers dienen en niet omgekeerd.

Wanneer herstelt u het oude traject van bus 47?

Waarom beschikt een wijk met meer inwoners dan sommige Brusselse gemeenten niet over een snelle tram naar het stadscentrum èn een rechtstreekse bus?

Waarom hebt u niet gewacht tot alle haltes ingericht waren om de wijzigingen uit te testen?

Wanneer zult u betrouwbare statistieken laten opstellen, die niet zomaar het standpunt van de MIVB overnemen, maar rekening houden met de ontevredenheid van de gebruikers?

Pour couronner le tout, le réglage des feux de signalisation a été modifié pour donner la priorité aux trams. Cela a pour effet, en plus de tous les désagréments pour les usagers des transports en commun, de provoquer plus de 1 km de bouchon quasi toute la journée. Le bus 47 est lui aussi bloqué dans ce nouveau bouchon. Résultat : tant les usagers que les automobilistes du quartier sont mécontents. Tout le monde est perdant suite à une décision dont la STIB n'a pas mesuré les conséquences, par manque de concertation et de préparation. Ajoutons à cela un pic de pollution sans précédent en raison du nombre de véhicules bloqués en permanence à cet endroit.

Autres désagréments, la fréquence des bus a diminué de moitié entre 6 h et 7 h du matin et l'horaire du bus qui va à la place De Brouckère n'a été affiché que plusieurs jours après les changements. Les bus qui vont en ville et qui reviennent de la ville n'ont même pas un horaire fixe qui permette de donner un point de repère aux usagers.

Les nombreuses personnes âgées, personnes à mobilité réduite ou encore personnes avec un landau n'ont pas été prises en compte. Un seul bus par heure, c'est trop peu. Il est quasi impossible de monter dans le bus après le troisième arrêt pour se rendre place de Brouckère et en sens inverse. Le bus est bondé dès le départ.

L'argument de rapidité commerciale utilisé par le ministre de la Mobilité ne tient pas la route, car le bus 47 a un site propre sur une grande partie du trajet et ne nécessitait pas tous ces changements, qui obligent les usagers à changer à plusieurs reprises de tram ou de bus et donc à perdre du temps.

Les usagers sont plus que mécontents et ont déjà envoyé de nombreux courriels à la STIB. Quand on se trompe, il faut le reconnaître. Revoyez votre copie, M. Smet, et vite, car même des membres du parti spirit, avec lequel vous avez été en cartel, dénoncent la situation via un toutes-boîtes. Spirit demande aussi le rétablissement de la ligne telle qu'elle existait avant. Pourquoi vous obstiner, alors que même des membres de votre groupe parlementaire vous donnent publiquement tort ?

Difficile pour l'habitant de s'y retrouver, puisque d'un côté vous êtes ministre régional, et de l'autre échevin empêché à la Ville de Bruxelles, où vous avez été élu pour représenter également les habitants du Nord de Bruxelles ! La STIB doit être au service des usagers et non l'inverse.

Quand comptez-vous réinstaurer le bus 47 dans son ancien trajet, avec la même fréquence ?

Pourquoi un quartier qui compte plus d'habitants que certaines communes de la Région bruxelloise ne peut-il disposer à la fois d'un tram rapide vers la Ville et d'un bus en ligne directe ? Si c'est une question de coût, ces habitants sont-ils considérés comme étant de seconde zone, alors qu'ils payent leurs impôts comme les autres ?

Pourquoi ne pas avoir attendu que tous les travaux d'aménagement des arrêts soient effectués avant de tester la mise en oeuvre des modifications ?

Quand allez-vous refaire de nouvelles statistiques de fréquentation fiables et qui n'abondent pas dans le sens de la direction de la STIB, et tenir compte du mécontentement des usagers, qui m'ont demandé de vous remettre la pétition et les courriers que voici ?

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Veranderingen lopen niet altijd van een leien dakje. Dat geldt ook voor de inkorting van buslijn 47. De meningen zijn verdeeld. Jongere of werkende mensen opteren meer voor snelheid, terwijl oudere mensen veeleer voorrang geven aan comfort. Door het protest van de Heembekenaars rijdt nog één bus per uur het volledige traject. Zal bij de evaluatie worden onderzocht of die bus moet worden behouden?

De MIVB beweert het comfort van de reiziger centraal te stellen. Toch zijn er aan de overstaphalte nog heel wat problemen. Zo is er geen schuilhokje en laat de verlichting te wensen over. Bovendien moeten de reizigers, wanneer zij uit de bus stappen, de straat oversteken om de tram te nemen. Veilig is anders. Hoe komt het dat de nieuwe regeling al werd ingevoerd terwijl alle randvoorwaarden nog niet vervuld zijn? Wanneer zullen de nodige

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).- Les opinions sont partagées à propos du raccourcissement du trajet de la ligne de bus 47. Les jeunes et les personnes actives optent pour la rapidité, tandis que les personnes plus âgées préfèrent le confort. A cause de la protestation des Heembeekois, un bus par heure continue à effectuer l'entièreté du trajet. Le maintien de ce bus sera-t-il étudié lors de l'évaluation ?*

La STIB affirme que le confort du passager est central. Celui de la halte de transit laisse pourtant à désirer. Elle ne comporte pas d'abri et est mal éclairée. De plus, les voyageurs doivent traverser la rue lorsqu'ils descendent du bus pour prendre le tram. Comment se fait-il que le nouveau réglement soit déjà adopté alors que toutes les conditions connexes ne sont pas encore remplies ? Quand les mesures nécessaires seront-elles prises ?

maatregelen worden genomen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De inkorting van buslijn 47 is een rechtstreeks gevolg van de invoering van tramlijn 4. Het tram- en busplan is uitvoerig in deze commissie besproken en goedgekeurd. Ook de regering heeft het unaniem goedgekeurd. Kortom, iedereen heeft zijn instemming gegeven. Ik denk zelfs dat mevrouw Vyghen toen nog deel uitmaakte van de meerderheid en ook akkoord ging. Blijkbaar is ze dat vergeten.

Mevrouw Carine Vyghen.- Ik ging ermee akkoord op voorwaarde dat beide lijnen bleven bestaan!

De heer Pascal Smet, minister.- U hebt uw instemming gegeven met het tram- en busplan. Destijds stond in dat plan trouwens niet dat buslijn 47 werd behouden. Die bus zou stoppen aan de halte Heembeek, waar de reizigers op tram 4 zouden overstappen. Het is belangrijk dat ik dat herhaal. U moet niet doen alsof ik koppig mijn eigen wil doorzet. Het plan kreeg de toestemming van de volledige regering, van het parlement, en ook van u. Blijkbaar bent u dat vergeten.

Ik heb echter begrip voor het ongenoegen van de reizigers. Het is niet gemakkelijk om een jarenlange gewoonte te veranderen. Er zijn tijdens de maand augustus affiches gehangen in bus 47 om de verandering aan te kondigen, het onderwerp is ter sprake gekomen in de pers, er stond informatie in het tijdschrift 'Spitsuur', dat naar alle inwoners werd gestuurd, enzovoort. Men zegt mij dat er informatie is verspreid en ik heb geen reden om daaraan te twijfelen. Misschien had het nog beter gekund.

Ik ben het ermee eens dat de wijziging niet in optimale omstandigheden is gebeurd. De voorlopige halte Van Praet is inderdaad niet aangenaam. Ook het feit dat de uurregeling varieert, zodat de bus niet elk uur op dezelfde vaste tijdstippen aan de halte stopt, komt de gebruiksvriendelijkheid niet bepaald ten goede. Dat geef ik grif toe.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Le raccourcissement de la ligne 47 est une conséquence directe de l'introduction de la ligne de tram 4. Le Plan tram-bus a été amplement discuté dans cette commission, qui l'a approuvé. Le gouvernement l'a également approuvé à l'unanimité. Même Mme Vyghen avait donné son accord quand elle faisait partie de la majorité. Elle l'a apparemment oublié.*

Mme Carine Vyghen *(en néerlandais).- J'étais d'accord à condition que les deux lignes soient maintenues!*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Vous avez donné votre accord au Plan tram-bus. Je rappelle qu'à l'époque il était prévu que la ligne 47 s'arrêterait à Heembeek, où les voyageurs devraient prendre le tram 4.*

Je comprends le mécontentement des voyageurs. Il n'est pas facile de changer ses habitudes. Au mois d'août, des affiches annonçant les changements ont été apposées dans les bus 47, il y en a été question dans la presse, une information a été envoyée aux riverains, etc. Mais l'information aurait peut-être pu être encore mieux dispensée.

Les changements ne se sont en effet pas déroulés dans des conditions optimales. L'arrêt provisoire Van Praet n'est pas agréable et le fait le bus ne s'arrête pas à horaire fixe chaque heure n'est pas confortable pour les usagers.

Il y a des raisons pour lesquelles la STIB n'a pas attendu que les conditions annexes soient réalisées. Selon le plan initial, le bus 47 devait s'arrêter à Hembeek, où il fallait changer pour le tram 4. Il y a eu du retard dans la réalisation de l'arrêt Hembeek. Nous nous étions engagés à ce qu'il y ait une période de transition. J'ai insisté pour que, toutes les heures, sept jours sur sept, il y ait un bus 47 qui aille vers le centre ville. La STIB a dû y affecter 515.000 euros.

Ce montant est appréciable, certainement dans le

Er zijn echter redenen waarom de MIVB niet heeft gewacht tot aan de randvoorwaarden was voldaan. Het oorspronkelijke plan was dat bus 47 aan de halte Heembeek zou stoppen, waar iedereen zou overstappen op tram 4. Dat was om budgettaire redenen. Ik heb me daartegen verzet. We hebben het publiek namelijk beloofd dat er een overgangsperiode zou zijn. Idealiter was de halte Heembeek al klaar, maar die heeft vertraging opgelopen.

Ik heb erop aangedrongen om 7 dagen op 7 elk uur een bus 47 in te leggen die naar het centrum van Brussel rijdt. De MIVB heeft 515.000 euro moeten uittrekken om dat mogelijk te maken. Dat is een aanzienlijk bedrag, zeker in het kader van het Tram- en Busplan. Het verwijt dat we niets overhebben voor de reizigers uit Heembeek, is onterecht. We hebben heel wat geld uitgetrokken om elk uur deze rit aan te bieden. Andere gemeenten zijn daar jaloers op.

(verder in het Frans)

Een analyse heeft aangetoond dat de gebruikers van de vroegere bus 47 een ander profiel hebben tijdens de spitsuren dan tijdens de daluren. In de ochtendspits gaan ze naar hun werk en reizen ze vooral naar Heembeek of de Antwerpsepoort en niet naar de Brouckère. In de daluren reizen de mensen vooral naar het stadscentrum. Deze reizigers zijn flexibeler dan de pendelaars, vandaar dat een bus per uur volstaat.

De regering streeft naar een hogere commerciële snelheid. Ze wil het openbaar vervoer voorrang geven door de verkeerslichten te beïnvloeden. Er heeft daarbij inderdaad een vergissing plaatsgevonden in de programmatie en in de buurt zijn enkele ongevallen gebeurd. Daardoor waren er tot 13 september verkeersopstoppingen. Er zijn ook nog steeds files omdat de detectie van de trams nog niet dynamisch werkt. We werken op dit ogenblik aan de uitrusting van de eerste 150 kruispunten met een systeem van afstandsbediening. Dat moet operationeel zijn in maart 2008. De regeling van de lichten zal daardoor veel preciezer worden. Ondertussen zal het BUV de werking van de lichten verbeteren, zonder te raken aan de voorrang voor de trams. Eind oktober moet dat in orde zijn.

(verder in het Nederlands)

cadre du Plan tram-bus. Il est inexact que nous ne nous souciions pas des voyageurs de Heembeek. Nous avons consacré des sommes importantes au maitien de ce trajet chaque heure.

(poursuivant en français)

L'analyse du comportement de la clientèle de l'ancien 47 a montré une nette différence de comportement aux heures de pointe et aux heures creuses. A l'heure de pointe du matin, les clients cherchent à rejoindre les principaux pôles d'emploi répartis dans toute la Région. Les principales correspondances ont lieu à Hembeek et à la porte d'Anvers, et on constate peu de trajets jusqu'à De Brouckère. En heures creuses, il n'y a que peu de transferts intermédiaires et la destination principale des clients est le centre ville. Ces clients sont davantage flexibles que les clients pendulaires, d'où l'arbitrage budgétaire évoqué plus haut et ayant trait au bus par heure. C'est la raison pour laquelle ce n'est pas une question de deux ou de trois bus, puisqu'un peu plus de flexibilité est possible.

J'en viens à présent au réglage des feux au Pont Van Praet. Je vous rappelle que l'objectif de notre gouvernement est la politique Vicom, que vous approuvée à l'époque. Nous voulons accorder la priorité au transport public, en profitant notamment du réglage des phases des feux. Toutefois, il est vrai qu'une erreur de programmation a eu lieu, pendant une journée, au moment de l'adaptation des grilles de feux. De plus, quelques accidents avaient eu lieu dans les parages. Ces derniers ont, jusqu'au 13 septembre dernier, provoqué les encombrements dont vous parlez.

Il subsiste en outre des remontées de fils, car la détection des trams n'est pas encore active dynamiquement. Comme vous le savez, la commande concernant les télécommandes aux carrefours en cours pour équiper les 150 premiers carrefours de la Région prévoit une télécommande plus performante, équipée d'émetteurs-récepteurs à hyperfréquences, qui devraient être opérationnels en mars 2008. Cela rendra le réglage des feux beaucoup plus précis. On a demandé entre-temps à l'AED d'optimiser le fonctionnement de ces feux, mais sans sacrifier la priorité accordée aux trams. Une amélioration a été promise pour la fin du mois d'octobre.

Voorts geef ik toe dat de huidige toestand van de halte Van Praet niet ideaal is. Daarom probeert de MIVB in haar communicatie de mensen ervan te overtuigen de halte Heembeek te gebruiken. Ook die halte is echter op dit moment nog niet ideaal ingericht om gemakkelijk van het ene vervoersmiddel op het andere over te stappen. Daarom werken de gewestelijke administratie en de MIVB samen aan een ontwerp voor de definitieve heraanleg van het overstapknooppunt aan de halte Heembeek. Zij willen dit zo snel mogelijk afronden om een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning te kunnen indienen. Dat zal binnen de maand gebeuren.

We zullen er natuurlijk voor zorgen dat die vergunning zo snel mogelijk zal worden verstrekt, zodat de werken in 2008 kunnen plaatsvinden en de halte volgend jaar operationeel zal worden. Dan zullen de mensen van de bus kunnen stappen en twee minuten later op dezelfde plaats een tram nemen. Dat is het concept waarvoor nu plannen worden opgesteld.

In afwachting heb ik aan de MIVB verzocht om een tussentijdse herinrichting van de halte Heembeek, zodat de reizigers niet meer hoeven over te stappen aan de halte Van Praet, maar gebruik kunnen maken van de aangenamere halte Heembeek. De MIVB en de administratie onderzoeken momenteel de mogelijkheden. Hiervoor zullen er kleine werken moeten gebeuren.

De werken zullen dus in twee fasen gebeuren met een tussentijdse oplossing, die er nog voor het einde van dit jaar kan komen, en in 2008 een definitieve oplossing, die tot een veel betere halte zal leiden.

De voorzitter *(in het Frans).- Er schijnen plannen te zijn. Wat houden ze in?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat kan ik pas zeggen wanneer we de vergunning aangevraagd hebben.*

De voorzitter *(in het Frans).- Dan wordt het plan inderdaad openbaar domein.*

(poursuivant en néerlandais)

Je reconnais que la situation actuelle de l'arrêt du Pont Van Praet n'est pas optimale. C'est pourquoi la STIB tente de convaincre les voyageurs d'utiliser l'arrêt Heembeek, qui n'est cependant pas non plus aménagé de manière idéale. L'administration régionale et la STIB collaborent à un projet de réaménagement définitif du noeud de correspondance de l'arrêt Heembeek, pour lequel ils introduiront une demande de permis d'urbanisme dans le courant du mois.

Nous ferons en sorte que ce permis soit délivré le plus rapidement possible, pour que les travaux puissent être effectués en 2008 et que l'arrêt soit opérationnel l'an prochain. Les voyageurs pourront alors passer du bus au tram en deux minutes, au même endroit.

La STIB et l'administration étudient actuellement les possibilités de réaménagement provisoire de l'arrêt Heembeek - moyennant quelques petits travaux - qui éviteront aux voyageurs de changer de véhicule à l'arrêt Van Praet et leur permettront d'utiliser l'arrêt Heembeek, qui est plus agréable.

Les travaux se dérouleront en deux phases avec une solution provisoire, qui sera mise en place cette année encore, et une solution définitive en 2008.

M. le président.- Apparemment, il y aurait des plans. Pourriez-vous nous en dire plus ?

M. Pascal Smet, ministre.- A partir du moment où le permis a été introduit, le plan peut être divulgué, mais nous n'en sommes pas encore là.

M. le président.- Je vous comprends fort bien : une fois que le permis a été introduit, le plan tombe dans le domaine public, comme dans le cas de la place Rogier.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB evalueert permanent het gebruik van haar lijnen. Als iedereen over een kaart met een chip beschikt, zullen we dat nauwkeuriger kunnen nagaan.*

Na drie maanden, dus eind december, zullen we de situatie objectief evalueren, rekening houdend met de reactie van de klanten. Later volgen er nog evaluaties, niet enkel van lijn 47, maar van heel het Tram-busplan. We zullen alle opmerkingen onderzoeken en kijken of het plan eventueel kan worden aangepast.

M. Pascal Smet, ministre.- S'agissant de l'évaluation, la STIB examine en permanence la fréquentation des lignes de son réseau. Quand tout le monde sera équipé de cartes à puce, nous pourrons examiner la manière dont les gens utilisent les transports en commun. D'ici là, des décomptes seront toujours effectués.

Il est trop tôt pour tirer des conclusions. Une première évaluation objective de la situation, comprenant la réaction de la clientèle ainsi que les mesures correctrices envisageables, est prévue pour la mi-décembre, c'est-à-dire trois mois après la mise en oeuvre de la mesure. D'autres évaluations suivront. Cela vaut non seulement pour la ligne 47, mais aussi pour toutes les autres modifications du Plan tram-bus. Nous avons déjà reçu quelques remarques, que nous sommes en train d'examiner. Sur cette base, nous allons étudier s'il est possible d'adapter le plan en fonction de points ponctuels.

De voorzitter.- Mevrouw Quix heeft het woord.

Mevrouw Marie-Paule Quix.- Ik dank de minister voor het uitvoerige antwoord. Hij moet zich hier immers vandaag verantwoorden voor maatregelen die hij niet persoonlijk heeft genomen.

De parlementsleden hebben het Tram- en busplan goedgekeurd. Wij hadden van bij het begin de problemen met buslijn 47 aangekaart, maar wij konden een goed plan niet afkeuren op grond van één probleempunt.

De MIVB heeft de mensen proberen te overtuigen met de overstaphalte Heembeek. Die is evenwel nog altijd niet afgewerkt, terwijl de nieuwe regeling al is ingevoerd. Ik begrijp dan ook dat de mensen in Neder-Over-Heembeek zich verraden en in de steek gelaten voelen. Zij hebben recht op een volwaardige dienstverlening inzake openbaar vervoer. Een bus die regelmatig rijdt, lijkt mij niet te veel gevraagd.

Wat zal er overigens gebeuren als de halte Heembeek volledig is ingericht? Zal men die ene bus dan nog laten rijden? Als men die bus definitief afschaft, zou het hek wel eens volledig van de dam kunnen zijn.

De MIVB zou zelf meer de proef op de som

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

Mme Marie-Paule Quix *(en néerlandais).- Je remercie le ministre de s'expliquer de manière aussi complète sur des mesures qu'il n'a pas prises personnellement.*

Les parlementaires avaient abordé dès le début les problèmes de la ligne de bus 47, mais ils ne pouvaient pas désapprouver l'ensemble d'un Plan tram-bus valable sur la base d'un seul point problématique.

La STIB a tenté de convaincre les voyageurs d'utiliser la halte de transit Heembeek, qui n'est toujours pas terminée, alors que le nouveau système est déjà mis en place. Le sentiment de trahison et d'abandon des habitants de Neder-Over-Heembeek est parfaitement compréhensible. Ils ont droit à un service de transport en commun digne de ce nom.

Que se passera-t-il lorsque l'arrêt Heembeek sera entièrement aménagé ? Cet unique bus sera-t-il maintenu ?

Par ailleurs, les bus qui attendent à l'arrêt Van Praet sont les véhicules les plus anciens. La plupart ne sont plus dignes d'un service de qualité.

moeten nemen. Ik neem vaak tram 4. Wanneer ik de bussen zie die aan de Van Praethalte staan te wachten, lijkt het wel of men de oudste bussen van stal heeft gehaald. De meeste bussen komen niet meer in aanmerking voor een volwaardige dienstverlening.

Ik vraag daarom de MIVB om nog eens goed na te denken of er geen andere mogelijkheid is om de mensen van Neder-Over-Heembeek een kwaliteitsvolle dienstverlening te bieden. Zij moeten immers nog altijd tot aan de halte Heembeek geraken, terwijl het aantal bussen is verminderd. De MIVB zou blij moeten zijn dat zoveel mensen voor die buslijn strijden en niet op de auto overstappen. Ik blijf ervan overtuigd dat het mogelijk is om een oplossing voor het financiële probleem te vinden.

De voorzitter.- Mevrouw Vyghen heeft het woord.

Mevrouw Carine Vyghen *(in het Frans).- Het is niet omdat wij een plan hebben goedgekeurd dat er nadien geen problemen kunnen opduiken. Wij hebben trouwens van bij het begin op het probleem van bus 47 gewezen. U hebt toen beloofd dat de twee lijnen naast elkaar zouden blijven bestaan en dat u de nodige inrichtingswerken zou uitvoeren.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is voor de tweede fase. Het project is zonder voorwaarden goedgekeurd. Het is omdat men mij vragen heeft gesteld, dat ik heb gezegd wat wij zullen doen.*

Mevrouw Carine Vyghen *(in het Frans).- Zoals mevrouw Quix opmerkt, zou u blij moeten zijn dat de mensen voor het behoud van een buslijn strijden. La STIB devrait reconsidérer la manière d'offrir un service de qualité aux habitants de Neder-Over-Heembeek, qui doivent encore rejoindre l'arrêt Heembeek, alors que le nombre de bus a diminué. Elle devrait se féliciter que tant de personnes se battent pour cette ligne de bus plutôt que de recourir à la voiture. Une solution au problème financier est certainement envisageable.*

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

Mme Carine Vyghen.- Je me souviens évidemment du plan soutenu et approuvé par le gouvernement et par moi-même, ainsi que de la disposition relative au réglage des feux donnant la priorité aux trams. Ce n'est pas parce que l'on approuve quelque chose que l'on ne peut pas se rendre compte après un certain temps qu'il y a un problème.

Le problème du bus 47 a d'ailleurs été évoqué d'emblée. La pétition a circulé très vite dans le quartier et je vous en ai parlé très rapidement. Vous devriez être capable d'admettre que vous avez tort.

Le plan que nous avons approuvé me semblait comporter des garanties de lignes en parallèle. Je vous avais interrogé à ce sujet dans cette commission. Vous m'aviez alors répondu que les deux lignes seraient conservées et que vous procéderiez à de beaux aménagements.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est ce que prévoit la deuxième phase. Le projet a été approuvé sans conditions au début. Comme les gens ont posé des questions, nous sommes intervenus et avons annoncé ce que nous allions faire.

Mme Carine Vyghen.- Il y a déjà un moment que l'on parle du bus 47. Comme le dit Mme Quix, vous devriez être content que les gens se battent pour

De MIVB heeft de informatie niet correct meegedeeld. De wijkbewoners dachten dat de nieuwe dienstregelingen pas zouden worden ingevoerd nadat alle haltes mooi waren ingericht.

Wat is overigens 515.000 euro voor een bus als het bal van 21 juli de Stad Brussel 110.000 euro kost?

qu'un bus soit maintenu. Quand les choses se passent mal, il faut être capable de le reconnaître. L'information a bel et bien été distribuée après la mise en place, ce dont la STIB est responsable et non vous. Le changement était donc mal amorcé dès le départ.

Les habitants du quartier et moi-même pensions que vous alliez attendre que les arrêts soient bien aménagés pour tout mettre en route.

Par rapport au coût, quand on sait que le bal du 21 juillet coûte 110.000 euros à la Ville de Bruxelles, que signifient alors 515.000 euros pour le bus ?

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Dat heeft niets met elkaar te maken.*

M. Rachid Madrane.- Cela n'a rien à voir.

Mevrouw Carine Vyghen *(in het Frans).- Ik heb die vergelijking gemaakt om de kostprijs van de bus te relativeren.*

Mme Carine Vyghen.- Quand un événement d'un seul jour coûte autant, que sont 515.000 euros sur une année entière pour un bus ? Cette comparaison permet de relativiser le coût du bus, même si vous n'êtes pas responsable du coût du bal. Les habitants savent que leurs impôts servent à payer un bal et non un bus.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is volksverlakkerij, mevrouw Vyghen!*

M. Pascal Smet, ministre.- Vous faites de la démagogie, Mme Vyghen !

Mevrouw Carine Vyghen *(in het Frans).- Misschien, maar het is vooral de waarheid.*

Mme Carine Vyghen.- Démagogie ? Peut-être, mais c'est avant tout la réalité.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- U erkent dus dat u een demagoog bent?*

M. Pascal Smet, ministre.- Vous reconnaissez donc que vous êtes démagogue.

Mevrouw Carine Vyghen *(in het Frans).- Ik beperk mij ertoe de cijfers te vergelijken.*

Mme Carine Vyghen.- Je me contente simplement de comparer des chiffres.

Waarom kunt u niet toegeven dat er problemen zijn? Overweegt u het oude systeem terug in te voeren?

Reviendrez-vous à l'ancien système, compte tenu de toutes les remarques qui vous ont été adressées et qui continueront probablement à vous parvenir ? Quelles sont les perspectives pour les habitants ?

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).- Mevrouw Vyghen, u moet niet aan volksverlakkerij doen. 515.000 euro is niet niks! De MIVB kost veel geld omdat ze veel lijnen en voertuigen telt. Dit jaar hebben we 204 miljoen passagiers vervoerd. Om deze bijkomende lijn uit te baten, hebben we dan ook al ons materieel nodig, ook het oudere.*

M. Pascal Smet, ministre.- Pour le prix, il convient de ne pas faire de comparaison démagogique. Madame Vyghen, 515.000 euros, ce n'est pas mal ! La STIB coûte beaucoup d'argent : elle compte beaucoup de lignes et de véhicules. Cette année, nous avons transporté 204 millions de passagers sur le réseau. Cela signifie que, pour

Ook over tram 55, bus 71, enzovoort, worden dergelijke vragen gesteld. Het aantal klanten van de MIVB stijgt elke week.

De bussen zullen nog een tijdje dubbel rijden, waarna we de situatie zullen evalueren. Ik geef grif toe dat iets dat niet functioneert, veranderd moet worden, maar u moet ons wel de tijd laten om dit doordacht te doen.

Er komen 1.000 nieuwe woningen in Neder-over-Heembeek en er is dus een grotere vraag naar mobiliteit. De gewestadministratie en de MIVB zullen daarom samen een studie maken over de mobiliteit en de toegankelijkheid in deze wijk. Dankzij de chipkaarten zullen de cijfers nauwkeuriger zijn.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de uitvoering van de eerste fase van het Tram-busplan van de MIVB"

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

rendre opérationnelle cette ligne supplémentaire, il faut employer tout le matériel à notre disposition, y compris le plus ancien. Certes, les moyens pourraient être mieux répartis, mais pour que la ligne en question puisse fonctionner, il faut également utiliser les vieux bus, sinon il n'y en aura pas suffisamment. Je pense à la pétition relative au tram 55, aux questions que suscite le bus 71, etc. Le nombre de clients de la STIB augmente chaque semaine.

Les bus rouleront en double pendant encore un moment. Nous évaluerons cette situation pour en tirer les conclusions qui s'imposent. Madame Vyghen, je n'ai aucune difficulté à reconnaître que quelque chose qui ne fonctionne pas doit être changé. Bien évidemment, il faut nous laisser le temps d'aviser.

Conformément à la demande de la Ville de Bruxelles, nous allons construire 1.000 logements à Neder-over-Hembeek. Une demande de mobilité plus grande a été exprimée. C'est pourquoi nous allons charger l'administration régionale, en concertation avec la STIB, de concevoir une étude actualisée de mobilité et d'accessibilité de Neder-over-Hembeek. De la sorte, nous connaîtrons plus en détail les demandes. L'introduction des cartes à puce nous aidera à affiner les données chiffrées.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la mise en oeuvre de la première phase du plan tram-bus de la STIB".

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Op 2 juli ging de eerste grote fase van het Tram-busplan van de MIVB van start. De gemeenten werden voor dit plan geraadpleegd en het parlement heeft er lang over gediscussieerd.*

De sterke en zwakke punten van zo'n plan komen echter alleen in de praktijk aan het licht. Uiteraard zijn veel gebruikers tevreden omdat hun mobiliteit toenam. Voor anderen daarentegen is de dienstverlening achteruitgegaan.

Ruim een maand na de vakantie kunnen we een eerste balans opmaken.

De wijzigingen van 2 juli maken deel uit van een ruimer plan. Dat plan vertegenwoordigt een visie op lange termijn, die onder meer het toekomstige GEN omvat. Dat zal echter nog vele jaren duren en we kunnen de huidige gebruikers moeilijk vragen om geduldig tot dan te wachten op een correcte bediening.

U moet het kind niet met het badwater weggooien, maar u moet wel rekening houden met de kritiek van de gebruikers van bepaalde lijnen. Anders riskeert u dat deze mensen ontevreden blijven en uiteindelijk overstappen op de wagen.

Het Tram-busplan kadert in het beheerscontract, wat een politieke aangelegenheid is. Ik betreur dat het parlement dit beheerscontract niet kon bespreken voor het afgesloten werd, maar dat is een ander debat.

Over de aansluitingen is destijds al veel gedebatteerd. Op papier worden de reistijden niet langer, maar in de praktijk zijn er een aantal problemen. Soms is er geen gemeenschappelijke halteplaats voor lijnen die op dezelfde plaats passeren, zijn de tijdschema's slecht op elkaar afgestemd, of moeten de reizigers overstappen op lijnen met een lage frequentie. Dat maakt de reis moeilijker te plannen.

Ook de aanpassing van de frequenties is een belangrijk punt. De vermindering van het aantal doortochten tijdens de daluren kan een probleem zijn voor de personen die het openbaar vervoer gebruiken voor andere verplaatsingen dan het woon-werkverkeer. Op bepaalde lijnen zijn de laatste doortochten vervroegd, terwijl de bussen

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, je vais essayer de ne pas tomber dans une discussion de conseil communal, mais de m'attacher aux aspects plus globaux du plan tram-bus.

Comme on l'a déjà fait remarquer, le 2 juillet démarrait la première grande phase de mise en oeuvre du Plan trams-bus de la STIB. Ce plan, il faut bien l'admettre, a fait l'objet d'une consultation de l'ensemble des communes et de notre parlement. Ce dernier a d'ailleurs longuement travaillé sur le sujet. Chacun a eu l'occasion de faire part de ses remarques en son temps.

Cependant, seule l'application sur le terrain d'un tel plan permet d'en montrer les points forts et les faiblesses. Il est impossible de créer sur papier quelque chose dont la mise en oeuvre serait parfaite. Il y a évidemment des usagers parfaitement satisfaits du service désormais rendu par la STIB, et qui bénéficient même d'une amélioration de leur mobilité en transports en commun. D'autres, par contre, doivent déplorer une dégradation du service dont ils bénéficient.

Après plus d'un mois de vrai test après la fin de vacances, il me semble utile de tirer un premier bilan des modifications qui sont survenues.

Les changements survenus le 2 juillet font partie d'un plan plus vaste. On sait déjà que de nouveaux changements surviendront avec la suite du plan. Le plan du nouveau réseau a une vision à long terme - ce qui est plutôt positif -, mais il intègre, notamment, les haltes du futur RER dont on sait qu'il ne sera pas opérationnel avant plusieurs années. Il est difficile de demander aux usagers actuels de la STIB de patienter autant de temps avant de récupérer une desserte correcte.

S'il est absurde de jeter le bébé avec l'eau du bain, il le serait tout autant de ne pas prendre en considération les critiques des usagers de certaines lignes ou de certains trajets quand ces critiques sont nombreuses et vraisemblablement fondées. On risquerait sinon de garder des clients captifs mais mécontents et surtout de perdre tout simplement ceux qui gagneraient finalement à reprendre leur voiture individuelle.

Il me semble important d'intervenir sur ce sujet et d'en rediscuter dans notre parlement puisque le plan

van Noctis niet de hele week rijden. Soms werden ook de eerste doortochten verlaat, waardoor sommige personen nog maar moeilijk op hun werk geraken.

Het is ook onaanvaardbaar dat men in bepaalde gemeenten zoals Vorst en Ukkel soms twee tot driemaal moet overstappen voor vrij korte trajecten.

Daarenboven komt nog dat een aantal gemeenten dwarsliggen. De reiziger mag niet de dupe worden van de vergeldingsmaatregelen die de MIVB tegen die plaatselijke besturen neemt.

Een ander probleem is de opsplitsing van bepaalde lijnen. In theorie lijkt die maatregel bijzonder logisch: hoe korter een lijn is, hoe minder vertraging er zal optreden. In het geval van tram 81 is er evenwel geen enkele verbetering merkbaar. Bovendien wordt er op de lijn nergens een wachttijd aangeduid. Ik hoor ook heel wat mensen klagen over de opsplitsing van buslijn 54. Die heeft niet geleid tot minder vertraging of meer plaats op de bus.

Andere lijnen hebben dan weer een te kleine capaciteit. De mensen die tram 92 nemen, ondervinden de gevolgen van de afschaffing van tram 91 en moeten nu soms een tram laten voorbijgaan omdat deze te vol zit. Bovendien zijn er maar heel weinig doortochten tijdens het weekend.

Heeft de MIVB een balans opgemaakt inzake de overstapproblematiek, de regelmaat van de gewijzigde lijnen en de overlast van de ongewijzigde lijnen? Zullen de reizigers en de chauffeurs worden geraadpleegd? Bent u bereid wijzigingen aan te brengen om de zwakke punten weg te werken?

De commissie heeft heel wat tijd besteed aan het tram- en busplan. Het lijkt mij dan ook nuttig om minstens een vergadering te wijden aan de zwakke punten...

tram-bus s'inscrit dans le cadre du contrat de gestion, lequel est éminemment politique. A l'instar de mon collègue, M. Madrane, je déplore que le contrat de gestion n'ait jamais pu être discuté ou évoqué préalablement à sa conclusion au parlement, mais c'est un autre débat. Ce n'est pas qu'une affaire d'ingénieurs et de plans tracés sur papier !

Sans vouloir tomber dans les détails, je vais mettre en évidence quelques points faibles ou forts.

La question des correspondances a déjà fait l'objet de nombreux débats à l'époque de la discussion du plan. Concernant les correspondances, sur papier, on pouvait dire que les temps de parcours ne se dégradaient pas. On constate toutefois, dans pas mal de cas, qu'il y a des problèmes. Ceux-ci sont parfois de simples problèmes de coordination. Il n'y parfois pas d'arrêt commun pour des lignes qui passent par le même endroit, ce qui oblige l'usager à marcher d'un coin à l'autre d'un carrefour pour attraper un bus ou un tram. Parfois, il y a aussi un manque de coordination dans certaines correspondances. Ainsi, pour respecter les horaires, il arrive qu'un bus ou un tram n'en attende pas un autre. C'est frustrant pour l'usager qui voit partir sous son nez le bus ou le tram qu'il devait prendre et qui perd ainsi parfois 15 ou 20 minutes. Il y a aussi des problèmes quand on doit prendre une correspondance sur de mauvaises lignes en termes de fréquences et/ou de régularité, ce qui peut allonger le temps de trajet d'une demi-heure. C'est très difficile à planifier pour les usagers.

Je peux citer l'exemple de la rue couverte. Certains endroits ne sont pas des plus agréables pour attendre une correspondance. Aux heures de pointe, cela peut devenir très pénible : il y a un problème de propreté, un monde fou attend au même endroit. Si l'on vient du réseau souterrain, le trajet à parcourir d'une ligne à l'autre n'est pas négligeable.

Il ne faut pas oublier la question des fréquences. Tout le monde s'est focalisé sur les itinéraires, mais les fréquences ont été peu évoquées. Certaines diminutions peuvent pénaliser des personnes qui font autre chose qu'un trajet domicile-lieu de travail. Les derniers passages sont même parfois avancés. Certes, il y a le Noctis, mais il ne circule pas toute la semaine. De même, les premiers

passages sont parfois reculés, ce qui peut causer des difficultés aux personnes dont le travail commence très tôt le matin.

Enfin, les lignes de soirée sont difficilement compréhensibles pour le voyageur occasionnel.

Sans tomber dans le sous-localisme, certains endroits à Bruxelles connaissent de sérieux problèmes. Je peux citer Forest et Uccle, notamment pour les personnes ayant des activités à cheval sur les deux communes. Parfois, il faut constater deux à trois ruptures de charge pour des trajets relativement simples. Nous ne pouvons pas laisser les gens dans de telles situations.

Se pose aussi la question du blocage par certaines communes. Certes, la STIB ne va pas octroyer de prime aux communes qui font preuve de mauvaise volonté dans l'aménagement de certains tronçons, mais nous ne pouvons pas piéger les voyageurs qui passent par ces communes, sans d'ailleurs nécessairement y voter. Ils subissent les mesures de rétorsion de la STIB envers des pouvoirs locaux pas toujours très progressistes dans le domaine de la mobilité.

Il me faut aussi mentionner le problème des lignes qui ont été scindées. Sur le papier, cela paraissait évident : plus courte est une ligne, moins elle prendra de retard. Toutefois, sur le terrain, si je prends le cas du 81, je constate qu'il n'y a pas du tout d'amélioration. De plus, cette ligne n'annonce pas la durée d'attente. C'est très embêtant pour les passagers qui doivent planifier leur trajet. Bien que je ne prenne pas souvent le 54, j'entends pas mal de gens se plaindre de la scission de l'itinéraire, qui n'a pas diminué les retards, ni permis d'améliorer le manque de places. Certaines lignes souffrent aussi d'un problème de capacité. Les gens qui utilisent le tram 92 subissent les conséquences de la suppression du 91, de sorte qu'ils doivent parfois laisser passer un tram, tant il est bondé, pour attendre le suivant. De plus, les passages de cette ligne sont extrêmement rares le week-end.

Je pourrais citer d'autres exemples.

La STIB et vous-même avez-vous déjà tiré un bilan en termes de rupture de charge, de régularité des lignes modifiées, de surcharge de lignes conservées à l'identique ? Une consultation des acteurs de

De voorzitter *(in het Frans).- Vóór de tweede fase van start gaat?*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik dacht van wel, ja.*

De voorzitter *(in het Frans).- Ik stel voor daarmee nog enige maanden wachten.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Wij zouden het op zijn minst eens kunnen worden over het principe.*

Bespreking

De voorzitter.- Het woord is aan de heer Smet.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Binnen enkele weken bezorgt de MIVB mij een balans op basis van getuigenissen van klanten en chauffeurs. We zullen dat hier bespreken. Het plan verloopt in fasen. Sommige problemen zullen opgelost worden tijdens de volgende fase in juli 2008. Eind 2008 zullen we de laatste fase evalueren en op basis daarvan beslissen.*

De voorzitter *(in het Frans).- Dat is de juiste methode.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- We moeten inderdaad debatteren over de resultaten van de evaluatie door de MIVB. Sommige*

terrain - voyageurs, chauffeurs - a-t-elle été envisagée ? La STIB et vous-même êtes-vous prêts à apporter des aménagements aux voies et moyens pour remédier aux points faibles du réseau ?

Enfin, j'ai dit en début d'interpellation que cette commission avait consacré beaucoup de temps à travailler sur le plan tram-bus. Il me semblerait utile qu'avant la mise en oeuvre de la deuxième phase du plan, nous puissions consacrer au moins une séance à étudier les points faibles...

M. le président.- Avant la deuxième phase ?

Mme Céline Delforge.- Oui, cela me semblerait utile.

M. le président.- Je propose de laisser encore s'écouler quelques mois.

Mme Céline Delforge.- Il est bon que nous nous mettions d'accord sur le principe pour que nous puissions examiner les points faibles qui n'étaient pas identifiés.

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB me fournira dans quelques semaines un bilan et une évaluation approfondie menée sur la base des témoignages des clients et des chauffeurs. Je propose que nous discutions sur la base de celle-ci. Je rappelle que l'exécution du plan tram-bus se déroule en plusieurs phases. Certaines situations actuelles qui ne sont peut-être pas optimales et sont donc temporaires. Nous pourrons y remédier dans le cadre de la prochaine phase prévue en juillet 2008. Fin 2008, sur la base de l'évaluation de la phase finale, nous pourrons alors prendre des décisions.

M. le président.- Cette méthode me semble la bonne.

Mme Céline Delforge.- Il est en effet souhaitable de mener des débats sur la base des résultats de l'évaluation de la STIB. Bien qu'une série de choses

voorspelbare problemen zullen pas opgelost worden tijdens de volgende fase of op lange termijn, met name de GEN-haltes. De commissie moet de evolutie van het plan kunnen volgen en haar advies geven.

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- De nieuwe dienstregeling van de MIVB heeft aanleiding gegeven tot een zeker ongenoegen bij de reizigers, vooral vanwege het opsplitsen van tram- en buslijnen. De PS dringt erop aan dat alle wijken een goede bediening krijgen, aangezien niet enkel het rendement mag spelen.*

Op 15 juli 2003 nam het parlement een resolutie aan waarin de regering werd verzocht om het opsplitsen van tram- en buslijnen te vermijden. Dat is namelijk erg vervelend, met name voor bejaarde mensen of mensen met een beperkte mobiliteit.

Nu vind ik het nog te vroeg om al een stand van zaken op te maken, maar op langere termijn moet die er zeker komen. Het moet een externe evaluatie worden waarin ook de gemeenten hun zeg krijgen. December lijkt me een geschikte maand.

Met behulp van de resultaten kunt u eventueel maatregelen treffen om de hinder door het opsplitsen van lijnen op te lossen. De halte Heembeek kan dan bijvoorbeeld verbeterd worden, en het moet eenvoudiger worden om over te stappen. Als uit de evaluatie blijkt dat de huidige regeling goed werkt, kunt u de reizigers attent maken op de voordelen. Communicatie is erg belangrijk bij dergelijke ingrijpende wijzigingen.

Ik dank de mensen van de MIVB en uw medewerkers om antwoorden te verschaffen op mijn vragen.

seront mises en oeuvre dans les phases suivantes du plan, certains problèmes prévisibles ne seront pas pour autant résolus ou le seront seulement à long terme. Je pense notamment à la problématique des haltes RER. Il importe que la commission, laquelle a déjà consacré beaucoup de temps et d'énergie à ce dossier, et dont les membres sont au courant, puisse suivre son évolution et émettre un avis.

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

M. Rachid Madrane.- Depuis la mise en service du nouveau réseau tram-bus de la STIB le 2 juillet, un certain mécontentement des usagers, particulièrement en ce qui concerne les nouvelles ruptures de charge, s'est fait entendre. Une des préoccupations du groupe socialiste est que les différents quartiers de la Région soient correctement desservis, au-delà de la rentabilité des lignes concernées.

Par ailleurs, la résolution relative à la réorganisation du réseau tram de la STIB, votée par ce parlement le 15 juillet 2003, demandait entre autres au gouvernement que la STIB soit particulièrement attentive aux conséquences des ruptures de charge, pénalisantes en particulier pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite, ainsi que pour la clientèle dans son ensemble lors des déplacements en soirée et le week-end. J'attends avec intérêt vos réponses, notamment concernant l'effet de ces ruptures de charge sur le temps de parcours, car c'est précisément la diminution escomptée de ces temps qui les ont justifiées.

Si ce bilan importe à mon groupe, je trouve tout de même prématuré de le réaliser aussi tôt après la mise en service initiée le 2 juillet. Hormis cette réserve sur le délai, mon groupe est demandeur d'une évaluation, si possible externe, qui comprendrait notamment une consultation des communes. Le délai de six mois (en décembre) que vous proposez me semble tout à fait raisonnable et apporterait des éléments beaucoup plus solides.

Les résultats de cette évaluation, s'ils sont négatifs, permettraient de prévoir des aménagements visant à réduire les conséquences négatives de certaines ruptures de charge. Je pense par exemple à l'interpellation sur la ligne 47. On pourrait améliorer l'aménagement du lieu de rupture à l'arrêt

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Op 2 juli 2007 ging de eerste fase in van het nieuwe Tram- en busplan. Commissieleden uit zowel meerderheid als oppositie hebben hierover al kritiek geuit.*

Nog voor deze vuurdoop, meer bepaald begin juli, heb ik u over het nieuwe netwerk geïnterpelleerd. Uit krantenartikels en getuigenissen van gebruikers bleek de vrees dat het netwerk complexer en trager zou functioneren. Men herkende het niet meer. Op internetfora raadden sommigen de bevolking aan om naar de auto terug te grijpen!

Volgens de woordvoerder van de MIVB zouden de passagiers moeten wennen aan bijkomende overstappen. Zogenaamd zouden de wijzigingen noodzakelijk zijn om de frequentie en de reissnelheid te verbeteren. Is die doelstelling ook daadwerkelijk bereikt? Wellicht zal men pas in december een eerste balans kunnen opmaken. In elk geval krijgt het nieuwe plan vandaag meer kritiek dan lovende woorden.

De MIVB moest bepaalde problemen wel erkennen maar meldde dat ze enkel een paar kleine foutjes zou wegwerken, aangezien "het algemeen belang

Hembeek, faciliter le transfert d'une ligne à l'autre et ainsi répondre à la demande des riverains. Si l'évaluation est positive, elle permettrait de mettre en évidence les éléments positifs et montrer aux usagers l'amélioration dont ils bénéficient. De plus, l'importance de la communication n'est pas à négliger en cas de changement important pour les usagers d'un service public.

Une évaluation dans un délai de six mois est donc tout à fait raisonnable et pourrait apporter des éléments à cette commission. Je rejoins ici la proposition du président.

Enfin, je souhaite remercier les collaborateurs de la STIB ainsi que vos collaborateurs. Je sais qu'on leur donne beaucoup de travail, mais qu'ils sachent que ce ne sont pas les parlementaires qui sont responsables de l'ordre du jour, mais bien le Bureau élargi.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Comme mes collègues l'ont rappelé, c'est le 2 juillet dernier que la première phase du nouveau plan tram-bus a été mise en oeuvre. Il n'est pas nécessaire de vous rappeler les critiques et remarques qui avaient été émises à l'époque par des membres de cette commission et qui émanaient de la majorité comme de l'opposition.

Lorsque vous étiez venu nous présenter les futurs réseaux tram et bus, des usagers avaient réagi à suffisance dès le baptême du feu, confirmant en cela certaines craintes de l'époque. Je vous avais moi-même interrogé sur ce sujet début juillet et vous avais cité des extraits de presse et des témoignages d'usagers du tram disant que la situation était plus compliquée et plus lente qu'avant, qu'ils ne reconnaissaient plus leur service public, sans parler des forums sur le web où certains internautes n'hésitent pas à prôner le retour à la voiture. Les griefs sont nombreux, variés et souvent très argumentés.

Le porte-parole de la STIB n'avait pas pu nier que les passagers avaient constaté ces ruptures de charge. Il avait même ajouté : "les gens s'y habitueront", ce qui signifie en d'autres termes :

soms tegen het individuele belang ingaat".

De gemeente Vorst heeft een protestmotie goedgekeurd en ook de gemeente Ukkel stelt zich erg kritisch op aangezien de lijnen op haar grondgebied enorm zijn versnipperd, zonder dat de frequentie is gestegen. Een meerderheid onder de gemeenteraadsleden van Brussel-Stad gaat akkoord om het nieuwe plan af te keuren. Gemeenteraden leggen met hun klachten wellicht meer gewicht in de schaal dan privépersonen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De Brusselse gemeenteraad heeft het plan niet afgekeurd.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Ik had het niet over de gemeenteraad maar over de gemeenteraadsleden.*

Misschien zouden alle Brusselse gemeenten zich kritisch moeten opstellen, zodat alle gebruikers worden gehoord? Er bestaan bijvoorbeeld ook klachten bij de bewoners van de Helmetwijk en van Evere over de verzadiging van lijn 55.

Een ander probleem is dat van trams die halverwege hun traject rechtsomkeer maken, wanneer ze vertraging hebben opgelopen. Voor de

"Cela ne vous plaît pas mais c'est comme cela". Tous ces changements nous avaient été justifiés comme étant nécessaires, en vue d'améliorer les fréquences et la vitesse commerciale. Cet objectif est-il atteint ? Il est évidemment trop tôt pour faire le bilan. Une évaluation sur ces différents points pourrait être faite en décembre. Les usagers n'attendent pas pour évaluer le chamboulement de l'offre. Force est de constater qu'il y a davantage de critiques, de remarques et de rouspétances que de félicitations.

La STIB a été obligée de reconnaître qu'il existe des faisceaux convergents de plaintes mettant en lumière certains problèmes particuliers, en ajoutant : "S'il faut changer les choses, on le fera mais ce seront des petites choses parce que l'intérêt général contrarie parfois certains intérêts particuliers."

Il est étonnant de voir qu'une commune comme Forest a approuvé une motion de contestation, sans parler de la commune d'Uccle, qui avoue être assez critique envers ce nouveau réseau, qui multiplie les ruptures de charge sans compensation par une amélioration suffisante des fréquences. La commune d'Uccle a même demandé à la STIB de revoir sa copie. Si les remarques et les critiques d'usagers isolés semblent avoir peu de poids, les conseils communaux donnent l'impression d'être pris davantage en considération lorsqu'ils font pression, puisque la majorité des membres du Conseil communal de Bruxelles-Ville était d'accord pour désavouer le plan mis en place.

M. Pascal Smet, ministre.- Le Conseil communal de Bruxelles-Ville n'a pas désavoué le plan.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je n'ai pas parlé du Conseil mais de conseillers communaux.

Doit-on dès lors conseiller à l'ensemble des communes bruxelloises d'agir de la sorte, pour que la voix des usagers parvienne à vos oreilles ? C'est une question que l'on peut se poser et c'est peut-être aussi le conseil que l'on devrait donner aux habitants du quartier Helmet et d'Evere, après avoir pu prendre connaissance de la saturation de la ligne 55, admise comme étant pour partie due au report de la clientèle suite aux modifications de la ligne du 2 juillet dernier.

reiziger betekent dit nogmaals een overstap en tijdverlies.

De nombreux problèmes se posent également lorsque les trams font demi-tour à la moitié du trajet lorsqu'ils sont en retard, ce qui oblige l'usager qui doit se rendre au bout de la ligne à prendre plusieurs trams et à attendre très longtemps entre ceux-ci.

Mevrouw Carine Vyghen *(in het Frans).- Het traject van bus 47 werd unaniem verworpen in een motie.*

Mme Carine Vyghen.- Je fais référence à la motion votée à l'unanimité contre le trajet du bus 47.

De voorzitter.- De heer Grimberghs heeft het woord.

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

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Deze commissie heeft veel gedebatteerd over het Tram-busplan en is dus uiteraard geïnteresseerd in de tussentijdse evaluatie. Bij de evaluatie van de eerste fase, moeten we natuurlijk rekening houden met elementen die later pas in werking zullen treden.*

Op de petitie over tram 55, heeft de MIVB geantwoord dat alles in juli 2008 in de plooi zou vallen. Als dat inderdaad zo is, mag u van de Brusselaars wel wat geduld vragen. Het is echter niet zeker dat alle problemen die de eerste fase veroorzaakt heeft, automatisch opgelost zullen worden door de tweede fase. Een tussentijdse evaluatie is nodig om de tweede fase eventueel aan te passen aan de opmerkingen van de Brusselaars. In de praktijk reageren de mensen immers altijd anders dan in theorie.

Wij moeten het eens geraken over hoe u het parlement zult inlichten over de evaluatiemethoden die de MIVB en de regering hebben uitgewerkt.

In Schaarbeek was het openbaar vervoersnet in een aantal zeer dicht bevolkte wijken volledig verzadigd. Dat is vandaag nog niet verbeterd. Nochtans was er gevraagd om het aantal voertuigen en het volume van de voertuigen op bepaalde lijnen te verhogen. Het kan ons alleen maar verheugen dat in bepaalde delen van Brussel de mensen meer het openbaar vervoer nemen dan elders. Wij mogen die reizigers dan ook niet ontmoedigen.

De gemeenten vragen in hun gemeentelijke mobiliteitsplannen een aantal inspanningen van de

M. Denis Grimberghs.- Monsieur le président, je souhaitais intervenir dans cette interpellation, parce que notre commission s'est beaucoup engagée dans les débats relatifs au nouveau plan tram-bus de la STIB. Il est donc légitime que nous nous posions des questions sur la manière dont l'évaluation intermédiaire sera organisée. J'ai compris qu'il s'agissait d'évaluer la première phase du plan de réseau. Bien entendu, il faut tenir compte dans cette évaluation intermédiaire du fait que certains éléments de ce plan n'entreront en vigueur qu'en juillet prochain.

La réaction de la STIB à la pétition des habitants concernant le tram 55 a consisté à répondre : "Attendez, en juillet 2008, tout va s'arranger." Si l'on m'apporte la preuve que plusieurs inconvénients actuels trouveront leur solution dans la deuxième phase du plan, l'on peut demander aux Bruxellois un peu de patience. Néanmoins, il n'est pas certain que tous les inconvénients apparus dans l'application de la première phase du plan puissent être résolus par un effet naturel du passage à la deuxième phase en juillet 2008. Il me semble sain de prévoir un temps d'évaluation intermédiaire qui nous permette, le cas échéant, d'adapter encore cette deuxième phase à la manière dont les Bruxellois vont répondre au modèle mathématique d'organisation du réseau qui nous fut présenté. Il existe toujours une différence entre la manière dont on s'imagine que les gens vont répondre à un réseau et la façon dont ils y répondent réellement.

Certains éléments pourraient donc être corrigés. Il importe que nous nous mettions d'accord sur les procédures grâce auxquelles notre parlement sera informé des méthodes d'évaluation que la STIB et

inwoners in ruil voor een openbaar vervoer met een voldoende capaciteit dat op regelmatige tijdstippen rijdt. Die beloften moeten worden nagekomen, anders zullen de inwoners zich geen inspanningen meer willen getroosten.

Kunnen de nieuwe tramstellen ook op de oude rails worden gebruikt, bijvoorbeeld in de Gallaitstraat? Dat is een zwart punt waarvoor de gemeente Schaarbeek in haar mobiliteitsplan een aantal gedurfde voorstellen heeft gedaan. Ik hoop dat die meer resultaat zullen hebben dat het experiment van de MIVB, dat al na acht dagen diende te worden afgevoerd wegens het protest van de bevolking.

Iedereen is het erover eens dat de trams 3000 en 4000 meer comfort bieden. Nochtans kan het comfort van de staande reizigers nog worden verbeterd. Momenteel zijn de handgrepen immers te hoog voor heel wat mensen en kinderen.

Naar verluidt zou het gebruik van de nieuwe tramstellen op de bestaande rails voor meer trillingen zorgen. Heeft de MIVB klachten in die zin ontvangen?

le gouvernement ont décidé d'établir pour cette première phase du plan.

Sans tomber dans le localisme, je souhaite attirer votre attention sur deux points. Un certain nombre de points noirs du réseau, en termes de saturation, ont été clairement identifiés dans les zones les plus densément peuplées de la commune de Schaerbeek, où l'on connaît une sursaturation par rapport au réseau tel qu'il fonctionnait précédemment. C'est encore tout à fait le cas aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle un certain nombre de demandes avaient été exprimées, visant à augmenter le volume et la fréquence des transports en commun sur certaines lignes, afin d'assurer l'écoulement du trafic. On ne peut que se réjouir que, dans certaines parties du territoire de notre ville, les transports en commun soient plus utilisés qu'ailleurs. Nous n'allons pas décourager les gens d'utiliser ces derniers !

Parallèlement, je note que dans cette commune - mais elle ne doit pas être la seule dans ce cas - on continue à avancer dans l'élaboration des plans communaux de mobilité et que, dans ces derniers, on demande à la population d'envisager un certain nombre de sacrifices pour trouver des solutions et augmenter la vitesse commerciale. Un des arguments avancés pour que les gens acceptent éventuellement ces sacrifices est de leur promettre d'augmenter la capacité et la régularité des transports en commun. Il est évident que cet argument doit être vérifié, car les gens ne consentiront pas d'abord à des sacrifices pour regarder ensuite si des solutions peuvent véritablement être trouvées.

Je pose la question de manière précise : le nouveau matériel roulant est-il susceptible d'être utilisé sur les voies ou les parcours de voies existants, notamment sur le site de la rue Gallait ? Il s'agit d'un des points noirs largement et régulièrement mis en évidence par la STIB et pour lesquels la commune de Schaerbeek semble s'apprêter à faire des propositions courageuses. Elle en a en tous les cas émises dans le cadre du plan communal de mobilité. Je ne suis pas sûr que ceci provoquera un fol enthousiasme ; en effet, nous nous rappelons tous l'expérience quelque peu sauvage qui avait été organisée par la STIB pour tenter une opération de vitesse commerciale dans la rue Gallait. Il n'a pas été possible de poursuivre l'expérience plus de huit

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De nieuwe dienstregeling is te recent om al conclusies te kunnen trekken. Het lijkt er alleszins niet op dat de klanten van de MIVB wegblijven.*

Het is duidelijk dat de trams en bussen van de meeste gewijzigde lijnen, zoals lijn 54, stipter rijden. Andere lijnen kampen dan weer met problemen. Zo heeft bus 64 erg veel last van werken.

Ook lijn 88 heeft last van vertragingen. De lijn is namelijk te lang omdat het niet mogelijk is om een eindhalte in het centrum van de stad in te richten.

We beschikken nog niet over voldoende gegevens om na te gaan of de reistijden korter zijn geworden. De geleidelijke introductie van nieuwe voertuigen en infrastructuur dwingt de MIVB ertoe om de wijzigingen stapsgewijs in te voeren. Zo zal tram 4 nog gedurende enkele maanden samen met andere lijnen op de noord-zuidas rijden. De definitieve situatie in 2008 zal heel anders zijn.

jours tellement celle-ci avait mis la population en émoi.

J'en viens alors à une petite question relativement technique et qui peut paraître anecdotique. Elle porte sur le nouveau type de matériel roulant. Tout le monde semble fort satisfait du nouveau confort des trams 3000 et 4000 vu de l'intérieur des véhicules, même s'il semble que quelques réflexions peuvent encore être menées afin d'améliorer le confort des personnes debout. Je parle du problèmes des poignées. Je suis moi-même trop petit : si j'empoigne les barres, je ne touche plus le sol !

Indépendamment de cela, je souhaiterais savoir s'il n'y a pas des problèmes de vibrations sur les voies existantes et qui seraient provoquées par ce nouveau matériel. Le cas échéant, des modifications des voiries ou des aiguillages seront-elles rendues nécessaires par l'utilisation de ce nouveau matériel ? La STIB a-t-elle enregistré des plaintes à cet égard ? Êtes-vous au courant de questions techniques posées par l'utilisation de ce nouveau matériel ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme différents membres l'ont souligné, il est bien entendu un peu prématuré pour tirer des conclusions. Quelques semaines après la rentrée scolaire, la tendance ne semble pas indiquer une désertion massive du réseau STIB par ses clients ; bien au contraire, puisque certaines lignes connaissent une fréquentation en hausse importante.

Les statistiques de ponctualité de la STIB font apparaître que la situation s'est améliorée sur la plupart des lignes restructurées. C'est très perceptible sur la ligne 54, reliant Forest à la place du Luxembourg. En revanche, certaines lignes restent problématiques, comme la ligne 64 (Porte Namur-Machelen), mais les perturbations sont causées par des déviations liées à des chantiers situés en différents endroits de la ligne.

La ligne 88 (Heysel-Machtens), quant à elle, souffre de sa longueur en raison de l'impossibilité de trouver un terminus dans le centre-ville.

Het is begrijpelijk dat de klanten van de MIVB er niet gelukkig mee zijn dat ze moeten overstappen. Toch zijn de klanten tevreden over bepaalde wijzigingen, zoals de nieuwe lijn 79. Er is dus bewijs dat de wijzigingen gegrond zijn.

Ik wil de problemen niet ontkennen, maar de ontevredenen laten altijd van zich horen, terwijl je de mensen die tevreden zijn niet hoort.

De MIVB bezorgt mij binnenkort een gedetailleerd rapport over de reacties van de klanten en het personeel op de wijzigingen. Op basis daarvan zullen we eventuele corrigerende maatregelen onderzoeken.

Bepaalde problemen zullen inderdaad opgelost worden tijdens de tweede fase van het plan. Die fase kan indien nodig nog wel aangepast worden. Niets is definitief. De praktijk is altijd anders dan de theorie en dus moeten we flexibel zijn.

In december kunnen we hier en binnen de regering debatteren over het rapport van de MIVB. Eind 2008 zullen we dit herhalen voor de evaluatie van de tweede fase.

Nous ne possédons pas encore d'éléments permettant de mesurer si le temps de parcours a pu être diminué. Je vous rappelle que le nouveau réseau constitue un tout et que l'arrivée de nouveaux véhicules et la mise en service de nouvelles infrastructures à des dates différentes a obligé la STIB à opérer les modifications du réseau par phases successives faute de pouvoir les réaliser en une seule fois. C'est ainsi que l'axe nord-sud se trouvera, pour quelques mois encore, dans une situation intermédiaire où la ligne 4 cohabitera avec d'autres lignes. La situation actuelle n'est pas comparable à celle qui prévaudra en 2008.

Si, sans surprise, des clients de la STIB se sont manifestés pour déplorer certaines correspondances, il apparaît que quelques changements, comme le rabattement de la ligne 43 sur la ligne 4 pour aller de Homborch jusqu'au centre-ville ou l'articulation entre l'axe tramway de la grande ceinture et la nouvelle ligne 79 à Evere à l'est de Bruxelles emportent la faveur des clients. Cela prouve le bien-fondé de ces modifications.

Il est logique que, dans un contexte de restructuration, les mécontents s'expriment et que les gens satisfaits se taisent. Je ne dis pas cela dans le but de nier les problèmes éventuels.

La STIB me fera parvenir prochainement un rapport détaillé contenant le bilan des réactions de la clientèle et du personnel de conduite et d'encadrement, au sujet des modifications du réseau de juillet et septembre. C'est sur la base de ces conclusions qu'il faudra examiner les éventuelles mesures correctrices à apporter.

A ce stade, je suis d'accord avec l'analyse de M. Grimberghs. Certains problèmes seront résolus avec la phase finale du plan tram-bus. Peut-être y aura-t-il d'autres mesures correctrices à prendre. Je n'y suis pas opposé et je rappelle que j'ai déclaré en commission que le plan tram-bus est réversible. Rien n'est définitif. La modélisation est une chose ; la pratique et le comportement des usagers en sont une autre. Il nous faudra alors faire preuve de flexibilité pour procéder à des adaptations, en tenant compte des conséquences budgétaires.

En décembre, un premier débat sera organisé ici sur base du rapport de la STIB, en deux phases. Les explications de la STIB seront suivies d'une

discussion en commission et d'un débat au gouvernement. On le fera de nouveau fin 2008 pour la phase de juillet 2008.

De voorzitter *(in het Frans).- Dat is goed.*

M. le président.- Tout le monde est d'accord sur cette procédure ? Nous la retenons.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB en ik zijn niet op de hoogte van trillingen veroorzaakt door de stellen T3000 en T4000. Integendeel, de slechthorenden vinden ze te stil. Dat zijn de enige klachten die we tot hiertoe gekregen hebben.*

M. Pascal Smet, ministre.- Concernant les vibrations occasionnées par les T3000 et T4000, la STIB et moi-même ne sommes pas au courant. Au contraire, les malentendants se plaignent que les trams sont trop silencieux. Je sais que le bruit et les vibrations sont deux choses différentes, mais ce sont les seules plaintes que nous avons reçues.

De voorzitter *(in het Frans).- Ze trillen alleszins minder dan de T2000-stellen.*

M. le président.- En matière de vibrations, c'est toujours mieux que les T2000, Monsieur Grimberghs.

De heer Denis Grimberghs *(in het Frans).- Inderdaad, en ze zijn ook stiller.*

M. Denis Grimberghs.- Incontestablement. En matière de bruit également.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het zwarte punt aan de Gallaitstraat is wèl een probleem. In samenwerking met de gemeente Schaarbeek kunnen we het tracé doen samenvallen met lijn 3 om de overstap aan het Noordstation te vermijden, maar dan moet de tram wel stipt rijden.*

Alle spoorwerken voor tram 3000 en 4000 zijn voltooid. Er moeten alleen nog enkele haltes worden ingericht.

M. Pascal Smet, ministre.- Ensuite, le point noir rue Gallait, chaussée d'Helmet, pose clairement problème. Si l'on peut trouver une mesure volontariste avec la commune de Schaerbeek et si l'on peut garantir une régularité, on pourrait alors envisager de fusionner le tracé avec la ligne 3 pour supprimer la rupture de charge à la gare du Nord. Mais la régularité du tram est la condition sine qua non.

Pour le reste, je crois qu'il n'y a plus d'aménagements à faire pour le tram 3000, sauf pour les arrêts, C'est surtout pour le tram 4000 que des questions se posent. Pour le passage, il n'y a plus d'aménagements à faire.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Hoe zit het met de raadpleging van de gemeenten?*

M. Rachid Madrane.- Qu'en est-il d'une consultation des communes ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb het Tram- en busplan aan de gemeenten voorgelegd en rekening gehouden met hun opmerkingen. Als er nog problemen zijn, melden zij dit aan de MIVB of mijzelf.*

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai fait le tour de toutes les communes et le plan tram-bus a été abordé dans ce cadre. Nous avons recueilli leurs remarques. En outre, les communes qui constatent des problèmes nous les communiquent d'office, à la STIB et à moi. Nous en tenons compte dans l'analyse.

Je suis très régionaliste mais en même temps, selon certaines communes, je travaille mieux avec

l'ensemble des communes. Je les consulte très régulièrement. M. Draps peut en témoigner.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Mijn vraag was eigenlijk of de gemeenten zullen worden geraadpleegd bij de evaluatie van het plan.*

M. Rachid Madrane.- C'est dans le cadre de l'évaluation que je parlais d'une consultation des communes, puisque tout le monde est d'avis qu'il faut une évaluation en décembre.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De gemeenten delen mij hun opmerkingen mee. Dat is de procedure die wij hebben afgesproken.*

M. Pascal Smet, ministre.- Les communes me communiquent leurs remarques. C'est la procédure que nous avons convenue.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het verheugt mij dat er een evaluatie zal komen en dat er nog wijzigingen mogelijk zullen zijn.*

Bepaalde gemeenten zouden terughoudend zijn om de plannen van de MIVB door te voeren. Dit mag niet ten koste van de reizigers gaan. Hoe zit het daarmee?

Mme Céline Delforge.- Je remercie M. le ministre pour sa volonté de venir évaluer avec nous la mise en oeuvre du nouveau plan. Apparemment, des adaptations seront possibles. C'est une excellente nouvelle.

Vous n'avez pas répondu à ma question relative au jeu qu'il y a entre la STIB et certaines communes récalcitrantes qui se fait au détriment des usagers.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb de voorbije drie jaar een positieve mentaliteitswijziging bij de gemeenten waargenomen. Er zijn nog een aantal zwarte punten, zoals de Gallaitstraat in Schaarbeek en het stuk tussen de Churchillaan en de Legrandlaan in Ukkel, maar er zijn oplossingen in de maak.*

M. Pascal Smet, ministre.- Vous vous souvenez qu'au début j'étais très critique à l'égard des communes. Ces trois dernières années, j'ai constaté un changement de mentalité, il y a une évolution positive. Il y a un grand pas à faire à Schaerbeek, rue Gallait où se trouve un important point noir. Il y a un deuxième point noir à Uccle, chaussée de Waterloo, entre l'avenue Churchill et l'avenue Legrand, mais il sera prochainement résolu. Le gouvernement a décidé d'y mettre le tram en site propre. Cela avance aussi en ce qui concerne la rue Gallait.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Zal er in de evaluatie ook aandacht worden besteed aan de frequenties?*

Mme Céline Delforge.- J'insiste pour que, dans l'évaluation, on soit attentif aux questions de fréquence, et pas uniquement à celles de tracé du parcours.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Die frequenties hebben een prijskaartje.*

M. Pascal Smet, ministre.- D'accord, mais les fréquences ont un coût. On a prévu davantage de moyens.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het financieel aspect is belangrijk, maar ik hoop dat de frequenties bespreekbaar blijven.*

Mme Céline Delforge.- Nous pourrons discuter des aspects budgétaires à cette occasion mais j'aimerais bien que ce soit pris en compte.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous sommes

zijn nu al bezig de frequentie van bepaalde lijnen te verhogen.

- Het incident is gesloten.

actuellement en train d'augmenter la fréquence de certaines lignes.

- 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 "de plannen voor een toeristische tram in het centrum van Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Toeristen die Brussel bezoeken, kunnen bijvoorbeeld parken of musea bezoeken, maar hebben ook de mogelijkheid om een bus te nemen die hen naar de belangrijkste bezienswaardigheden brengt. Blijkbaar is nu ook het idee gelanceerd om met een toeristische tram te beginnen.*

Voorstanders van het project benadukken dat de tram, die vroeger onlosmakelijk was verbonden met het Brusselse straatbeeld, uit het centrum is verbannen sinds de invoering van de metro en de premetro. Ze willen opnieuw een bovengrondse tram in het centrum en verwijzen bijvoorbeeld naar de aantrekkelijkheid voor bezoekers of de luchtvervuiling door personenwagens.

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 "la création d'un tram touristique au coeur de Bruxelles".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Bruxelles, comme toutes les grandes capitales internationales, est visitée chaque année par des voyageurs venus des quatre coins de la planète. A côté des nombreux monuments, places, parcs ou musées constituant le patrimoine bruxellois que les touristes peuvent visiter, il existe une autre manière de faire connaissance avec la ville : le circuit guidé.

A l'instar de Londres, Barcelone, Madrid ou Rome, Bruxelles a vu s'installer un réseau d'autobus de tourisme offrant aux visiteurs internationaux la possibilité de découvrir les principaux attraits de notre capitale en quelques heures. Dans le même esprit, une des multiples idées évoquées lors des Assises du tourisme semble aujourd'hui refaire surface : la création d'un tramway touristique au

Op de commissievergadering van 11 juli 2007 bleek u voorstander te zijn van nieuwe trams in het historisch stadscentrum. Bent u deze zaak nog steeds genegen? Is er hierover al overleg geweest tussen de initiatiefnemers, de MIVB en de regering?

De MR staat niet achter dit project omdat de aanleg zwaar en duur zal zijn. We verzetten ons al tegen de komst van nieuwe tramlijnen tijdens het debat over de verlegging van tramlijn 92 van de Koningsstraat naar het Paleis voor Schone Kunsten en de Treurenberg. Bovendien zien we het nut niet in van de komst van een nieuwe tramlijn aangezien er in het kleine historische centrum van Brussel nu al drie verschillende toeristische bussen rijden (rode, groene en blauwe). Beschikt u over cijfers inzake het gebruik en de efficiëntie van deze buslijnen?

coeur de Bruxelles.

En effet, certains ont relancé le projet d'un tram circulant en boucle, dans la ville, sur une voie unique. Les partisans du projet soulignent que le tram, autrefois, élément essentiel de la vie bruxelloise, a disparu du centre de notre capitale en raison, notamment, du développement des lignes de métros, de la multiplication des lignes de bus et de l'installation souterraine de certaines lignes de trams.

Et d'avancer à l'appui de leur thèse un certain nombre d'arguments relatifs au regain d'animation, à la valorisation du folklore bruxellois, à l'offre importante en terme de capacité de visiteurs ou encore à l'absence de pollution de l'air urbain spécifique à ces véhicules.

L'idée, semble-t-il, a déjà parcouru un bout de chemin chez certains. C'est la raison pour laquelle je souhaiterais vous entendre, M. le ministre, sur cette question. En effet, comme vous nous l'avez confirmé en commission de l'Infrastructure du 11 juillet dernier, vous n'êtes pas hostile à l'installation de trams dans le coeur historique de Bruxelles et aux lourds travaux que cela entraîne, que du contraire.

Dès lors, j'aimerais savoir si vous avez connaissance de ce projet ? Dans l'affirmative, y êtes-vous favorable ? Le cas échéant, des contacts ont-ils déjà été pris entre les initiateurs du projet, d'une part et la STIB ou le gouvernement, d'autre part ?

Pour le groupe MR, ce projet nous semble inopportun, dans la double mesure où celui-ci nécessite de nombreux, lourds et coûteux travaux d'aménagements, alors que notre capitale est déjà desservie par trois services de bus différents.

Si nous avons déjà évoqué l'ensemble des problèmes liés à l'installation de nouvelles lignes de trams dans le centre de Bruxelles lors du débat sur la déviation de la ligne 92 de la rue Royale vers le palais des Beaux-Arts et le Treurenberg, une autre objection nous semble devoir être approfondie.

Se pose effectivement la question de l'utilité de trois lignes de bus touristiques différentes - rouge, verte et bleue - pour couvrir le centre historique et

culturel, assez réduit, faut-il le reconnaître, de notre capitale belge et européenne. Avez-vous des données statistiques sur les voyageurs de ces lignes et l'efficacité de celles-ci ?

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).- Een toeristische tram zou inderdaad niet nuttig zijn.*

Over de drie bestaande toeristische buslijnen zal ik u binnenkort een ontwerp van ordonnantie voorleggen. Op dit ogenblik beschik ik niet over gedetailleerd cijfermateriaal aangezien het gaat om privémaatschappijen. Vandaag functioneren de maatschappijen met voorlopige vergunningen maar dat zal binnenkort veranderen.

M. Pascal Smet, ministre.- Je partage l'opinion de Mme Teitelbaum sur l'inopportunité d'une ligne de tram touristique.

Trois lignes de bus touristiques circulent déjà. Très prochainement, je présenterai à ce sujet au parlement un projet d'ordonnance qui a été approuvé par le gouvernement en deuxième lecture. Une troisième lecture est prévue. Il s'agira de régler cette question en termes de qualité, de pollution, etc.

Je ne puis vous communiquer en ce moment de chiffres exacts, car il s'agit de firmes privées. Les chauffeurs travaillent avec des permis provisoires, mais nous allons changer la base réglementaire.

De voorzitter *(in het Frans).- Er bestaat wel degelijk een toeristische tram, namelijk de "Brussels Touristic Tramway", een initiatief van het Trammuseum.*

M. le président.- Merci, M. le ministre. Permettez-moi de me départir de mon rôle de président un bref instant. Je m'étonne que ni Mme Teitelbaum ni vous-même n'ayez mentionné l'existence d'une ligne de tramway touristique, à savoir le "Brussels Touristic Tramway", qui est une initiative du Musée du tram et qui circule tous les dimanches. C'est un trajet non commercial que je vous invite à emprunter un jour.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Die tram rijdt niet in het stadscentrum.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Mais ce n'est pas dans le centre.

De voorzitter *(in het Frans).- Toch wel. Hij rijdt in de Koningsstraat, de Regentschapsstraat en de Louizalaan.*

M. le président.- Si, c'est aussi dans le centre, puisque ce tram passe par la rue Royale, la rue de la Régence, l'avenue Louise.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er is ook nog de "Museum Bus".*

M. Pascal Smet, ministre.- M. le président, il y a aussi le "Museum Bus".

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- We kijken uit naar uw ontwerp van ordonnantie en zullen het grondig bestuderen.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Je tenais à remercier M. le ministre et à lui dire que nous attendons avec impatience la proposition d'ordonnance, que nous ne manquerons pas d'étudier attentivement.

- Het incident is gesloten.

- 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 werken tussen het Louizaplein en et Poelaertplein".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Begin juli 2007 begonnen de werken aan het Poelaertplein. Er komen extra sporen, zodat de trams er kunnen keren. Eind juli waren de werken nog nauwelijks opgeschoten.*

Ondertussen bleef de ruimte tussen het Poelaertplein en het Louizaplein een grote werf, met alle verkeersproblemen vandien. Eind augustus gingen de werken weer van start.

Het Poelaertplein mist dus al maanden een rijvak en het is bijna onmogelijk om vandaar naar het Louizaplein te gaan. De renovatiewerken aan de tunnel, gepland voor begin september, werden uitgesteld tot 20 september.

De werken willen maar niet van start gaan! In andere grote steden zou het niet zo lang geduurd hebben, maar zou er gebruik gemaakt zijn van de vakantieperiode.

Ik vind ook dat er best 's nachts kan worden gewerkt op de werf. Er zijn toch geen woningen in de omgevingen, zodat niemand er last van heeft.

Tramreizigers die afstappen op het Louizaplein en naar het Justitiepaleis willen gaan, moeten zich in een gevaarlijke verkeerssituatie begeven. De halte op het Poelaertplein is eenvoudigweg afgeschaft.

Waarom heeft de werf bijna twee maanden lang min of meer stilgelegen? Waarom heeft men niet gebruik gemaakt van de vakantieperiode om door te werken? De werken gaan blijkbaar pas echt van start op 20 september. Waarom die vertragingen? Wanneer zal de werf klaar zijn?

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 "les travaux entre la place Louise et la place Poelaert".

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

Mme Françoise Schepmans.- La situation a évolué entre la date du dépôt de ma question, le 5 septembre dernier, et aujourd'hui.

Au début du mois de juillet 2007 ont débuté des travaux à la place Poelaert, qui consistaient à placer des voies de trams, destinées à permettre à ces derniers une opération de rebroussement. A la fin juillet, ces travaux n'avaient guère évolué et le raccordement de la boucle installée à la place Poelaert n'était pas achevé.

Pendant ce temps, tout l'espace entre la place Poelaert et la place Louise est resté un vaste chantier sans activité, créant des ennuis de circulation et des désagréments aux piétons souhaitant accéder à la place Louise. Fin août, certains travaux semblaient avoir repris et notamment la poursuite de l'installation de quelques rails supplémentaires à la future boucle à la place Poelaert.

Non seulement le rond-point de la place Poelaert est amputé depuis plus de deux mois d'une bande de circulation, mais de surcroît se rendre de la place Poelaert à la place Louise relève du parcours du combattant. Pour pimenter l'embarras dans lequel se trouvent les piétons et les automobilistes, le portique lumineux provisoire indique que les travaux de rénovation au tunnel programmés au début du mois de septembre sont différés au 20 septembre.

Plus de deux mois se sont écoulés depuis l'ouverture du chantier, qui n'en finit pas de ne pas débuter réellement ! Dans d'autres grandes villes, il n'aurait pas fallu attendre aussi longtemps pour

mener à bien un chantier de ce type. La période des vacances aurait été mise à profit pour le finaliser.

L'on aurait pu recourir aux prestations de nuit pour ce chantier, puisqu'il n'y a pas de logements autour et qu'il n'aurait donc pas été source d'inconvénients pour les habitants.

Les piétons qui descendent du tram à la place Louise et qui désirent se rendre au palais de Justice doivent désormais, puisque l'arrêt Poelaert a été purement et simplement supprimé, faire preuve de beaucoup de prudence et se débrouiller vaille que vaille au milieu du carrefour de la place Louise. Les passages protégés adéquats sont quasi inexistants.

J'en reviens, M. le ministre, aux questions qui constituent l'essentiel de mon intervention : pourquoi le chantier Louise, qui avait débuté en juillet, est-il resté quasiment deux mois sans que des progrès significatifs aient pu être observés ? Pourquoi ne pas avoir privilégié la période des vacances pour lancer un chantier de cette envergure ? Les travaux ont-ils réellement commencé, suivant l'annonce faite, le 20 septembre ? Quelle est la raison de ce retard ? Sauf complications, quand les travaux seront-ils réellement achevés ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De werf is van start gegaan op 2 april 2007 en is opgesplitst in drie fasen.*

Tijdens de eerste fase worden de tramrails die boven de tunnel lopen weggehaald. Dat is noodzakelijk om de overkapping van de tunnel aan te passen en waterdicht te maken. Bovendien komen er voorlopige tramrails om de dienstverlening tijdens de werken te garanderen.

Tijdens de tweede fase vinden de eigenlijke werken aan de overkapping plaats.

Tijdens de derde fase worden de definitieve tramsporen op de overkapping van de tunnel aangebracht en wordt de Quatre Brasstraat definitief aangelegd. In juli werden de voorlopige tramsporen tussen de Wolstraat en de

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le chantier de réaménagement de la rue des Quatre-Bras et de consolidation du plafond du tunnel Stéphanie a débuté le 2 avril 2007. Ce chantier est décomposé en de multiples phases pouvant être regroupées en trois phases principales.

La première concerne le démontage des voies de tram existantes sur la toiture du tunnel. Ce démontage est nécessaire afin de reconstruire la dalle et d'assurer son étanchéité. Il implique un réaménagement provisoire, mais complet, de la voirie, afin d'y installer les voies de tram provisoires indispensables au maintien de l'exploitation pendant l'exécution des travaux.

La deuxième phase comprend des travaux de génie civil proprement dits. Ils sont à exécuter au niveau de la toiture : démolition, reconstruction totale ou

Waterloolaan afgewerkt, werd de voorlopige rijweg op het Poelaertplein ingericht en werden de verschillende stukken van de rijweg met elkaar verbonden.

De werf is erg complex en wordt zodanig georganiseerd dat de gevolgen voor het verkeer zoveel mogelijk beperkt blijven. Bepaalde werken kunnen enkel 's nachts of in het weekend worden uitgevoerd, waardoor de indruk ontstaat dat de werf vertragingen oploopt.

Ook allerlei activiteiten, zoals de festiviteiten voor de nationale feestdag, zorgen voor vertraging.

Voor de werken is een fasering vastgesteld waarvan niet kan worden afgeweken. Zo kunnen de bouwkundige werken pas starten nadat de tramsporen op het bovendak zijn gedemonteerd en de twee tijdelijke tramsporen zijn gelegd.

Bovendien hadden de politiediensten uitdrukkelijk gevraagd niet met de afbraak van het dak te beginnen vóór de autoloze zondag. Dat is de reden waarom de aanvang van de werken op 24 september werd vastgesteld.

De werken zullen uiteindelijk nog twee weken langer duren, omdat de politie en het parket nog een aantal onverwachte aanvragen hebben ingediend met betrekking tot de overbrenging van gevangenen naar het Portalisgebouw.

Zowel mijn bestuur als de MIVB zullen niettemin alles in het werk stellen om de werken vóór het bouwverlof, dus voor de tweede week van juli 2008, te voltooien.

De duurtijd van de werken is niet uitzonderlijk voor een dergelijk complex dossier. De uitvoering van de eerste fase verloopt overigens volledig volgens plan, wat opmerkelijk is gezien de technische problemen die tijdens de uitvoering zijn opgedoken.

partielle des poutres, dalles et encorbellements, réfection de l'étanchéité, fondations pour les voies de trams définitives.

La troisième phase consiste à poser les voies de tram définitives sur la nouvelle dalle et à réaménager définitivement la rue des Quatre Bras. Les travaux à exécuter pendant le mois de juillet ont consisté à parachever la pose des voies provisoires entre la rue aux Laines et le boulevard de Waterloo, à poser les voies de rebroussement à la place Poelaert et enfin à raccorder entre eux les différents tronçons de voie dans la traversée.

Ce chantier, d'une grande complexité technique et organisationnelle, est entre autres organisé de manière à minimiser les perturbations du trafic. Aussi certaines phases, notamment celles qui entraînent des coupures complètes de voiries, doivent-elles être exécutées strictement de nuit ou durant le week-end, ce qui peut donner une impression de ralentissement du chantier pendant les phases préalables, plus étalées.

D'autre part, les activités et festivités organisées aux alentours de la place Poelaert, dont par exemple les 20 km de Bruxelles et les activités et festivités liées au 21 juillet, sont autant de contraintes inévitables pouvant entraîner un ralentissement ou un décalage dans le temps des travaux qui seraient susceptibles de les perturber.

Par ailleurs, le phasage des travaux est lui-même figé, empêchant par exemple les premières phases de travaux de génie civil de débuter avant le démontage des voies sur la toiture, qui dépend lui-même de la mise en service séquentielle des deux voies provisoires. Le chantier est dès lors décomposé en phases successives pouvant paraître plus ou moins actives vues de l'extérieur.

Suite à la demande expresse des services de police de ne pas débuter les travaux de démolition de la toiture avant le dimanche sans voiture, pour des raisons de sécurité, ceux-ci ont été programmés afin de débuter à partir du 24 septembre. En vue de ménager une période de sécurité entre cette date et l'information transmise aux utilisateurs des tunnels Louise et Stéphanie, le message de début de ces travaux a été établi au 20 septembre sur les panneaux à messages variables installés aux différentes entrées des tunnels concernés.

Toutefois, des demandes imprévues liées au transfert de détenus vers le bâtiment Portalis, qui jouxte la zone de chantier, ayant été très tardivement formulées par la police et le Parquet à mon administration, un délai supplémentaire de 2 semaines minimum est à prévoir avant le début effectif de ces travaux.

Tous les moyens sont actuellement mis en oeuvre au sein de mon administration et de la STIB, afin de terminer l'ensemble des travaux, le réaménagement de la rue des Quatre Bras compris, avant les congés du bâtiment de 2008, débutant la deuxième semaine du mois de juillet.

La durée des travaux n'a rien d'exceptionnel pour un projet complexe de ce type. Par ailleurs, le délai réel d'exécution de la première phase est conforme aux plannings prévisionnels établis avant le démarrage des travaux, ce qui est en tous points remarquable compte tenu, entre autres, des difficultés techniques rencontrées en cours d'exécution (présence d'ouvrages et de conduites concessionnaires imprévus sous le coffre des voies provisoires, par exemple), qui n'ont pas eu d'influence majeure sur le délai général d'exécution grâce à la réactivité et à la souplesse des différentes parties impliquées dans le projet.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Wij zien de zaken blijkbaar enigszins anders. De coördinatie van de werken lijkt niet zo goed te verlopen als aangekondigd.*

- Het incident is gesloten.

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

Mme Françoise Schepmans.- Nous n'apprécions pas de manière semblable la bonne coordination de ce chantier. Nous avons plutôt le sentiment que, entre ce qui est annoncé et réalisé, il reste des précisions à apporter.

- 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,

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,

betreffende "de ingebruikneming van de BOA-metrostellen".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De gebruikers hebben positief gereageerd op de futuristische nieuwe BOA-metrostellen.*

Een aantal bestuurders heeft echter kritiek. Ze zouden onvoldoende opgeleid zijn voor dit type voertuig, dat aanzienlijk verschilt van de oude metrostellen. De geplande simulator werd uiteindelijk niet geleverd en de toestellen werden ook later geleverd dan aangekondigd.

Wanneer worden de vijftien overige BOA's in gebruik genomen? Waarom klaagt het personeel over een gebrek aan opleiding, wat de veiligheid in het gedrang kan brengen?

Klopt het dat de simulator niet geleverd werd en wat betekent dat dan voor de opleiding? Is het juist dat dit nieuwe materieel niet krachtig genoeg is?

Klopt het dat de veiligheidsvoorschriften geen rekening houden met de specifieke eigenschappen van het nieuwe materieel?

Welke onmiddellijke maatregelen zult u treffen om het personeel gerust te stellen over de werking van het materieel?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

concernant "la mise en service des rames de métro Boa".

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

Mme Françoise Schepmans.- La mise en service des rames de métro Boa suscite des réactions plutôt positives et unanimes de la part des usagers, qui reconnaissent le caractère moderniste, aéré et futuriste des nouvelles voitures.

Néanmoins, un certain nombre de chauffeurs émettent des critiques quant à ces nouveaux Boas : Les chauffeurs n'auraient pas reçu la formation suffisante pour pouvoir être maîtres de ce matériel, qui présente des différences significatives par rapport à celui qui est actuellement en service. Le simulateur prévu n'a pas été fourni, ce qui expliquerait le malaise du personnel. Les premières livraisons qui avaient été annoncées fin 2006 ont pris un retard important. Le personnel ne semble pas avoir reçu la formation adéquate pour utiliser ce nouvel outil de manière optimale.

Dès lors, pourriez-vous m'apporter les précisions suivantes : Quel est l'échéancier pour les prochaines mises en service sur le réseau des quinze autres Boas annoncés ? Pourquoi le personnel fait-il état d'une insuffisance de formation, ce qui peut porter à conséquence sur le plan de la sécurité ?

Est-il exact que le simulateur n'a pas été livré et quelles sont, dans l'affirmative, les conséquences sur le plan de la formation ? Est-il également exact que ce nouveau matériel ne serait pas assez puissant ?

Est-il exact que les consignes de sécurité en cas d'évacuation des rames ne prennent pas en compte la spécificité du nouveau matériel, vu qu'il serait encore question de "wagons", alors que les séparations entre voitures ont disparu ?

Enfin, quelles sont les mesures immédiates envisagées pour donner au personnel toutes les assurances quant à une utilisation sans faille de ce matériel ?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Op 3 september 2007 heeft de MIVB vijf nieuwe metrostellen in gebruik genomen. Sinds 1 oktober is daar nog een zesde bijgekomen. De levering van de negen overige stellen is voorzien tussen december 2007 en augustus 2008. De vertraging in de levering zorgt inderdaad voor een grote meerkost.*

De opleiding van de bestuurders verloopt in vijf fasen. De nieuwe bestuurders hebben al vier fasen afgewerkt. De laatste fase start in november.

Sinds de invoering van de nieuwe voertuigen stelt de constructeur technici ter beschikking op het netwerk en op de dispatching, door middel van een permanente wachtdienst.

De simulator M6 zal samen met de nieuwe metrostellen worden geleverd. De nieuwe metro's zullen krachtiger zijn, waardoor de reissnelheid zal verbeteren. Een ander aandrijvingssysteem zal de onderhoudskosten en het energieverbruik doen dalen.

Op het vlak van de veiligheid blijven de omgeving van de bestuurder en de veiligheidscircuits dezelfde. De aandrijving, het remmen, het diagnosescherm en het openen van de deuren zijn dezelfde als in de metro's van de vijfde reeks (de reeks net vóór de Boa's).

Ook de compartimenten zijn identiek aan die van de vijfde reeks: openen van de deuren, nooduitgangen, alarmplaatjes...

Doordat de metrostellen niet van elkaar gescheiden zijn, wordt een evacuatie in een tunnel gemakkelijker: men kan de passagiers allemaal tegelijk naar het dichtstbijzijnde station evacueren.

Over de inrichting van de bestuurderscabine is er lang met het metropersoneel overlegd. Het merendeel van de bestuurders is erg tevreden over het resultaat.

M. Pascal Smet, ministre.- Tout d'abord, le 3 septembre 2007, cinq nouvelles rames de métro ont été mises en service sur le réseau de la STIB, et un sixième train est en circulation depuis le 1er octobre. La livraison des neuf autres trains est prévue entre décembre 2007 et août 2008 à raison d'un véhicule par mois.

Il y a en effet un retard dans la livraison, qui coûte très cher.

Ensuite, la formation des conducteurs comprend cinq phases : une phase théorique, une phase pratique sur simulateur ou sur véhicule, des aller-retour à Haren ou Delta, la conduite sur le réseau en compagnie d'un moniteur et les dépannages. Les conducteurs affectés aux nouvelles rames de métro ont suivi les quatre premières phases de formation. La cinquième et dernière sera dispensée à partir du mois de novembre.

Notons à cet égard la présence en permanence sur le réseau et au dispatching de techniciens et de constructeurs. Présents depuis la mise en service des nouveaux véhicules, ils peuvent intervenir à tout moment pour guider tant les conducteurs que les techniciens de la STIB ; une garde est, en outre, assurée 24h/24.

Concernant le simulateur M6, sa livraison et sa mise en service ont été synchronisées avec l'arrivée des nouveaux véhicules.

De plus, contrairement à ce qui a été avancé, les nouveaux véhicules du métro ne présentent pas de problèmes de puissance de motorisation. Les vitesses commerciales et les performances des Boas correspondent aux spécifications techniques. La différence réside dans le système de traction utilisé qui permet, non seulement de réduire les frais de maintenance, mais aussi de diminuer la consommation d'énergie.

S'agissant de la sécurité, le nouveau métro a été conçu de manière à ce que l'environnement du conducteur et l'utilisation des circuits de sécurité restent inchangés ou, en tout cas, soient semblables aux véhicules existants. La commande de traction et de freinage, l'utilisation de l'écran de diagnostic et les commandes de porte sont identiques à celles des voitures de la cinquième série, qui précède

directement les Boas.

Dans le compartiment qui accueille les voyageurs, la commande des portes, l'ouverture de secours, les plaquettes d'alarme fonctionnent également de la même façon que celles de la cinquième série. L'absence de séparation entre les voitures rend, en outre, une évacuation éventuelle d'un train en tunnel d'autant plus aisée que les voyageurs peuvent être évacués vers la station la plus proche sans qu'ils doivent l'être voiture par voiture.

Enfin, l'ergonomie de la cabine de conduite a fait l'objet d'une concertation de longue haleine avec le personnel du métro. La très grande majorité des conducteurs estiment le résultat excellent à tous points de vue. Il n'y a que ceux qui ont quelque chose à cacher qui sont mécontents.

- Het incident is gesloten.

- 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 werken in het station Madou".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Er wordt 2,6 miljoen euro uitgetrokken om de oppervlakte van het metrostation Madou uit te breiden van 621 m² naar 900 m².*

De uitbaters van de winkels in het station zijn ontevreden. Wat hebt u hen voorgesteld?

De MIVB heeft sommige winkeliers voorgesteld om zich in een ander station te vestigen. Onder welke voorwaarden gebeurt dat? Naar welke stations moeten ze verhuizen, en hoeveel winkeliers gaan

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 " les travaux dans la station Madou ".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Ma question porte sur la station Madou, dont la surface devrait, pour un budget de 2,6 millions d'euros, être augmentée de 621 à 900 mètres carrés, suite à des travaux "par le vide". On va en effet démolir beaucoup.

M. le ministre, je souhaiterais connaître les propositions qui ont été formulées aux actuels occupants des surfaces commerciales ? Beaucoup d'entre eux ne sont pas très contents. S'il est vrai que la STIB a offert à certains commerçants un emplacement de rechange dans d'autres stations,

daarmee akkoord?

Hebt u alternatieven overwogen? Komen er financiële compensaties om de handelaars te vergoeden voor de schade die ze lijden door de werken?

De winkels moeten sluiten tijdens de werken. Bovendien worden de huidige winkels, met inbegrip van de soms dure inrichting, afgebroken en vervangen door nieuwe handelsruimten die de winkeliers volledig moeten herinrichten. Hoe legt u dat uit?

Sommige winkeliers dreigen ermee om naar de rechtbank te stappen. Hebt u een minnelijke schikking kunnen treffen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB heeft een uitgebreid programma gestart om haar infrastructuur op te waarderen. De dienstverlening staat daarbij centraal.*

Een aspect hiervan is de renovatie en ontwikkeling van nieuwe winkelruimten in de metrostations. De handelaars in het station Madou werden hierover een jaar geleden ingelicht. Ze konden contact opnemen met de beheerscel voor de handelszaken van de MIVB.

De MIVB heeft gedurende heel het proces haar contractuele verplichtingen tegenover de handelaars van het station Madou nagekomen.

Sommige handelaars hebben een contract dat binnen een vrij korte termijn opzegbaar is. De meesten hebben een overeenkomst met de MIVB die inhoudt dat ze de werken steunen, zelfs als ze langer duren dan 40 dagen.

Wanneer een commerciële ruimte hierdoor verandert of verdwijnt, moet de MIVB al het

nous voudrions connaître les modalités de cet échange. Quelles stations ont été choisies et combien de commerçants ont-ils répondu à la proposition ?

D'autres alternatives ont-elles, par ailleurs, été mises sur la table ? Des compensations financières ont-elles été ou sont-elles à l'ordre du jour afin de dédommager les commerçants des pertes subies en conséquence des travaux ? Outre le manque à gagner dû à l'inactivité commerciale pendant tout la durée du chantier, le projet prévoit la démolition de l'aménagement actuel des commerces - dont les investissements peuvent parfois être élevés - et le remplacement par des clos commerciaux mis en location bruts, c'est-à-dire complètement nus. Pouvez-vous nous éclairer sur ce point ?

Dans cette optique, certains commerçants avaient émis l'hypothèse d'intenter une action en justice pour faire valoir leurs droits. Depuis, un accord à l'amiable a-t-il pu être trouvé ? Dans l'affirmative, sur quoi porte-t-il ? Dans le cas contraire, où en est la situation à l'heure actuelle ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB s'est bien lancée dans un important programme de revalorisation des infrastructures qui lui sont confiées, dans une optique privilégiant une approche de service au client. Je l'ai explicitement demandé à la STIB.

Un des aspects de ce vaste projet est la rénovation et le développement de nouvelles surfaces commerciales dans les stations de métro. Les travaux projetés dans la station Madou s'inscrivent dans ce cadre. Les commerçants présents dans la station en ont été informés voilà un an. Ils ont été conviés à rencontrer la cellule de gestion de commerces de la STIB, qui supervise ce projet.

La STIB m'informe qu'elle a, tout au long de ce processus, respecté en tout point les engagements contractuels qu'elle a envers les occupants de la station Madou. Parmi les commerçants, certains disposent d'un contrat d'occupation susceptible d'être résilié moyennant le respect d'un délai de préavis assez court. La majorité des autres occupants sont liés à la STIB par une convention

mogelijke doen om de handelaar in kwestie in een gelijkaardige ruimte onder te brengen.

De handelaars konden hun standpunt verdedigen tijdens bilaterale vergaderingen. De MIVB bood hen locaties aan in stations met een vergelijkbaar verloop, zoals Kruidtuin, Schuman of De Brouckère.

Zo'n verhuis kon tijdelijk of definitief zijn, naar de wens van de handelaars. Diegenen die verhuisden, konden even veel aanspraak maken op de nieuwe handelsruimten.

De nieuwe ruimten worden standaard voorzien van elektriciteit, telefonie, watervoorzieningen, luiken, enzovoort.

In Madou waren er zestien handelaars. De MIVB onderhandelt nog met drie van hen, met de anderen is een minnelijke schikking getroffen.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Onderhandelt u verder met de drie laatste handelaars?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat doet de MIVB. Zonder akkoord, zal ze de normale procedure voor de rechtbank volgen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

prévoyant l'engagement des commerçants à supporter les travaux décidés par la STIB ou la Région, même s'ils doivent durer plus de 40 jours.

De son côté, la STIB s'engage à s'efforcer de reloger dans un emplacement similaire l'occupant dont l'emplacement aurait été changé ou supprimé à la suite de travaux, mais sans qu'une indemnité soit due. Lors des réunions bilatérales, les commerçants ont pu exposer leurs points de vue et se sont vus proposer, pour ceux qui le souhaitaient, d'autres emplacements dans des stations avec des niveaux de fréquentation similaires à ceux qu'ils connaissaient.

Les stations Botanique, Schuman et De Brouckère comportaient des emplacements vides susceptibles d'accueillir un relogement. En fonction des souhaits des commerçants, ces délocalisations pouvaient avoir un caractère temporaire ou définitif. Les commerçants qui acceptaient d'être relogés avaient, comme d'autres, l'occasion de participer à l'adjudication des nouveaux clos commerciaux créés ou rénovés.

Ces clos seront équipés de façon standardisée des techniques adéquates : électricité, télécom, arrivée d'eau avec compteur, façade, volet de fermeture, etc. Il y avait seize occupants à Madou. La STIB est actuellement encore en phase de négociation avec trois d'entre eux, ce qui signifie qu'un accord à l'amiable a été trouvé dans les treize autres cas.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous poursuivez les négociations avec les trois derniers ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est en principe ce que fait la STIB. Si un accord n'intervient pas, la procédure normale devant les tribunaux s'enclenchera.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de plaatsing van handgrepen in de nieuwe metro- en tramstellen".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Door de indeling van de zitplaatsen is er in de nieuwe BOA's veel meer staruimte dan in de oude metrostellen. De capaciteit werd sterk verhoogd, maar hierdoor ontstond echter een ander probleem.

Passagiers die in de gangpaden staan, moeten zich vasthouden aan de staven boven de zitplaatsen. Die zijn relatief hoog en zeer dicht bij de zitplaatsen geplaatst. Voor kinderen, maar ook voor reizigers die klein van gestalte zijn, is het soms onmogelijk om zich hieraan vast te houden. Als de zitplaatsen bezet zijn, wordt het bovendien nog moeilijker om het evenwicht te bewaren.

Het zou daarom een oplossing zijn om lushandgrepen te bevestigen. Als het technisch mogelijk is, is het misschien ook een goed idee om extra stangen te plaatsen in de gangpaden of tussen de zitplaatsen. Een soortgelijk probleem geldt ook voor de nieuwe trams.

Zullen de nieuwe metro's en eventueel de trams ook uitgerust worden met lushandgrepen? Wanneer? Is het technisch mogelijk de nieuwe trams en metrostellen uit te rusten met stangen in de gangpaden of tussen de zitplaatsen? Op welke manier kunnen de nieuwe metro's en trams aangepast worden om passagiers meer mogelijkheid te geven om zich vast te houden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB zal in de BOA's extra lushandgrepen bevestigen aan de horizontale stangen, zodat ook reizigers met een kleinere gestalte zich hieraan kunnen vasthouden. Deze lushandgrepen werden midden juli besteld en deze maand nog wordt een prototype verwacht bij

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

concernant "le placement de poignées dans les nouvelles rames de métro et de tram".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- La capacité des places debout dans les nouveaux BOA a été fortement augmentée. Cependant, les passagers debout dans les allées doivent se tenir aux barres, relativement hautes et placées très près des places assises. Il est parfois impossible de s'y tenir pour les enfants ou les personnes de petite taille.*

Une solution serait de fixer des poignées verticales et de placer des barres supplémentaires dans les allées ou entre les places assises. Un problème similaire se pose pour les nouveaux trams.

Les nouveaux métros, et éventuellement les trams, seront-ils équipés de poignées ? Quand ? Est-il techniquement possible d'équiper les nouveaux trams et métros de barres dans les allées ou entre les places assises ? Comment les nouveaux métros et trams peuvent-ils être adaptés pour augmenter les possibilités de se tenir ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La STIB fixera dans les BOA des poignées supplémentaires aux barres horizontales. Les six rames de métro en service seront équipées de ces poignées d'ici fin octobre. La STIB a commandé auprès du concepteur et du constructeur des rames*

de constructeur CAF. Zoals gepland zullen dan de zes metrostellen die in dienst zijn tegen eind oktober, voorzien zijn van lushandgrepen. Uiteraard zullen ook de nog te leveren treinen met deze handlussen worden uitgerust.

De MIVB heeft bij de ontwerper en bij de constructeur van de treinen een studie besteld voor de plaatsing van bijkomende verticale handgrepen.

De trams zijn reeds bij levering uitgerust met lushandgrepen. Ook daar is echter vraag naar bijkomende verticale handgrepen Dat is technisch mogelijk. Of ze worden geplaatst ligt momenteel ter studie. De nieuwe reeks voertuigen die binnenkort wordt besteld, wordt standaard uitgerust met deze extra handgrepen.

- Het incident is gesloten.

une étude pour le placement de poignées verticales supplémentaires.

Les trams sont déjà équipés à la livraison de poignées mais, pour eux aussi, il est question de placer des poignées verticales supplémentaires. Une étude est en cours à ce sujet. Les nouveaux véhicules, qui seront bientôt commandés, seront équipés de ces poignées supplémentaires de manière standard.

- 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 vestigingsplaats en exploitatie van de eindhaltes en -stations van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Op het Marie-Joséplein bevindt zich nu al vele jaren de eindhalte van de trams 93 en 94. Die situatie bracht geluidsoverlast met zich mee maar ook barsten in de gebouwen, verzoorzaakt door de trillingen. Bovendien zorgden geparkeerde trams regelmatig voor verkeersoverlast.*

Ten gevolge van talrijke klachten van omwonenden hebben mevrouw Huytebroeck en vervolgens ook u een schrijven tot hen gericht. U stelde hen gerust door aan te kondigen dat er een nieuwe eindhalte

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 localisation et l'exploitation des terminus de la STIB".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Concernant la place Marie-José à Ixelles, des promesses avaient été faites aux habitants, mais n'ont pas été tenues. Les riverains sont prêts à consentir à certains efforts lorsqu'ils comprennent pourquoi des aménagements ont lieu dans leur quartier.

La place abrite depuis plusieurs années le terminus des trams 93 et 94. Cette situation a entraîné de nombreuses nuisances sonores, des vibrations à l'origine de fissures dans les immeubles, sans parler des difficultés d'accès à la place dues au

zou komen aan het Boondaelstation. Hierdoor zou het eindpunt aan het Marie-Joséplein overbodig worden en zouden de sporen verdwijnen.

In een volgend schrijven nuanceerde u uw belofte over het weghalen van de sporen. Vandaag is het eindpunt Boondael een feit maar zijn de sporen op het Marie-Joséplein nog altijd niet weggehaald. Er zijn nog altijd trams op het plein geparkeerd. De nieuwe trams zijn bovendien veel langer. De bewoners hebben soms eenvoudigweg geen toegang meer tot hun garage.

Zult u uw belofte tegenover de buurtbewoners nakomen? Hoe zult u voorkomen dat de sporen in gebruik blijven? Ik zou u willen aansporen tot meer overleg met de buurtbewoners.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De laatste jaren heeft men grote technische vooruitgang geboekt om de hinder veroorzaakt*

stationnement de trams. Je tiens à votre disposition quelques photos très éloquentes.

Votre collègue, Mme Huytebroeck, l'avait reconnu dans un courrier datant de 2004 et adressé aux habitants du quartier. A la suite de nombreuses plaintes des riverains, vous aviez aussi pris le soin de leur répondre personnellement. Vous les aviez rassurés en leur expliquant que le gouvernement bruxellois avait pris une décision positive et que la STIB allait procéder à la construction d'un nouveau terminus à la station Boondael, qui entraînerait la suppression du terminus de la place Marie-José et donc le retrait des rails.

Ces propos, en particulier sur le retrait des rails, ont été nuancés dans un courrier ultérieur. Les habitants croyaient naïvement voir la fin de leurs ennuis et étaient prêts à consentir des efforts au vu du soulagement futur promis. Malheureusement, il n'en fut rien. Car si le terminus Boondael est actuellement opérationnel, les rails n'ont pas été enlevés. La place accueille toujours le stationnement de plus ou moins longue durée des trams. Pendant la courte période où je me tenais là pour m'entretenir avec certains riverains, j'ai pu observer plusieurs trams qui tournaient sur la place.

La situation devient d'autant plus dramatique que ce ne sont plus les anciens trams qui circulent, mais de nouveaux trams. Eu égard à leur longueur, ils empêchent désormais les habitants de la place de rentrer dans leur garage et/ou d'en sortir en en bloquant l'accès. J'ai également des photos qui en font foi.

Monsieur le ministre, comptez-vous respecter l'engagement que vous aviez pris envers les citoyens ? Cette situation va-t-elle évoluer positivement ? Le cas échéant, que comptez-vous faire afin d'empêcher l'utilisation ultérieure de ceux-ci par les trams ? Je voudrais vous inciter à davantage de concertation avec les habitants, afin de créer un équilibre entre les intérêts des différentes parties en présence. Je vous remercie.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ces dernières années ont été marquées par une nette amélioration des techniques permettant de diminuer les inévitables

door het openbaar vervoer in te perken, en dit zowel wat het plaatsen van de sporen betreft, als de geluidshinder tijdens het rijden zelf.

Een voorbeeld is de nieuwe terminus Louise-Legrand, waarop veel kritiek kwam van de omwonenden bij het aanvragen van de vergunning. Nu stellen zij vast dat de plaatselijke overlast sterk verminderd is.

In mijn brief van 12 april 2005 heb ik verklaard dat het niet mogelijk was om alle sporen van het Marie-Joséplein te verwijderen, omdat de trams dan geen lus meer konden maken. Dat is nodig om tijdens de spitsuren meer trams te kunnen inschakelen en om trams te laten terugkeren naar de stelplaats aan de Renbaanlaan.

Bij het vernieuwen van de sporen, zullen we een aangepaste technologie gebruiken om lawaai en trillingen te voorkomen. Volgens de MIVB kunnen de werken beginnen in het voorjaar van 2008 en zullen ze een jaar duren. Begin november zullen we met de gemeente overleggen over de stedenbouwkundige vergunning.

De lus aan het Marie-Joséplein wordt enkel tijdens de spitsuren gebruikt. Daarbuiten is de garage dus vlot toegankelijk.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Ik ben op verschillende uren op het plein geweest, ook in de vakantie. Er staan constant trams en bewoners van het flatgebouw moeten soms vijftien*

perturbations locales engendrées par le développement de transports publics. Ainsi, les nouvelles techniques de pose de voies en poutres-rails, qui s'exportent d'ailleurs chez nos voisins parisiens, les nouveaux trams, auxquels certains reprochent parfois le silence excessif, représentent autant d'efforts entrepris pour mettre en adéquation les infrastructures de la STIB avec le tissu urbain.

J'en veux pour preuve l'exemple récent du nouveau terminus Louise-Legrand, tant critiqué par des riverains lors de la procédure de demande de permis. Maintenant, ces mêmes riverains constatent que le travail accompli est de grande qualité et que les nuisances locales ont diminué après le renouvellement des voies.

S'agissant du square Marie-José, dans ma lettre du 12 avril 2005, à laquelle vous faites référence, j'ai en effet clarifié la situation, à savoir qu'un enlèvement total des voies de tram n'était pas envisageable, afin de pouvoir conserver une boucle à cet endroit. En effet, il est indispensable de maintenir cette installation, car celle-ci sert en particulier aux heures de pointe pour l'injection sur le réseau de service barré ainsi qu'au retournement des trams hébergés au dépôt de l'avenue de l'Hippodrome. Il n'est donc pas possible de supprimer la boucle du square Marie-José, que ce soit à court ou à long terme.

Concernant le bruit et les vibrations, il va de soi qu'à l'occasion du renouvellement des voies une technologie adaptée à la situation locale sera utilisée. Selon la STIB, les travaux devraient pouvoir débuter au printemps 2008 et s'étaleront sur un an. La concertation avec la commune, en vue de l'obtention du permis d'urbanisme, sera entamée au début du mois de novembre.

D'ailleurs, dans la mesure où la boucle de Marie-José n'est employée que ponctuellement aux heures de pointe, la question de l'accès au garage est un problème qu'il ne faut pas généraliser.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Monsieur le ministre, je peux vous montrer toute une série de photos. Je n'étais pas là en heure de pointe, mais à différentes heures, y compris pendant les vacances. Des trams

of twintig minuten wachten om te kunnen vertrekken.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal dit persoonlijk gaan bekijken.*

- Het incident is gesloten.

y sont installés en permanence, et des habitants du grand immeuble doivent parfois attendre quinze à vingt minutes avant de pouvoir partir. Ils ne vont quand même pas attendre que le chauffeur ait fini sa sieste !

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais vérifier cela en allant personnellement sur place.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de omleiding van de MIVB-bussen die langs het Paleizenplein rijden wegens een privé-festival".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Op 15 september vond op het Paleizenplein het Deloitte Music Festival plaats, een privé-initiatief dat niet voor het publiek toegankelijk was. Tijdens dat evenement werden de buslijnen 95 en 71 omgeleid.*

De MIVB vraagt het gewest en de gemeenten heel wat inspanningen om de reissnelheid en de regelmaat van het openbaar te vervoer te kunnen waarborgen. Het is dan ook aanstootgevend dat een privébedrijf het openbaar vervoer zomaar kan verstoren.

In het gloednieuwe beheerscontract van de MIVB staat dat de lijnen kunnen worden omgeleid in geval van werken of commerciële, publieke of sociaal-culturele evenementen. Er is nergens sprake van privé-initiatieven die niet voor het publiek toegankelijk zijn.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les déviations des bus de la STIB passant place des Palais à l'occasion d'un festival privé".

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

Mme Céline Delforge.- Le 15 septembre avait lieu sur la place des Palais le "Deloitte Music Festival". Cet événement était manifestement de nature privée et non accessible au public, que ce soit gratuitement ou non. Il n'y en avait d'ailleurs aucune trace sur internet. Pourtant, les lignes de bus de la STIB passant habituellement par la place des Palais - dont les lignes 95 et 71, qui sont essentielles au réseau de surface - ont été déviées à cette occasion.

A l'heure où la STIB demande à juste titre à la Région et aux communes de tout mettre en oeuvre pour améliorer la vitesse commerciale de ses véhicules et assurer leur régularité, il est choquant de voir qu'une société privée peut, parce qu'elle décide d'organiser des festivités privées sur l'espace public, perturber le service de transports en commun.

Le contrat de gestion de la STIB, tout fraîchement

Op basis van welke criteria heeft de MIVB verkozen een privébelang boven het algemeen belang te plaatsen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is de burgemeester van Brussel-Stad die die toelating heeft gegeven om het Paleizenplein af te sluiten.*

De MIVB is geen voorstander van omleidingen. Omleidingen brengen de reizigers in de war en zorgen voor extra werk zoals bijvoorbeeld de inrichting van tijdelijke haltes. In sommige gevallen kan een omleiding echter niet worden vermeden. Daarom zijn in artikel 15 van het beheerscontract een aantal voorwaarden opgenomen.

Dat artikel bepaalt dat de organisatoren van niet-commerciële evenementen (stoet, straatbraderij, wijkbarbecue, enzovoort) niets hoeven te betalen. De MIVB probeert evenwel altijd eerst met de organisatoren na te gaan of die omleiding wel echt nodig is en hoe de gevolgen tot een minimum kunnen worden beperkt.

Als de lijnen om privéredenen moeten worden omgeleid (meestal wegens bouw- of renovatiewerken), worden de kosten (aanduiding van de omleiding, plaatsing van tijdelijke haltepalen, aanwezigheid van personeel ter plaatse) aan de organisatoren gefactureerd. Het Deloitte Music Festival valt duidelijk onder die noemer. Het MIVB had de organisatoren trouwens een bestek gestuurd.

conclu, n'envisage d'ailleurs pas ce cas de figure parmi les causes possibles de déviation de ses lignes, puisque sont visés uniquement les travaux ou les événements à caractère commercial, public ou associatif. Il n'est donc nullement prévu que la STIB dévie ses lignes de bus pour un événement privé non accessible au public.

Quels sont les critères qui font que la STIB a accepté ces déviations pour ce qui s'apparentait à une fête d'entreprise, et qui l'empêcherait d'accepter des déviations pour d'autres fêtes privées, pourquoi pas un anniversaire, un mariage voire d'autres fêtes d'entreprise ? Quels sont les éléments qui ont permis de faire primer un intérêt privé au détriment de l'intérêt collectif ? Existe-t-il des critères sur lesquels se base la STIB pour accepter ou non des déviations de ses lignes ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Quand j'ai lu dans la presse que vous alliez m'interroger sur ce sujet, j'ai pensé que je n'avais rien à voir là-dedans. Ce n'est pas moi, mais le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, qui délivre l'autorisation de fermer la place devant le Palais Royal. Toute fermeture d'une artère ou d'une place communales à la circulation générale dépend de la Ville de Bruxelles, sauf sur une voirie régionale, pour laquelle je donne un avis et délivre ou non une autorisation.

La STIB n'est pas favorable au détournement des lignes de son réseau qui perturbent le client, modifient les routes et demandent plus de travail, dont l'aménagement d'arrêts provisoires. Cependant, lorsqu'un détournement ne peut être évité, l'article 15 du contrat de gestion de la STIB prévoit les conditions dans lesquelles celui-ci se déroule. J'ai voulu explicitement que cet article soit inséré, parce que je considère la STIB comme un partenaire en ville.

Cet article prévoit que les organisateurs d'événements non lucratifs, s'apparentant à des cortèges, festivités et événements non commerciaux comme une braderie limitée à une rue ou un barbecue dans un quartier, ne doivent rien payer. Au préalable, la STIB aura recherché avec les organisateurs les moyens d'éviter autant que possible de dévier la ligne ou à défaut de minimiser l'impact du détournement.

Lorsqu'il s'agit de déviations pour des raisons privées, dont la majorité concernent des travaux de construction ou de rénovation de bâtiments, une facturation est établie à charge des organisateurs, permettant à la STIB de récupérer le préjudice subi en termes d'organisation de la perturbation (fléchage, poteaux d'arrêts, présence de personnel sur place). Le "Deloitte Music Festival" du 15 septembre dernier entre pleinement dans ce cadre. Je vous confirme que la STIB a adressé avant l'événement un devis à ses organisateurs.

Je vous recommande d'adresser votre question à vos collègues de la Ville de Bruxelles, qui pourront interpeller le bourgmestre à ce sujet.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik zal uw antwoorden doorspelen aan mijn collega's. Ik heb nog vragen bij het feit dat de politie vaak een negatief advies geeft voor de organisatie van buurtfeesten of een brocantemarkt omdat er een bus door de wijk rijdt. De MIVB kan dus bezwaar aantekenen.*

Wat de eventuele facturatie van de omleiding betreft, wijs ik erop dat het hier privéorganistie ging betrof.

Mme Céline Delforge.- Monsieur le ministre, je ne manquerai certainement pas de relayer vos réponses à mes collègues, mais je me pose encore une question. J'ai souvent entendu que, lorsque des gens voulaient organiser des fêtes de rues ou des brocantes, la police leur remettaient parfois un avis négatif, entre autres, parce que le bus passait. Je suppose que la STIB peut exprimer son désaccord.

Sur le caractère payant ou non de la déviation, je rappelle que ce n'était pas dans un cadre commercial, mais dans un contexte purement privé.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik was verbaasd omdat volgens mijn informatie het evenement toegankelijk was voor het publiek.*

Ook voor een groot privé-evenement moet elk geval apart worden bekeken. Ik ben niet principieel tegen, maar het moet ook geen algemene regel worden.

De MIVB is bovendien niet gekant tegen buurtfeesten. Haar verantwoordelijken zijn partners in de stad. Organisatoren moeten wel de MIVB contacteren om te vernemen of er geen andere mogelijkheid is. Wanneer ze in dit verband een brief ontvangen betreft het een beslissing van de gemeente en niet van de MIVB.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis aussi passé par là et me suis demandé de quel festival il s'agissait. J'ai été un peu étonné. On m'a répondu qu'une des conditions était que du public puisse entrer. Ensuite, même pour un grand événement privé, il faut juger au cas par cas. Je ne suis pas a fortiori contre, mais il ne faut pas non plus généraliser. Je suis d'accord.

En outre, concernant les fêtes de quartier, la STIB ne s'y oppose pas. Nous en avons clairement discuté ensemble. Les responsables de la STIB savent qu'ils sont partenaires dans la ville. Bien entendu, nous demandons aux organisateurs de prévenir la STIB afin de savoir s'il n'existe pas une autre possibilité. Il arrive que ce soit le cas. Ceci dit, quand les gens reçoivent un courrier à ce propos, c'est la commune qui a pris la décision, pas la STIB.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De MIVB had hier dus niets te zeggen. Er werd haar gevraagd om de omleidingen te organiseren.*

Mme Céline Delforge.- Donc, la STIB n'a rien eu à dire dans ce cas-ci. Il lui a été demandé d'organiser les déviations.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat klopt niet. Er is een aanvraag ingediend bij de MIVB en die heeft een kostenraming met toelichting gestuurd.*

M. Pascal Smet, ministre.- Non, une requête a été introduite auprès de la STIB, qui a envoyé un devis.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Dat aspect interesseert me niet.*

Mme Céline Delforge.- Cet aspect ne m'intéresse pas.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Nadat de MIVB de organisatoren over de kosten heeft geïnformeerd, heeft de burgemeester van Brussel zijn toelating gegeven.*

M. Pascal Smet, ministre.- Une fois que la STIB avait informé les organisateurs du prix à payer, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles a délivré son autorisation.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Toch vind ik het onlogisch dat buslijnen worden omgeleid.*

Mme Céline Delforge.- La gratuité eût été le comble ! Je ne trouve pas logique que des lignes de bus soient déviées.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat valt onder de bevoegdheid van de burgemeester.*

M. Pascal Smet, ministre.- C'est du ressort du bourgmestre.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De MIVB is dus nooit geraadpleegd. Ze werd slechts geïnformeerd over de afsluiting van het plein.*

Mme Céline Delforge.- Donc, la STIB n'a été consultée à aucun moment. On l'a juste informée de la fermeture de la place.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Niet juist. De MIVB heeft de prijs meegedeeld in geval het evenement zou plaatsvinden. De maatschappij Deloitte heeft toegezegd dat ze zou betalen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Non, la STIB a simplement communiqué le coût dans le cas où cet événement était organisé. Deloitte, qui est évidemment une grande société, a répondu qu'elle allait verser l'argent.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De MIVB had dus moeten weigeren.*

Mme Céline Delforge.- Par conséquent, la STIB aurait dû refuser.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat zou betekenen dat de MIVB een staat in de staat is, en dat kan niet.*

M. Pascal Smet, ministre.- Non, cela voudrait alors dire que la STIB deviendrait un Etat dans l'Etat. Nous n'en voulons pas.

De voorzitter *(in het Frans).- De MIVB mag zelfs geen advies geven. Als de burgemeester, na advies van de politie, de vergunning bevestigt, brengt de MIVB de organisator op de hoogte van de kosten.*

M. le président.- La STIB n'a même pas d'avis à donner. Si le bourgmestre, après l'avis de la police, maintient l'autorisation, la STIB informe simplement l'organisateur du coût.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De MIVB is dus niet geraadpleegd!*

Mme Céline Delforge.- Elle n'a pas été consultée.

De voorzitter *(in het Frans).- Ze is geraadpleegd over de kosten, niet over de geschiktheid van het*

M. le président.- La STIB l'a été sur le coût, pas quant à l'opportunité de l'événement. C'est pareil

evenement. Dat is in alle gemeenten hetzelfde.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de autoloze dag".

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- De autoloze dag in het Brussels Gewest, op zondag 23 september, was opnieuw een groot succes. De vrees van de horeca en de toeristische sector bleek eens te meer onterecht. Hebt u statistieken over de impact van dit evenement op deze sectoren?*

Ook het feestelijke karakter van deze dag is vermeldenswaard. De autoloze dag verenigt heel de bevolking van het gewest.

Volgens de pers wilt u in het voorjaar van 2008 een tweede autoloze dag organiseren. Het zou ideaal zijn deze te combineren met het Irisfeest in mei. Het zou de feestdag een bijkomende dimensie geven, die hem nog populairder zou kunnen maken.

Zo'n dag vergt echter veel organisatie. Het succes van de editie 2007 is te wijten aan het uitstekende weer, maar ook aan de opgebouwde ervaring van vele jaren.

dans toutes les communes.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "la journée sans voiture".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- La journée sans voiture organisée ce dimanche 23 septembre sur le territoire de la Région bruxelloise a, une nouvelle fois, rencontré un grand succès de foule. Les craintes qui, lors de la mise en place de ce type d'événement, pouvaient animer certains secteurs d'activité tels que l'horeca et peut-être aussi ceux qui tournent autour du tourisme, semblent avoir été levées par les faits. Afin de confirmer ce sentiment - fondé sur ce qu'on a pu voir et sur l'animation qui existait durant cette journée -, pourriez-vous préciser si vous disposez de statistiques pour les secteurs concernés, en particulier l'horeca, par rapport à l'impact de ce type d'événement ?

Le caractère festif de cet événement, que l'on doit notamment à l'organisation de Bruxelles champêtre sur la Place des Palais, doit aussi être souligné. Je remarque en outre que la journée sans voiture, fait assez rare que pour être mis en évidence, a le grand mérite de rassembler toute la population de notre Région.

A ce propos, j'ai pu lire dans la presse qu'il était dans votre intention d'organiser une seconde journée sans voiture avant le printemps 2008, ou au printemps 2008. A mon sens, l'idéal serait d'organiser une telle journée dans le cadre de la fête de l'Iris, au mois de mai 2008. Une telle initiative accentuerait certainement encore l'aspect festif de

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is fijn dat u mijn enthousiasme, en dat van de meeste Brusselaars, over de autoloze zondag deelt. Ik beschik niet over concrete cijfers, maar iedereen kon vaststellen dat de terrasjes overvol zaten. Enkele jaren geleden was de horeca nog tegen de autoloze zondag, maar tegenwoordig zijn de uitbaters er blij mee en ze doen ook goede zaken.*

Het Irisfeest lijkt me inderdaad een geschikt moment om een tweede autoloze zondag te organiseren. Het Fête de la Musique komt ook in aanmerking.

Ik heb reeds overleg gepleegd met Brussel-Stad om de tweede autoloze zondag te beperken tot de vijfhoek. Sommige burgemeesters vinden het jammer dat hun gemeente dan niet autovrij is.

Binnen een maand zal ik het thema aansnijden op de Conferentie van burgemeesters van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

la fête de l'Iris et lui donnerait un dimension supplémentaire, voire une dimension très significative qui pourrait la rendre populaire et en faire parler au sein de la population bruxelloise.

L'organisation d'une telle journée ne s'improvise cependant pas. Si la cuvée 2007 a connu un tel succès, on le doit bien entendu à la météo qui a été très favorable, mais aussi à l'expérience accumulée au fil des années.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je me réjouis de constater que vous partagez mon enthousiasme et celui de la grande majorité des Bruxellois en ce qui concerne le dimanche sans voiture. Par ailleurs, concernant les statistiques en général et du secteur horeca en particulier, nous ne disposons pas de chiffes concrets. Mais toute personne se promenant en ville a pu constater que les terrasses étaient bondées ce jour-là. Il y a quelques années, le secteur horeca était opposé au dimanche sans voiture, allant même jusqu'à le boycotter. Mais avec le temps, un plus grand nombre de commerces sont restés ouverts. Aujourd'hui, ils se réjouissent de leur chiffre d'affaires réalisé ce jour-là, au détriment de certains qui persistent à vouloir fermer leur boutique.

En ce qui concerne la date, nous nous rejoignons : la fête de l'Iris me semble en effet le moment idéal pour organiser un dimanche sans voiture, qui rendrait la fête de l'Iris plus conviviale. En plus, un message fort serait lancé. La Fête de la musique au mois de juin constitue une autre possibilité envisageable car de nombreuses activités sont organisées en ville ce jour-là.

Je me suis déjà concerté avec la Ville de Bruxelles sur les possibilités de réaliser cette seconde édition dans le Pentagone. Cette zone est en effet bien délimitée, et il est possible de prévoir l'impact de l'évènement. Certains bourgmestres m'ont communiqué leur intérêt de collaborer à l'organisation d'un deuxième dimanche sans voiture, mais regrettent le fait que cette seconde édition soit limitée au périmètre du Pentagone.

Dans un mois, je rencontrerai la conférence des bourgmestres pour y évoquer un deuxième dimanche sans voiture et les modalités y afférentes.

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Ik dring aan op een goede samenwerking met de burgemeesters.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- We werken samen met de burgemeesters en met de Conferentie van burgemeesters van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

- Het incident is gesloten.

M. le président.- La parole est à M.de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Je remercie le ministre pour sa réponse. Je me permets néanmoins d'insister sur la nécessité d'une bonne collaboration entre la Région et les bourgmestres, laquelle est fondamentale pour assurer cette initiative.

M. Pascal Smet, ministre.- Je puis vous garantir que nous collaborons non seulement avec les bourgmestres, mais également avec l'association des Villes et communes bruxelloises.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENAREN-ZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "de bouw van nieuwe opslagplaatsen in de Haven van Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Het jaarverslag 2006 van de Haven van Brussel wijdt een passage aan de langverwachte distributiecentra en met name aan het BILC, dat er moet komen op een gedeelte van 8,6 ha van het voormalige Carcoke-terrein.*

Het jaarverslag 2005 klonk veel zekerder over de vooruitgang van het BILC-project. Er was sprake van een nieuwe stap in de uitbreiding van het TIR-centrum en van het feit dat de nieuwe opslagplaatsen zouden worden gebouwd door de gemengde maatschappij BILC.

Het verslag 2006 is heel wat genuanceerder en

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU PORT DE BRUXELLES,

concernant "la construction de nouveaux entrepôts au Port de Bruxelles".

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

Mme Françoise Schepmans.- Le rapport annuel 2006 du Port de Bruxelles consacre un passage aux projets de construction de centres de distribution urbaine tant attendus des PME bruxelloises. Il est en effet question du centre BILC, qui doit être construit sur un terrain de 8,6 ha à l'avenue du Port et du terrain ex-Carcoke.

Si on se réfère au rapport annuel 2005, le ton utilisé semble nettement plus affirmatif sur l'état d'avancement du projet BILC. On pouvait y lire notamment que « le projet d'extension du centre TIR a connu une nouvelle étape dans sa mise en oeuvre... » et il était précisé que « les nouveaux entrepôts seront construits par une société mixte, la

geeft de indruk dat het project stilligt, terwijl de KMO's wachten op nieuwe logistieke ruimte in Brussel.

Verder staat er in dat de Brusselse regering beloofd heeft dat ze zal helpen om de site toegankelijker te maken.

Hoe ver staat het BILC-project? Wanneer zullen de KMO's gebruik kunnen maken van de langverwachte nieuwe opslagplaatsen? Hoeveel opties zijn er al genomen?

Hoe zal het gewest de site toegankelijker maken? Hoever staan de onderhandelingen over een rechtstreekse spoorlijn naar het BILC-terrein, waarvan sprake in het jaarverslag 2006?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris *(in het Frans).- De bouw van het Brussels International Logistics Centre (BILC) is een van de meest ambitieuze ontwikkelingsprojecten die de Haven van Brussel de afgelopen jaren op het getouw heeft gezet. Het zal 400 banen opleveren en meerdere jaren op zich laten wachten.*

Eind 2003 werd privépartner Sogaris, een Frans logistiek bedrijf, bij het project betrokken. Vervolgens werd er een lening van 25 miljoen euro afgesloten bij de Europese Investeringsbank (EIB). Sinds 2004 zit het project in een stroomversnelling.

In 2004 en 2005 vond er overleg plaats met de gemeenten, het Brussels Gewest en een aantal Brusselse verenigingen die zich met mobiliteit bezighouden. Vervolgens hebben we een werkgroep rond mobiliteit opgericht.

Op 15 december 2005 gaf de Brusselse regering zijn definitieve fiat voor het BILC. Een van de voorwaarden was dat het complex goed in de omgeving moest worden geïntegreerd. Het

société BILC ».

Or, les commentaires dans le rapport annuel 2006 sont plus nuancés et donnent une nette impression que le projet bat de l'aile, alors que les PME attendent de pouvoir disposer de nouveaux espaces logistiques à Bruxelles. Il est aussi fait allusion au fait que « le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagé à contribuer à l'amélioration de l'accessibilité du site. »

Quel est l'état d'avancement du projet BILC, ce grand projet de modernisation du Port dont on a annoncé dans le courant de l'année 2006 (rapport annuel 2005) une nouvelle étape ? Quand est prévue la disponibilité de ces nouveaux entrepôts tant attendus par les PME ? Quel est à ce jour le taux d'option pour ledit projet ?

Où en est l'engagement du gouvernement de la Région d'améliorer l'accessibilité du site ? Où en sont les négociations pour la mise en place d'une desserte ferroviaire directe du site BILC, comme annoncée dans le rapport annuel 2006 du Port ?

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- La construction du Brussels International Logistics Centre (BILC) constitue, avec le projet de développement économique du site Carcoke, le projet le plus ambitieux du Port de Bruxelles de ces dernières années. Je vous rappelle que l'exploitation de ce centre logistique amènera quatre cents nouveaux emplois. La réalisation de ce projet prendra plusieurs années, étant donné son ampleur, son impact et la complexité du dossier.

Fin 2003, le projet a démarré avec la désignation d'un partenaire privé, la société Sogaris. Il s'agit d'une entreprise française experte en logistique. Cette même année, un accord a été conclu avec la Banque européenne d'investissement (BEI) pour un emprunt de 25 millions d'euros. Depuis le début du nouveau gouvernement, en 2004, le projet s'est accéléré et des décisions importantes ont été prises en vue de la réalisation du projet.

En 2004 et 2005, une concertation minutieuse a eu lieu avec les principaux intéressés : les communes, la Région et plusieurs associations bruxelloises

architectenbureau Accarain & Bouillot diende een winnend ontwerp in.

Op 16 april 2005 werd de n.v. BILC officieel opgericht, met de Haven van Brussel en Sogaris als aandeelhouders. De aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt zo snel mogelijk ingediend. Als alles goed gaat, kan BILC van start gaan in de zomer van 2009.

Veel bedrijven lieten al weten dat ze geïnteresseerd zijn om gebruik te maken van het BILC, maar we wachten tot begin 2008 om bedrijven die belangstelling getoond hebben, te werven.

We treffen zowel op korte als op lange termijn maatregelen om het BILC vlot toegankelijk te maken. De verkeerslichten aan de Jules de Troozsquare zijn al aangepast en ook de Vilvoordsesteenweg is verbreed. In 2009 wordt de Havenlaan opnieuw aangelegd. Er komt een studie over de aanleg van een tunnel onder het kruispunt aan de Jules de Troozsquare.

Het is technisch haalbaar om het BILC aan te sluiten op het spoorwegnetwerk. Het richtplan voor Thurn en Taxis zal daarin voorzien. Gelet op het verkeersinfarct, lijkt me dat noodzakelijk.

actives dans le domaine de la mobilité. A la suite de cette concertation, un groupe de travail a été mis en place. Il se focalise sur la mobilité, notamment sur la manière d'améliorer l'accessibilité du site BILC, tout en sécurisant les quartiers avoisinants.

Le 15 décembre 2005, le gouvernement bruxellois a approuvé définitivement le dossier BILC. L'une des conditions de réalisation du projet BILC était la parfaite intégration du bâtiment dans son environnement. A cette fin, un concours d'architecture a été organisé, sous la supervision d'un jury d'experts. Le 6 mars 2007, le bureau d'architecture Accarain & Bouillot a été sélectionné.

Un mois plus tard, le 16 avril dernier, la société anonyme BILC a été officiellement créée. Cette société est constituée de deux actionnaires : le Port de Bruxelles et Sogaris. Actuellement, tout est mis en oeuvre pour qu'une demande de permis d'urbanisme soit introduite dans les meilleurs délais. Si tout se passe comme prévu, l'exploitation des entrepôts pourrait démarrer à l'été 2009.

La commercialisation du complexe n'a pas encore commencé officiellement. De nombreuses entreprises, dont des entreprises portuaires, ont cependant déjà fait savoir qu'elles étaient intéressées par un emplacement dans le nouveau complexe. La véritable commercialisation est prévue pour le début de 2008.

Pour ce qui est de l'accessibilité du site, des mesures à court et à long termes sont en phase d'élaboration. Un meilleur phasage des feux de signalisation au carrefour De Trooz et un élargissement de la chaussée de Vilvorde ont déjà été réalisés. En 2009, il est prévu de réaménager l'avenue du Port, le long de laquelle sera établi le BILC. L'aménagement d'un tunnel sous le carrefour De Trooz fera également l'objet d'une étude.

Enfin, le raccordement du site au réseau ferroviaire, telle que proposé par le schéma directeur, reste techniquement réalisable. Il figurera notamment dans le schéma directeur de Tour & Taxis. C'est une bonne chose, parce que les évolutions de ces dernières années, la constante amélioration des services ferroviaires, la congestion des routes et la mise en place d'une politique de transport à long

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Ik zal vol belangstelling de uitvoering van de aangekondigde stappen volgen.*

- Het incident is gesloten.

terme rendent indispensable, à terme, l'ouverture par le rail de ce site.

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

Mme Françoise Schepmans.- Je suivrai avec intérêt la concrétisation des différentes étapes qui nous sont annoncées.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET AMBTENAREN-ZAKEN, GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN VAN BRUSSEL,

betreffende "het uitschrijven van een overheidsopdracht voor de supervisie van de saneringswerken op de terreinen van Carcoke".

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- In het Bulletin der Aanbestedingen van 1 augustus 2007 is een aanbestedingsbericht bekendgemaakt voor de supervisie van de saneringswerken op het Carcoke-terrein voor een bedrag van 1 miljoen euro.*

Naast de klassieke deelnemingsvoorwaarden, is aan de economische en financiële voorwaarden de volgende voorwaarde toegevoegd: "Gezaghebbende verslagen gebeuren in een van de voertalen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar omdat de contractuele betrekkingen voornamelijk in het Nederlands gebeuren, wordt er rekening mee gehouden dat de inschrijver zich in deze taal kan uitdrukken." (punt III.2.2.).

Een dergelijke taalvoorwaarde is niet wettelijk,

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

À MME BRIGITTE GROUWELS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU PORT DE BRUXELLES,

concernant "le lancement d'un marché public pour la supervision des travaux d'assainissement du site Carcoke".

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

Mme Caroline Persoons.- L'édition du Moniteur belge du 1er août 2007 (Bulletin des adjudications) publiait un avis de marché concernant la supervision des travaux d'assainissement du site Carcoke au Port de Bruxelles, pour un montant estimé à 1 million d'euros.

Outre les conditions classiques de participation à un tel marché, une condition supplémentaire liée à l'emploi des langues du soumissionnaire potentiel a été ajoutée parmi les conditions de capacité économique et financière (point III.2.2). L'avis publié au Moniteur indique en effet que : "Les rapports avec l'autorité se feront dans une des langues de la Région de Bruxelles-Capitale, mais l'essentiel des rapports contractuels étant en néerlandais, il sera tenu compte de la capacité du soumissionnaire à s'exprimer dans cette langue".

vooral wanneer deze uitgaat van een overheidsinstelling die van het Brussels gewest afhangt. Ook al is de concessiehouder van de saneringswerken Nederlandstalig, dan nog mag de selectie van de kandidaten voor de supervisie van die werken niet op basis van een taalcriterium gebeuren.

De technische voorwaarden zijn op beperkende wijze vastgelegd door de reglementering op de overheidsopdrachten en omvatten geen taalcriterium.

Op basis van welke wettelijke grondslag hebt u die taalvoorwaarde in de aanbesteding opgenomen?

A priori, une telle condition linguistique n'a aucun sens et n'est pas légale, surtout lorsqu'elle émane d'un organisme public dépendant de la Région bruxelloise. Aucune obligation visant à privilégier une langue plutôt qu'une autre n'est acceptable. Même si, comme je le présume, l'adjudicataire du marché des travaux d'assainissement est néerlandophone, la sélection des candidats pour un marché de supervision des travaux ne peut s'opérer sur un critère linguistique.

D'une part, en effet, les critères de capacité économique et financière peuvent difficilement être compris comme englobant un critère d'ordre linguistique sous peine de faire dire à la réglementation n'importe quoi, d'autre part les critères de capacité technique sont fixés limitativement par ladite réglementation des marchés publics et ne comprennent pas de critère de cet ordre.

Compte tenu de ce qui précède, pourriez-vous m'indiquer la base réglementaire qui vous a amenée à imposer cette condition linguistique dans l'appel d'offres ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris *(in het Frans).- De opdracht betreft het toezicht op de saneringswerken op het Carcoketerrein. De concessiehouder, de tijdelijke handelsvennootschap Katoen Natie / Jan de Nul / Envisan, is onder meer belast met de complexe sanering van het gebied van twaalf hectare. De voorbereidende werken zijn maanden geleden van start gegaan.*

De Haven van Brussel wil de vordering van de werken nauwgezet controleren in samenwerking met Leefmilieu Brussel om ze zo vlot mogelijk te laten verlopen en de saneringskosten zoveel mogelijk te beperken. Het toezicht wordt uitgeoefend door een natuurlijke persoon of rechtspersoon die optreedt namens de Haven van Brussel en zich in het Nederlands moet kunnen uitdrukken om behoorlijk te kunnen communiceren met de concessiehouder.

In navolging van de wetgeving op openbare aanbestedingen, hadden de kandidaten de keuze om

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- Le marché concerne la supervision des travaux d'assainissement du site Carcoke. Ces travaux seront effectués par le concessionnaire, la société momentanée Katoen Natie/Jan De Nul/Envisan. Il s'agit d'un travail d'assainissement compliqué et de très grande envergure, puisque le terrain comporte douze hectares. Des travaux préparatoires sont en cours depuis de nombreux mois.

Le Port de Bruxelles a la volonté de suivre de très près, et en étroite collaboration avec les services de Bruxelles Environnement, l'avancement des travaux. Ceci afin qu'ils se déroulent au mieux et afin de réduire autant que possible les frais d'assainissement à charge du Port et de la Région. Cet assainissement doit être surveillé par une personne - morale ou physique - pour le compte du Port. La personne qui sera désignée pour ce marché devra pouvoir s'exprimer en néerlandais, car elle devra collaborer avec le concessionnaire de travaux publics, qui est néerlandophone, et pouvoir le

hun kandidatuur in het Frans of het Nederlands in te dienen. De kandidaat die geselecteerd werd koos voor het Nederlands, wat zijn goed recht is. Dat wil echter niet zeggen dat het een rol heeft gespeeld voor de toekenning van de opdracht.

De kennis van het Nederlands was echter wel een selectiecriterium, omdat misverstanden op de werf anders niet uit te sluiten zijn. Het is een kwestie van veiligheid. Er bestaat geen enkele wettelijke bepaling die de vermelding in het lastenboek verbiedt.

Overigens vond de bekendmaking van de opdracht plaats op Europees niveau. Aangezien buitenlandse bedrijven zich kandidaat konden stellen, vonden we het belangrijk om de kennis van het Nederlands te vragen. We hebben echter nooit geëist dat het bedrijf in kwestie uit het Nederlandstalige taalgebied komt, het volstaat dat de personeelsleden zich in het Nederlands kunnen uitdrukken.

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons *(in het Frans).- Een dergelijk criterium is in strijd met de wetgeving inzake openbare aanbestedingen. Het was een andere zaak geweest als in het lastenboek stond dat de persoon die het toezicht op de saneringswerken uitvoert, zich in de taal van de aannemer van de saneringswerken kan uitdrukken.*

surveiller.

La concession de travaux publics pour l'assainissement a été attribuée à la société momentanée Katoen Natie/Jan De Nul/Envisan après consultation de marchés publics. Conformément à la loi sur les marchés publics, les candidats concessionnaires avaient le choix de remettre leur offre en français ou en néerlandais. Le candidat qui a été retenu a choisi le néerlandais, ce qui est son droit. Mais cela ne veut pas dire que le choix de cette langue constituait un critère de sélection pour l'attribution du marché.

Par contre, pour l'attribution du marché de surveillance au concessionnaire public, la connaissance du néerlandais était bien un critère de sélection. Sans cette connaissance, un risque réel de malentendus pouvant survenir pendant la mise en oeuvre du chantier aurait existé. Cela aurait posé des problèmes de sécurité. Selon mes services, aucune disposition réglementaire n'interdit la mention qui figure au cahier de charges.

Précisons enfin que la publicité pour ce marché a été effectuée au niveau européen. Des sociétés étrangères pouvant soumissionner, il nous a semblé important, pour des raisons de bonne communication avec le concessionnaire public, de préciser que la capacité de s'exprimer en néerlandais était un élément à prendre en considération dans les critères d'attribution du marché. Nous n'avons donc jamais dit que l'entreprise devait être néerlandophone. Nous avons seulement précisé que cette entreprise devait avoir la capacité de s'exprimer en néerlandais, étant donné la langue véhiculaire de l'entreprise qu'elle devait surveiller.

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

Mme Caroline Persoons.- Cet appel d'offres va trop loin. L'imposition d'un tel critère de capacité linguistique est contraire à la réglementation sur les marchés publics. Il aurait été différent de mentionner dans le cahier de charges le fait de pouvoir collaborer dans la langue de l'adjudicataire du marché des travaux, et le fait que, pour des raison de bonne entente et bonne supervision, la connaissance de cette langue était préférable ou nécessaire.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris *(in het Frans).- Het criterium is geenszins onwettig.*

- Het incident is gesloten.

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

Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d'Etat.- D'après mes services, l'insertion d'une telle condition ne posait aucun problème.

- L'incident est clos.