



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 28 OCTOBRE 2009**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 28 OKTOBER 2009**

—

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	8
- de M. Philippe Pivin	8
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative	
concernant "la création d'un Plan piétons 2010-2015 et les avancées du Plan Iris 2 en matière de mobilité "douce"".	
Interpellation jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	8
concernant "le Plan Iris 2".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Céline Delforge, Annemie Maes, M. Jamal Ikazban, M. Hervé Doyen, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Philippe Pivin.</i>	12
- de M. Vincent De Wolf	21
à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au développement	
concernant "l'accord de coopération Beliris".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Danielle Caron, M. Jamal Ikazban, M. Charles Picqué, ministre-président, M. Vincent De Wolf.</i>	22

INHOUD

INTERPELLATIES	8
- van de heer Philippe Pivin	8
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt Gelijke Kansenbeleid en Administratieve vereenvoudiging,	
betreffende "het opstellen van een voetgangersplan 2010-2015 en de vooruitgang van het Iris 2-plan inzake 'zachte' mobiliteit".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,	8
betreffende "het Iris 2-plan".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Annemie Maes, de heer Jamal Ikazban, de heer Hervé Doyen, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Philippe Pivin.</i>	12
- van de heer Vincent De Wolf	21
tot de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,	
betreffende "de samenwerkings-overeenkomst Beliris".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, de heer Jamal Ikazban, de heer Charles Picqué, ministre-président, de heer Vincent De Wolf.</i>	22

- de Mme Françoise Schepmans	28	- van mevrouw Françoise Schepmans	28
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la présentation des priorités de la rentrée pour la STIB".		betreffende "de voorstelling van de nieuwe prioriteiten voor de MIVB".	
- de Mme Céline Delforge	29	- van mevrouw Céline Delforge	29
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les nuisances des bus effectuant un parcours touristique sur le territoire de la Région bruxelloise".		betreffende "de hinder van de bussen die een toeristische rondrit uitvoeren op het grondgebied van het Brussels Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Emin Özkara, Mme Marion Lemesre, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Close, Mme Annemie Maes, Mme Céline Delforge.</i>	31	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Emin Özkara, mevrouw Marion Lemesre, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Close, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Céline Delforge.</i>	31
QUESTIONS ORALES	38	MONDELINGE VRAGEN	38
- de M. Philippe Pivin	38	- van de heer Philippe Pivin	38
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant " la détérioration des tunnels de la petite ceinture".		betreffende "de verloedering van de tunnels van de kleine ring".	
- de M. André du Bus de Warnaffe	40	- van de heer André du Bus de Warnaffe	40
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "le refus par la STIB des affiches du Forum nucléaire".		betreffende "de weigering van de affiches van het nucleair forum door de MIVB".	
- de Mme Carla Dejonghe	43	- van mevrouw Carla Dejonghe	43
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'organisation d'un système 'Entre deux arrêts' sur le réseau de la STIB à Bruxelles".		betreffende "de organisatie van een systeem 'Entre deux arrêts' op het MIVB-net in Brussel".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	46	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	46
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'installation d'un abri à la sortie de la gare du Midi".		betreffende "de plaatsing van een beschutting aan het Zuidstation".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	48	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	48
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'utilisation des sites propres par les taxis bruxellois"		betreffende "het gebruik van de stroken in eigen bedding door de Brusselse taxi's".	
- de M. Aziz Albishari	51	- van de heer Aziz Albishari	51
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la place Rogier".		betreffende "het Rogierplein".	
- de M. Dominiek Lootens-Stael	53	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	53
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les problèmes de mobilité auxquels l'UZ de Jette est confronté".		belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de mobiliteitsproblemen waarmee het UZ te Jette te maken heeft".	
- de M. Aziz Albishari	53	- van de heer Aziz Albishari	53
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la Barrière de Saint-Gilles".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de Bareel van Sint-Gillis".	
- de M. Jef Van Damme	55	- van de heer Jef Van Damme	55
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le réaménagement de l'espace public".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de heraanleg van de publieke ruimte".	
- de M. Jef Van Damme	57	- van de heer Jef Van Damme	57
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le désenclavement de Neder-Over-Heembeek par une meilleure desserte en transports en commun".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de ontsluiting van Neder-Over-Heembeek met het openbaar vervoer"	
- de Mme Béatrice Fraiteur	61	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	61
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'évolution du dossier de construction d'un dépôt de la STIB sur le site Marconi-SAIT".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de voortgang van het dossier voor de bouw van een MIVB-remise op de site Marconi-SAIT".	

<p>- de Mme Annemie Maes 65</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le réaménagement prévu de l'avenue Charles Woeste".</p>	<p>- van mevrouw Annemie Maes 65</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de geplande heraanleg van de Woestelaan".</p>
<p>- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 68</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le réseau Noctis".</p>	<p>- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 68</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het Noctis-net".</p>
<p>- de M. Serge de Patoul 72</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la peinture des trams, bus et taxis".</p>	<p>- van de heer Serge de Patoul 72</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de kleur van de trams, bussen en taxi's".</p>

*Présidence : M. Philippe Close, président.
Voorzitterschap: de heer Philippe Close, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "la création d'un Plan piétons 2010-2015 et les avancées du Plan Iris 2 en matière de mobilité "douce".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE d'URSEL,

concernant "le Plan Iris 2".

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

M. Philippe Pivin.- M. le secrétaire d'État, vos compétences particulières en matière de mobilité m'ont interpellé dès leur annonce en juillet dernier. La mobilité douce ! Joli terme. Cela signifierait-il qu'il existe une mobilité dure, méchante ? Je laisserai de côté cette bizarre expression et cette peu efficace répartition de compétences qui va assurément favoriser le saupoudrage des maigres marges financières disponibles, dans une matière pourtant tellement essentielle dans notre Région pour le déplacement des Bruxellois et la vitalité de notre économie.

Cependant, alors que tous les avis dénoncent les

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "het opstellen van een voetgangersplan 2010-2015 en de vooruitgang van het Iris 2-plan inzake 'zachte' mobiliteit".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE d'URSEL,

betreffende "het Iris 2-plan".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Mijnheer de staatssecretaris, u bent bevoegd voor "zachte mobiliteit". Is er dan ook een harde mobiliteit? De bevoegdheidsverdeling inzake mobiliteit is in elk geval weinig efficiënt.*

Overal wordt geklaagd over de gebreken van het Brussels openbaar vervoer, maar u komt met iets nieuws voor de dag: een voetgangersplan. Uw voorganger had ook heel wat plannen. Die waren vaak slecht en onrealistisch. U bent nu met drieën om één staatssecretaris te vervangen.

Waarom een voetgangersplan als het Iris 2-plan al

lacunes bruxelloises en matière de transports en commun, vous nous annoncez dans différents journaux du 21 septembre la création d'un Plan piétons bruxellois. Nouvelle idée ! Votre prédécesseur en avait aussi beaucoup, pas toujours de bonnes d'ailleurs et, de plus, peu réalistes, à en croire les déclarations d'un autre de ses successeurs, Madame Grouwels. Vous êtes en effet trois, dans ce nouveau gouvernement bruxellois, à faire le travail d'un seul secrétaire d'État du gouvernement précédent.

Un Plan piétons alors que le Plan Iris 2 en son point 4 de son chapitre traitant des "Transports plus doux", fait déjà état des actions programmées pour améliorer l'espace piéton. Vous n'êtes pas, je l'espère, sans le savoir. Pourquoi dès lors mettre ainsi, dès votre arrivée, ce chapitre à la poubelle ou à tout le moins aux rayons des archives ? Je ne comprends pas pour quelle raison vous souhaitez créer un plan en la matière alors qu'un autre plan, global celui-là, existe déjà, et de plus pour une période de cinq ans, se clôturant en 2015, donc après la fin de la législature régionale que vous entamez.

Dans la déclaration gouvernementale de juillet 2009, vous indiquez ceci : "Bruxelles et ses usagers, habitants ou visiteurs, méritent une politique intégrée qui, outre les transports en commun comme alternative à la voiture, fasse du piéton l'utilisateur premier de la voirie publique".

En annonçant votre Plan piétons 2010-2015, vous ne faites absolument pas de la politique intégrée. Au contraire, vous testez une mobilité désintégrée qui ne fera pas avancer d'un pouce les défis de la mobilité bruxelloise.

La législature précédente a vu naître de nombreuses initiatives en matière de mobilité. Souvent brouillonnes et handicapantes pour les Bruxellois, car manquant généralement de vision totale. Tantôt le chantier des vélos était avancé, tantôt une agence régionale de stationnement était créée, tantôt la STIB annonçait un changement de couleur. Avec toujours pour objectif prioritaire de réduire de 20% la circulation régionale par rapport à l'année 2001. Mais pendant ce temps, la Région de Bruxelles-Capitale est saturée et les alternatives efficaces ne sont pas engagées.

Au niveau méthodologique, j'ai pu lire que vous

heel wat maatregelen bevat om de voetgangersruimte te verbeteren? Verdwijnt dat hoofdstuk van het Iris 2-plan dan in de vuilnisbak? Dat plan is nochtans globaler en loopt tot 2015, dus tot na het einde van deze regeerperiode.

In de regeringsverklaring gaf u aan dat u, naast het openbaar vervoer als alternatief voor de wagen, van de voetganger de belangrijkste weggebruiker wil maken.

Door een apart voetgangersplan voor 2010-2015 voor te stellen, bewijst u dat u geen totaalbeleid voert. U pakt slechts één aspect van de mobiliteitsuitdaging aan, waardoor het onmogelijk is significante vooruitgang te boeken.

Tijdens de vorige legislatuur zijn er heel wat initiatieven genomen om de mobiliteit te verbeteren, maar meestal vertoonden die een gebrek aan totaalvisie. Nu eens werd er aan de fietsverplaatsingen gewerkt, dan weer werd er een gewestelijk parkeeragentschap opgericht of kondigde de MIVB aan dat haar voertuigen een nieuw kleurtje zouden krijgen. De prioritaire doelstelling bestaat erin om de verkeersdruk met 20% te verminderen ten opzichte van 2001, maar ondertussen wordt er geen werk gemaakt van doeltreffende alternatieven.

Met betrekking tot de methodologie lees ik dat u dit voetgangersplan in samenwerking met de verenigingen zult uitvoeren. Lijkt het u niet nuttiger om met de gemeenten samen te werken om een samenhangend beleid op het hele gewestelijk grondgebied te kunnen waarborgen?

Hebt u al kennis genomen van de bestaande gemeentelijke mobiliteitsplannen? Zult u aanbevelingen formuleren ten aanzien van de gemeenten die nog met dat plan bezig zijn om te vermijden dat zij het werk twee of drie keer moeten doen?

Hebt u de maatregelen uit het Iris 2-plan met betrekking tot de voetgangersruimten al geëvalueerd? Wat zijn de conclusies?

Hoe zit het met de voetgangersverbindingen tussen de verschillende attractiepolen? Wat verstaat u onder kruispunten van het Brussels openbaar vervoersnet?

comptiez réaliser ce Plan piétons en collaboration avec le monde associatif. Ne pensez-vous pas, sachant que de nombreux sites en question sont situés sur des voiries communales, que des initiatives de concertation avec les autorités communales sont nécessaires et prioritaires, plutôt que des collaborations avec le monde associatif, afin de garantir une bonne cohérence territoriale ?

Vous êtes-vous déjà informé sur les PCM (plan communal de mobilité) existants et comptez-vous faire des recommandations aux communes qui sont actuellement en train d'élaborer un PCM, afin qu'elles ne doivent pas faire le travail une deuxième, voire une troisième fois ?

Par ailleurs, avez-vous déjà réalisé l'évaluation des mesures du Plan Iris 2 en matière d'espaces piétons ? Si oui, quels constats en tirez-vous ?

Pouvez-vous me dire ce qu'il en est des itinéraires piétons qui doivent relier les différents pôles d'attraction et ce que vous entendez par les "carrefours" du réseau bruxellois des transports en commun ?

Enfin, concernant cette ville sans voiture, ou vie sans voiture, qui semble être votre objectif, vous annoncez l'augmentation du nombre de journées sans voiture dans notre Région. Pouvez-vous nous indiquer clairement à cet égard vos objectifs, vos délais et votre méthode de discussion, puisque vous comptez mettre en oeuvre de nouvelles perspectives dans ce domaine avec les différents niveaux de pouvoir compétents ?

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel pour son interpellation jointe.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Comme de nombreuses capitales européennes, Bruxelles dispose d'un Plan régional des déplacements, également connu sous le nom de « Plan Iris ». Elaboré dans les années 90, présenté au public en 1997, il fut finalement adopté par le gouvernement régional en 1999. Il s'agissait d'une traduction concrète du volet mobilité du Plan Régional de Développement.

Aujourd'hui, ce Plan a été actualisé au sein d'un projet de nouveau Plan régional pour 2015-2020. Il

U bent van plan om meer auto-loze dagen in Brussel te organiseren. Wat zijn uw concrete doelstellingen? Hoe zult u de verschillende beleidsniveaus hierbij betrekken?

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- Brussel beschikt over een gewestelijk vervoersplan, namelijk het Irisplan. Het eerste Irisplan werd aangenomen in 1999 en werd inmiddels bijgewerkt. Zo kwam het Iris 2-plan tot stand.

In 2008 vond er een openbaar onderzoek plaats over het Iris 2-plan. Verschillende mobiliteitsverenigingen hebben toen opmerkingen geformuleerd en verwachten dat daar rekening mee wordt gehouden. De vorige regering heeft echter

s'agit du « Plan Iris 2 ».

Le projet de Plan Iris 2 a été soumis à l'enquête publique à la fin de l'année 2008. De nombreuses associations qui travaillent pour une meilleure mobilité à Bruxelles ont examiné le texte et fait part de différentes remarques et observations. Elles attendent que les plus pertinentes soient prises en compte et intégrées dans le projet qui sera soumis à l'approbation du nouveau gouvernement régional. En effet, le gouvernement précédent n'étant pas parvenu à un accord sur le projet, la discussion sera relancée lors de cette nouvelle législature. Il sera examiné par le nouveau gouvernement régional et probablement réaménagé en fonction de priorités qu'il a définies dans le cadre de son accord gouvernemental.

Concernant le Plan Iris 2, quel agenda vous êtes-vous fixé pour l'adoption de ce plan ? Souhaitez-vous encore consulter avant la mise en route de ces nouveaux objectifs ? Quelles sont les principales modifications que vous avez apportées à ce projet depuis votre arrivée ? Car nous avons bien compris que vous comptiez ajouter votre point de vue sur le dossier et ne pas vous glisser tel quel dans les pas de votre prédécesseur.

Début octobre, vous avez présenté à la Libre Belgique les grandes lignes de votre politique en matière de mobilité. Vous semblez attacher une grande importance à la mobilité douce et en particulier au vélo. Aujourd'hui 4 % des trajets effectués à Bruxelles se font à vélo. Le projet de Plan Iris 2 a pour objectif d'atteindre 15 % en 2020.

La déclaration de politique générale 2009-2014 faisait déjà apparaître votre volonté de mener une politique volontariste en matière de promotion de l'usage du vélo. Un premier plan vélo avait vu le jour pour la période 2005-2009. Une évaluation de ce plan avait été réalisée en novembre 2007. Votre prédécesseur en avait fait une adaptation. Nous arrivons à la fin de la période 2005-2009 et au début d'une législature, ne serait-ce pas le moment de réaliser un audit de ce plan ?

Comment allez-vous l'intégrer ensuite dans le Plan Régional de Développement Durable et surtout dans le Plan Iris 2 ? Le temps presse pour que ces différents plans permettent une approche à la fois globale et concrète et non un ensemble de plans

geen akkoord bereikt over het Iris 2-plan. Het komt tijdens deze regeerperiode weer op de onderhandelingstafel. De nieuwe regering zal het wellicht aanpassen in het licht van het regeerakkoord.

Welke planning hanteert u voor de invoering van het Iris 2-plan? Bent u van plan om raad in te winnen over de nieuwe doelstellingen? Wat zijn de belangrijkste wijzigingen die u hebt aangebracht sinds u in functie bent? Blijkbaar bent u niet zomaar van plan om het beleid van uw voorganger voort te zetten.

In oktober hebt u in een interview met La Libre Belgique uw mobiliteitsbeleid voorgesteld. U hecht belang aan zachte weggebruikers. Tegenwoordig gebeurt slechts 4% van de verplaatsingen in Brussel met de fiets. Tegen 2020 zou dat percentage 15% moeten bedragen.

Bij de voorstelling van het regeerakkoord zei u dat u het gebruik van de fiets wou promoten. Tijdens de vorige regeerperiode werd er een fietsplan ingevoerd. In 2007 werd het geëvalueerd. Is de tijd niet rijp voor een nieuwe evaluatie? Hoe zult u het fietsplan doen aansluiten bij het Iris 2-plan?

sans véritables interconnexions. Comment comptez-vous vous y prendre ?

Discussion conjointe

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

M. Aziz Albishari.- Je profite de l'opportunité de l'interpellation de M. Pivin pour apporter le soutien du groupe ECOLO au Plan piétons. Dans notre Région bruxelloise, le piéton a été jusqu'à présent le parent pauvre des politiques de mobilité et de trafic. Environ 80% de l'espace public bruxellois est attribué à l'automobile et, dans une moindre mesure, aux transports publics. Des itinéraires cyclistes encore trop peu nombreux ont été développés.

Pour la première fois, le piéton va être pris en compte. Or, les piétons réguliers constatent que Bruxelles n'est pas une ville qui, jusqu'à présent, donne envie de se promener, de flâner, au contraire d'autres villes européennes. Un rééquilibrage de l'espace public en fonction de ses usagers est tout à fait nécessaire. Le piéton doit avoir la place qu'il mérite dans l'espace public. Actuellement, il n'en a que le reliquat.

Je rappelle également à M. Pivin, qui semble être un défenseur de la voiture, que 50% des Bruxellois ne sont pas propriétaires d'automobile. Ces personnes, qui paient aussi des impôts, ne doivent pas voir l'ensemble de leurs impôts attribués à des aménagements d'infrastructures qui ne les concernent pas et, au contraire, les déforcent dans leur mode de déplacement. L'attribution des moyens financiers en matière d'infrastructures publiques doit respecter une certaine parité et égalité.

Bruxelles comporte encore trop de points noirs, qui ont été évoqués par M. le secrétaire d'État dans un communiqué de presse paru il y a un mois un demi. A certains endroits, les piétons s'entassent par centaines sur des trottoirs d'1m50 alors que les voitures, qui sont prises dans un embouteillage sur cette même artère, transportent une seule personne. Cela devient insupportable.

C'est pourquoi, M. le secrétaire d'État, le groupe ECOLO vous apportera son soutien. J'espère que nous pourrions travailler ensemble et de manière

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *ECOLO staat achter het voetgangersplan. Voetgangers zijn altijd verwaarloosd geweest in het mobiliteitsbeleid. Ongeveer 80% van de Brusselse openbare ruimte dient voor auto's en openbaar vervoer. Er is al wat werk gemaakt van fietsroutes, maar nog te weinig.*

Voor het eerst gaat men nu rekening houden met voetgangers. In tegenstelling tot andere steden is Brussel geen stad die uitnodigt om te wandelen of te flaneren. Voetgangers moeten dringend meer ruimte krijgen.

Mijnheer Pivin is blijkbaar een hardnekkige verdediger van autoverkeer. Welnu, 50% van de Brusselaars bezit geen auto. Die mensen betalen ook belastingen. Het kan dan ook niet de bedoeling zijn dat er enkel wordt geïnvesteerd in infrastructuur voor auto's.

Er zijn nog te veel zwarte punten in het Brussels verkeer. Op sommige plaatsen zijn de voetpaden maar anderhalve meter breed. Het is onaanvaardbaar dat auto's zo onredelijk veel plaats krijgen, en voetgangers zo weinig.

ECOLO staat dan ook achter het voetgangersplan. Ik hoop dat we kunnen samenwerken en de gemeenten bij het plan kunnen betrekken, want die zijn vaak moeilijk te overtuigen.

cohérente pour tenter d'impliquer les communes qui, régulièrement, sont difficiles à convaincre sur ce type de dossiers. Espérons que les municipalistes parmi nous en profiteront pour convaincre leurs collègues au sein des différents Collèges.

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

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, je crois que vous allez avoir fort à faire. Vous allez devoir commencer par expliquer la différence entre mobilité douce et mobilité dure. C'est assez facile, M. Pivin : imaginez une collision entre un piéton et une voiture. La différence entre les deux est évidente. Elle se constate également à l'hôpital.

Vous aurez aussi fort à faire pour séduire le MR. Préfère-t-il une consultation des associations ou des communes ? Cela n'a pas l'air clair. Je vous souhaite bien du plaisir à essayer de contenter tout le monde.

Vous avez hérité du Plan Iris 2, qui a été attendu pendant plusieurs années sous la législature précédente. J'imagine que vous n'avez pas encore défini l'ensemble des détails de sa mise en application.

Je voudrais attirer votre attention sur le fait que le scénario qui a été in fine retenu n'est pas encourageant quant aux objectifs de réduction de 20% de la circulation automobile et surtout par rapport aux objectifs de Kyoto, alors que nous sommes dans l'urgence climatique.

Au nom de mon groupe, j'insiste pour que, dans le contexte budgétaire difficile que nous connaissons, une sélection soit opérée. Les transports en commun ont des difficultés à être financés - je suppose qu'on reviendra sur le budget de la STIB -, donc la pertinence d'investissements dans certaines infrastructures routières est peut-être également sujette à discussion. Il faut en effet garder un équilibre. Il est peut-être dommage de dépenser des sommes importantes du maigre budget qui reste à cette Région dans des infrastructures qui serviront exclusivement à des automobilistes alors qu'on pourrait faire des choix favorisant les déplacements piétons. Ceux-ci bénéficient à tout le monde puisqu'ils diminuent l'engorgement de la ville et permettent, même aux automobilistes, de se

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Mijnheer Pivin, het verschil tussen harde en zachte mobiliteit is niet moeilijk uit te leggen. Dat is meteen duidelijk wanneer u zich een botsing voorstelt tussen een voetganger en een wagen.*

Mijnheer de staatssecretaris, u zult het moeilijk hebben om iedereen tevreden te houden, vooral de MR.

Ik neem aan dat u nog niet alle details van het Iris 2-plan onder de knie hebt. Het uiteindelijke scenario belooft niet veel goeds inzake de doelstelling om het autoverkeer met 20% te verminderen, evenmin voor de Kyotodoelstellingen.

In deze moeilijke budgettaire situatie moeten er keuzes gemaakt worden. Aangezien het openbaar vervoer moeite heeft de eindjes aan elkaar te knopen, moeten we misschien bepaalde investeringen in weginfrastructuur opnieuw bekijken. We moeten een evenwicht bewaren en niet alles uitgeven aan infrastructuur die alleen de automobilist ten goede komt. Investeren in voetgangersruimte heeft voordelen voor iedereen.

In de eerste plaats moeten we de uitstoot van broeikasgassen en fijne stofdeeltjes verminderen. Dat is ook een kwestie van volksgezondheid. Het gewest loopt het risico om problemen te krijgen door het niet naleven van de Europese richtlijnen inzake het fijn stof.

We moeten dus nagaan welke delen van het Iris 2-plan we kunnen uitvoeren.

déplacer plus agréablement. M. Albishari en a notamment parlé.

Il faudra concentrer nos efforts sur ces projets. Il faudra veiller en premier lieu à réduire les émissions de gaz à effet de serre, de gaz polluants et de micro-particules. Nous en avons un peu parlé sous la législature précédente. C'est également un enjeu de santé publique. Notre Région est loin d'être au point dans ce domaine, et elle risque même d'avoir des problèmes de respect des normes et des directives européennes en matière de pollution aux micro-particules.

Il faudra donc opérer une sélection et veiller à l'orientation qui sera donnée au Plan Iris 2 tel qu'il a été retenu sous la législature précédente.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Groen! se réjouit de l'arrivée d'un Plan piétons, parfaitement complémentaire au chapitre consacré aux piétons dans le plan Iris 2. Ce dernier trace les grandes lignes de la politique et, sur cette base, des projets concrets seront réalisés à l'attention des piétons, des cyclistes et des transports en commun.*

Sous la précédente législature, il y avait déjà un plan vélo. Il serait logique de commencer par évaluer ce plan avant d'en élaborer un nouveau avec des mesures concrètes. Pour Groen!, il est aussi important que la politique soit élaborée en étroite concertation avec les communes.

Monsieur Pivin, votre plaidoyer s'apparente à un hymne à la reine automobile et à votre autonomie communale, que vous craignez de voir limitée.

J'espère pour ma part un plan Iris ambitieux, qui accouchera rapidement de mesures concrètes, et établi en bonne concertation entre la Région bruxelloise, les communes et les groupes-cibles des plans précités.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Mijnheer Pivin, het maakt niet uit of we het nu over zachte of zwakke weggebruikers of gewoon voetgangers en fietsers hebben. De semantische discussie doet niet terzake.

Eigenlijk hebben we het over een groep weggebruikers voor wie de overheid gedurende lange tijd, en nog steeds, te weinig geld wil uittrekken en niet genoeg ruimte geeft. Ik sluit me aan bij de heer Albishari. Groen! is zeer blij dat er een voetgangersplan komt. Een voetgangersplan is niet strijdig, maar net complementair met het hoofdstuk over voetgangers in het Iris 2-plan. Na de aanpassing van het Iris-plan, en op basis van de opmerkingen die werden geuit naar aanleiding van het openbare onderzoek en de stemming, zullen de verschillende hoofdstukken concreet moeten worden gerealiseerd. Het Iris 2-plan vermeldt de grote lijnen van het beleid. Op basis daarvan worden er concrete plannen opgesteld voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

Tijdens de vorige regeerperiode was er al een fietsplan. Het zou logisch zijn om dat plan eerst te evalueren voordat er een nieuw fietsplan met concrete maatregelen wordt opgesteld. Groen! vindt het ook belangrijk dat het beleid in nauw overleg met de gemeenten wordt uitgestippeld.

Mijnheer Pivin, ik kan me niet van de indruk ontdoen dat uw pleidooi vooral een lofzang op koning auto en op uw gemeentelijke autonomie is.

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

M. Jamal Ikazban.- Je voudrais rejoindre les propos de M. Albishari et de Mme Delforge concernant la nécessité de protéger les piétons et d'améliorer la mobilité douce. Je voudrais fortement insister sur la protection des plus faibles des piétons - personnes âgées, femmes enceintes, enfants. Nous vous encourageons à prendre des initiatives concertées à ce niveau.

Mon groupe voudrait aussi rappeler qu'une tarification sociale est prévue dans le Plan Iris 2, notamment à destination des 12-24 ans, pour tendre vers la gratuité. Je sais que cela ne relève pas directement de vos compétences, mais je pense que c'est complémentaire à la volonté d'améliorer la mobilité douce. Ce point se trouve aussi dans l'accord de gouvernement et dans le plan de gestion de la STIB.

Concernant le Plan Iris 2, je souligne que mon groupe s'oppose fermement à la mise en place d'un forfait "petite course" pour les taxis. Cette mesure pénalise notamment les usagers socio-économiquement les plus faibles, mais également les chauffeurs de taxi, puisqu'elle ne prend pas en compte le délai d'attente.

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

M. Hervé Doyen.- Dans les communes, les plans communaux de mobilité ont exigé d'importants efforts financiers et sont aujourd'hui très concrets. Il importe de ne pas refaire le même travail. La Région serait bien inspirée d'en prendre connaissance pour se rendre compte qu'ils peuvent différer d'une commune à l'autre. Une cohérence et une intégration s'imposent. En chapeautant tous ces

Voetgangers- en fietsplannen zouden immers wel eens kunnen leiden tot "te veel" aandacht voor de doelgroep of de macht van uw gemeente kunnen inperken.

Ik hoop op een ambitieus Iris-plan waaruit snel concrete maatregelen voortvloeien, en op een goed overleg tussen het Brussels Gewest, de gemeenten en de doelgroepen van de voornoemde plannen. Laten we wel zijn: we zijn allemaal ook voetgangers, of we nu gebruik maken van het openbaar vervoer of van de auto.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Ook ik sta achter meer zachte mobiliteit en een betere bescherming van de zwakste voetgangers, zoals bejaarden, zwangere vrouwen en kinderen.*

Het Iris 2-plan voorziet in sociale tarieven voor jongeren tussen 12 en 24 jaar. Deze maatregel valt niet onder uw bevoegdheid, maar draagt onrechtstreeks bij tot de zachte mobiliteit. De invoering van deze sociale tarieven staat trouwens ook ingeschreven in het regeerakkoord en in het beheerplan van de MIVB.

Op het vlak van de taxisector is mijn fractie gekant tegen de invoering van een forfaitair bedrag voor korte afstanden, omdat dit de minst gegoede gebruikers benadeelt, alsook de taxichauffeurs zelf omdat de wachttijd niet in het forfait is inbegrepen.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *De gemeentelijke mobiliteitsplannen hebben heel wat financiële inspanningen gevraagd en zijn bijzonder concreet. Het is belangrijk dat die plannen niet worden overgedaan. Ze kunnen evenwel verschillen van gemeente tot gemeente. Een zekere coherentie is nochtans noodzakelijk. Alle gemeentelijke mobiliteitsplannen in een gewestelijk*

plans communaux de mobilité par un plan régional de mobilité, il ne faudrait pas qu'on se retrouve avec des bibliothèques entières de plans qui ne sont plus consultés dès lors qu'ils existent.

M. le président.- La parole est au secrétaire d'État.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *J'avais espéré que le groupe MR participerait de manière positive et constructive au débat.*

(poursuivant en français)

Au cours des prochains mois, nous aurons l'occasion d'échanger des idées concernant la politique de mobilité de notre nouveau gouvernement. Il importe de rappeler le contexte dans lequel nous agissons. Je m'attarderai sur certains principes en qualité de secrétaire d'Etat de la Mobilité, laquelle n'est pas uniquement "douce" comme vous l'insinuez.

Le nombre de kilomètres parcourus a explosé au cours de ces dernières décennies. De 30 milliards de kilomètres dans les années 70, il est passé en 2008, à 100 milliards de kilomètres. Entre 1996 et 2006, en Région de Bruxelles-Capitale, la circulation a augmenté de 10 à 30% sur les voiries secondaires. Les axes principaux étant saturés, les automobilistes se déplacent sur les voiries communales et dans les quartiers résidentiels. On ne peut nier les impacts générés par le volume de circulation en termes de congestion et d'environnement. La congestion grève les activités de chacun et pénalise la circulation des transports en commun et hypothèque leur fiabilité. Cela provoque des tensions entre les usagers et du stress et de la frustration chez les automobilistes.

Ces nuisances se traduisent sur le plan environnemental par une dégradation de la qualité de l'air. En Région bruxelloise, les microparticules sont à la source de 1.100 décès prématurés par an. La circulation est responsable de 77% des émissions de microparticules en Région bruxelloise. En ville, les filtres à particules éventuellement placés pour les déplacements autoroutiers ne peuvent résoudre ce problème, ni celui de la recrudescence des émissions de dioxyde d'azote produites par les moteurs diesel. S'y

mobilitéplan opnemen zou een goede zaak zijn.

De voorzitter.- De staatssecretaris heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Ik had van de MR-fractie verwacht dat ze een constructieve en positieve bijdrage tot het debat zouden leveren.

(verder in het Frans)

Wij zullen de komende maanden de kans hebben om van gedachten te wisselen over het mobiliteitsbeleid van de nieuwe regering. Ik zal enkele principes toelichten in mijn hoedanigheid van staatssecretaris voor Mobiliteit, een bevoegdheid die niet alleen de zachte mobiliteit omvat.

Tijdens de voorbije decennia is het aantal afgelegde kilometers sterk gestegen van 30 miljard in de jaren zeventig tot 100 miljard in 2008. Tussen 1996 en 2006 is het verkeer op de Brusselse secundaire wegen gestegen van 10 tot 30%, omdat de hoofdwegen alsmear meer verzadigd zijn.

Die verzadiging belemmert niet alleen de economische activiteit, maar ook de doorstroming van het openbaar vervoer. Dat leidt tot stress en frustratie, zowel bij de gebruikers van het openbaar vervoer als bij de automobilisten.

De toegenomen verkeersdruk heeft ook een enorme impact op het milieu, met name op de luchtkwaliteit. Fijn stof veroorzaakt elk jaar 1.100 voortijdige sterfgevallen in Brussel. Van dat fijn stof wordt 77% uitgestoten door het wegverkeer. In de stad vormt de plaatsing van roetfilters op dieselmotoren helaas geen voldoende antwoord.

Het wegverkeer zorgt bovendien voor heel wat geluidshinder voor 30% van de Brusselse bevolking en ook voor veiligheidsproblemen.

(verder in het Nederlands)

Zelfs al zien we de laatste twee jaar dat het aantal

ajoutent le problème des nuisances sonores qui concerne 30% de la population bruxelloise, et la sécurité des usagers et la difficulté d'endiguer le nombre de blessés graves.

(poursuivant en néerlandais)

Même si la tendance depuis deux ans semble indiquer une stagnation - voire une légère diminution - du nombre de kilomètres parcourus, la charge de circulation sur la Région doit impérativement être rationalisée et réduite. C'est important pour la qualité de vie de notre ville mais aussi pour l'avenir des secteurs écologique et économique de Bruxelles.

(poursuivant en français)

En Région de Bruxelles-Capitale, 62,5% des déplacements en voiture concernent des distances inférieures à cinq kilomètres et 25% sont inférieurs à un kilomètre. Il existe donc un potentiel de transfert vers un autre mode de transport, dont la marche à pied et le vélo. Le gouvernement a mis au point le principe "Stop", qui consiste à remettre le piéton au centre de l'espace public et à donner la priorité à la marche puis au vélo, suivis par les transports en commun et finalement la voiture privée. Nous ne sommes pas contre la voiture, du moment qu'on ne l'utilise qu'au moment nécessaire.

L'adoption d'un Plan piétons concrétise cette volonté. La marche à pied est le mode qui garantit la meilleure intermodalité avec tous les autres modes de transport. Elle garantit la fiabilité de déplacement et est immunisée contre la congestion. C'est un mode actif et bénéfique pour la santé. Son efficacité est largement méconnue : 13 minutes entre la place du Trône et la Bourse, c'est plus rapide que le métro ! Il ne faut pas oublier l'importance de la marche pour le tourisme. On constate que les touristes ne se promènent pas à Bruxelles. Grâce à la marche, ils pourraient mieux profiter de la beauté de notre ville.

Le Plan piétons vise à identifier les enjeux du déplacement piéton dans la Région, à déterminer les mesures qui valorisent au mieux la prise en considération du piéton et à préciser les réalisations qui lui garantissent les meilleures conditions de déplacement. Si vous avez lu le projet de plan soumis à l'occasion de l'enquête publique, vous

kilomètres dat wordt afgelegd binnen het gewest, niet meer echt stijgt en zelfs lichtjes daalt, toch blijft de druk van het verkeer op het gewest heel erg groot, te groot. Dit moet dringend aangepakt en gerationaliseerd worden. Dat is belangrijk voor de levenskwaliteit in de stad, maar ook voor de economische leefbaarheid van Brussel. Dat laatste feit dreigt men gemakkelijk te vergeten.

(verder in het Frans)

In het Brussels Gewest is 62,5% van de verplaatsingen per auto korter dan 5 km, en 25% korter dan 1 km. Er zijn dus nog heel wat mogelijkheden om fietsen en wandelen te promoten. De regering heeft werk gemaakt van het STOP-principe. Dat komt erop neer dat eerst voetgangers aandacht krijgen in de openbare ruimte, dan fietsers, daarna het openbaar vervoer en als laatste pas de auto's.

Te voet kan je het eenvoudigst overstappen op andere transportmiddelen. Voetgangers staan niet in de file. Stappen is gezond en efficiënt. Op 13 minuten stap je van het Troonplein naar de Beurs. Dat is sneller dan met de metro. Ik stel ook vast dat toeristen weinig rondwandelen in Brussel. Het is nochtans een manier om de schoonheid van deze stad te ontdekken.

Het voetgangersplan is bedoeld om maatregelen te nemen voor voetgangers en werken uit te voeren die specifiek voor hen zijn bedoeld.

Het Irisplan bepaalt de grote doelstellingen van het Brussels Gewest op het gebied van mobiliteit, maar treedt niet in detail. Het is dan ook nuttig dat het wordt aangevuld met specifieke plannen voor voetgangers, openbaar vervoer enzovoort. Ook de gemeentelijke mobiliteitsplannen sluiten aan bij die logica.

(verder in het Nederlands)

U hoeft daar dus helemaal niet bang voor te zijn. Wij zullen erover waken dat de verschillende plannen elkaar versterken en niet tegenstrijdig zijn. Al die plannen zullen ook in het parlement worden besproken. U krijgt dus ruim de kans om opmerkingen te maken mochten er toch nog tegenstrijdigheden zijn.

savez que le Plan Iris fixe les objectifs de la Région en matière de mobilité et développe les grandes lignes à suivre pour les atteindre.

Le Plan Iris n'a pas l'ambition de préciser les modalités opérationnelles détaillées. Il est parfaitement utile qu'il soit complété par des plans spécifiques, comme c'est le cas pour le vélo, le stationnement, les transports en commun, etc. Le Plan Iris doit inspirer les principes. Il reviendra au Plan piétons d'être plus précis dans les modalités. Les plans communaux de mobilité s'inscrivent aussi parfaitement dans cette logique.

(poursuivant en néerlandais)

Nous veillerons à ce que les différents plans se renforcent et n'entrent pas en contradiction les uns avec les autres. En outre, ils feront tous l'objet d'une discussion au sein du parlement.

(poursuivant en français)

Le plan Iris, dans le chapitre concernant les modes actifs - terme à préférer aux modes doux - n'a pas fait l'objet d'adoption par le gouvernement à ce jour. Le projet de plan a été soumis à enquête publique sous la législature précédente ; je suis maintenant occupé à intégrer ces avis.

Je ne peux pas actuellement vous préciser les orientations finales du chapitre portant sur les piétons. Ce travail est en cours et dans quelques semaines, un projet de plan final sera déposé au gouvernement. Dès que le plan Iris 2 sera prêt, nous aurons tout le temps de nous concentrer sur celui-ci dans cette commission.

L'élaboration du Plan piétons se fait en collaboration avec de nombreux acteurs, dont les communes. Avant d'élaborer le Plan en tant que tel, une concertation est organisée. Une première réunion a eu lieu la semaine dernière. Par souci d'efficacité, j'ai choisi de procéder en débutant par un audit de la situation existante au niveau régional, avec les associations de terrain - Inter-Environnement Bruxelles (IEB), le Conseil bruxellois pour l'environnement (BRAL), l'Association de la Ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) et l'administration régionale - pour ensuite rassembler les recommandations et les transcrire sous forme

(verder in het Frans)

Het hoofdstuk in het Iris 2-plan over de "actieve weggebruiker" - een term die ik verkies boven "zachte weggebruiker" - werd nog niet door de regering goedgekeurd. De adviezen over het ontwerpplan die mijn voorganger ontving tijdens de periode van het openbaar onderzoek, ben ik momenteel aan het verwerken. Binnen enkele weken zal het definitieve plan aan de regering worden voorgelegd. Vervolgens zullen we het uitgebreid in commissie kunnen bespreken.

Het voetgangersplan komt tot stand in samenwerking met verscheidene partners, waaronder de gemeenten en hun mobiliteitsadviseurs. Een eerste vergadering vond vorige week plaats en maakte een stand van zaken op. Aanwezig waren vertegenwoordigers van de gewestadministratie en van de lokale verenigingen: Inter-Environnement Bruxelles (IEB), de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL) en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB). Er zal met hun opmerkingen rekening worden gehouden.

(verder in het Nederlands)

Dat heb ik al een aantal keren benadrukt. We zijn niet van plan om in de Sint-Lazaruslaan in onze ivoren toren te kruipen en daar van alles en nog wat te gaan ontwikkelen, los van de gemeenten, van het gewest en van de mensen op het terrein.

Ik heb me al meerdere keren geëngageerd om echt samen te werken. Ik probeer dat ook te doen met de Conferentie van de burgemeesters. Ik probeer daar een andere dynamiek te tonen. Ik zou dan ook graag hebben dat u ons de kans geeft om die dynamiek te bewijzen.

(verder in het Frans)

Mobiel Brussel volgt de gemeentelijke mobiliteitsplannen en waarborgt de samenhang met het voetgangersplan. De gemeente Koekelberg is aan haar mobiliteitsplan begonnen in samenwerking met Mobiel Brussel. Dat mobiliteitsplan zal uiteraard rekening houden met de voetgangersproblematiek.

Het regeerakkoord voorziet inderdaad in een toename van het aantal auto-loze dagen. Die dagen

opérationnelle. Le Plan sera établi à travers une démarche consultative, notamment des communes, et plus spécifiquement en impliquant leurs conseillers en mobilité.

(poursuivant en néerlandais)

Nous n'avons pas l'intention de nous retrancher dans nos tours d'ivoire, sans le moindre contact avec les communes, la Région et les gens de terrain. Je m'engage à une réelle collaboration, notamment avec la Conférence des Bourgmestres où je tente d'insuffler une nouvelle dynamique. Laissez-nous l'occasion d'en faire la preuve.

(poursuivant en français)

Bruxelles Mobilité assure le suivi des plans communaux de mobilité (PCM) et garantit la cohérence entre l'élaboration du Plan piétons et les PCM. La commune de Koekelberg a entamé l'élaboration d'un PCM, en concertation avec Bruxelles Mobilité. Dans ce cadre, il est entendu que ce PCM intégrera des considérations relatives aux piétons.

Concernant le dimanche sans voitures, l'accord de gouvernement prévoit d'augmenter le nombre de ces journées. Nous en avons déjà parlé en commission. Cela reste une option intéressante, mais il ne s'agit pas de rééditer la journée de septembre et la semaine de la mobilité qui concernent tout le territoire de la Région. Les paramètres peuvent varier : journée de semaine, week-end, avec un périmètre restreint. Les modalités seront concertées avec les communes. Je m'engage à court terme à créer d'autres moments sans voitures de manière responsable et créative. Nous vous proposerons des options en 2010.

Il est prévu d'évaluer le Plan vélo.

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement commencera par analyser les propositions émises jusqu'à présent et procédera ensuite à une évaluation en fin d'année. Celle-ci sera le point de départ de l'élaboration d'un nouveau Plan vélo, qui couvrira la période 2010-2015.

Une fois encore, le plan Iris donne le cadre et les

zullen evenwel een andere invulling krijgen dan de autoloze zondag die in het kader van de week van vervoering in heel Brussel wordt georganiseerd. De modaliteiten kunnen sterk verschillen (weekdag, weekend, beperkte perimeter) en zullen in overleg met de gemeenten worden uitgewerkt. Ik hoop u in 2010 een aantal creatieve voorstellen te kunnen doen.

Wij zullen ook het fietsplan evalueren.

(verder in het Nederlands)

De regering zal eerst goed bekijken wat er tot nu toe is voorgesteld en dat evalueren. Het evaluatieproces begint op het einde van dit jaar. Deze evaluatie zal dan het uitgangspunt vormen voor het opstellen van een nieuw plan dat uiteraard rekening moet houden met alle punten die uit die evaluatie naar voor komen.

Het nieuwe fietsplan moet van kracht zijn in de periode 2010 - 2015. Ook hier geeft het Iris-plan het kader en de doelstellingen. Het is echter niet zo dat het ene plan het andere zal vervangen. De twee moeten complementair zijn en de regering zal daarover waken.

(verder in het Frans)

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) zal complementair zijn met het Iris 2-plan.

objectifs. Le gouvernement veillera à la complémentarité des deux plans.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne le Plan régional de développement durable (PRDD), le plan Iris, tout comme les autres plans, ne peut figer les objectifs et les mesures de la Région. Il s'agit d'un processus en constante évolution ; le PRDD devra intégrer tout cela et viser plus loin encore.

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

M. Philippe Pivin.- Vous avez effectivement répondu à la plupart des questions posées, mais c'est le préambule de votre intervention qui m'interpelle. Vous vous êtes livré à un véritable plaidoyer contre la voiture et pour la marche à pied. Je vous rejoins sur ce deuxième point ; c'est sain, et chacun partage ici ce sentiment, mais c'est bien de partage qu'il doit s'agir et non d'exclusive. J'ai l'impression, à l'issue de votre intervention, que votre échelle de valeurs place le piéton au plus haut et la voiture personnelle au plus bas, en faisant totalement l'impasse sur le fait que nous ne sommes pas à la campagne, mais dans une ville qui se trouve être la capitale du pays et de l'Europe. On doit pouvoir faire cohabiter les différents modes de transport, d'autant que nous sommes souvent tour à tour piéton, usager des transports en commun et utilisateur d'une voiture. On ne peut pas restreindre la liberté de faire le choix de l'un ou de l'autre. Je veux rester attentif à ce sujet.

Pour le reste, je prends acte du fait que vous voulez associer les communes. Votre prédécesseur l'a dit très souvent, mais l'a fait très peu ; c'est pour cela qu'on a coincé sur un certain nombre de dossiers, comme l'Agence de stationnement ou le Plan Villo. En ce début de législature, je vous fais a priori confiance, mais vous serez jugé sur les actes que vous poserez. Nous espérons ne pas être déçus.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Ce n'est pas à moi de juger mon prédécesseur. Mais il a lancé à Bruxelles une dynamique et un regard nouveau sur la mobilité.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *U hebt een pleidooi tegen de auto en voor verplaatsingen te voet gehouden. Wandelen is natuurlijk gezond, maar ik vind niet dat men moet kiezen. Brussel is geen landelijke gemeente, maar een internationale hoofdstad. Verschillende transportmiddelen moeten hier naast elkaar kunnen bestaan. De keuzevrijheid mag niet beperkt worden om de mensen in een bepaalde richting te duwen.*

U wilt de gemeenten bij het plan betrekken. Uw voorganger had de mond vol van overleg met de gemeenten, maar deed altijd zijn eigen zin, waardoor een aantal dossiers zijn vastgelopen. In het begin van deze regeerperiode geef ik u mijn vertrouwen. U zult worden beoordeeld op uw beleid. Ontgoochel ons niet.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik zal mijn voorganger niet beoordelen, maar hij heeft wel een frisse wind door Brussel doen waaien op het gebied van mobiliteit.*

M. le président.- Bon retour à pied à votre cabinet ! Ou à vélo...

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'accord de coopération Beliris".

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

M. Vincent De Wolf.- Mon interpellation ne porte malheureusement pas sur des questions bucoliques mais sur des questions d'argent. Dans la presse, votre ministre du budget a dit que jamais, depuis la création de la Région, nous n'avons été dans une situation budgétaire aussi difficile. L'opposition est bien obligée de lire la presse pour s'informer sur la situation de la Région.

D'après les derniers articles, le trou serait de 560 millions d'euros, là où vous parliez de 300 à 400 avant l'été. Vous devez donc trouver 300 millions. Quelles pistes sont les vôtres pour les trouver ? L'accord de coopération Beliris, qui lie la Région à l'État fédéral, créé en 1993 pour soutenir le rôle de Bruxelles comme capitale, est sous-utilisé. A peu près 20% du montant promis a été engagé. Le Fonds a une capacité de 609 millions d'euros et 125 millions d'euros ont été alloués en 2009.

En juin de cette année, dans le journal "Le Soir", on pouvait lire : "Charles Picqué envisage aussi d'autres marges de manoeuvre, il envisage d'utiliser le fonds Beliris entre le fédéral et la Région". Le 12 octobre 2009 : "les cabinets bruxellois négocient pour dégager 180 millions d'euros... autre piste, réorienter les fonds destinés à des projets financés

De voorzitter (in het Frans).- Ik wens u een behouden terugkeer naar uw kabinet, te voet of met de fiets.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de samenwerkingsovereenkomst Beliris".

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- De minister van Begroting zei in de pers dat de financiële situatie sinds de oprichting van het gewest nog nooit zo slecht was.

Er zou een gat zijn van 560 miljoen euro, terwijl u deze zomer nog sprak over 300 à 400 miljoen. Waar zult u 300 miljoen euro vinden? Het samenwerkingsakkoord Beliris, waardoor de federale overheid de hoofdstedelijke functies van Brussel mee financiert, wordt onderbenut. Slechts 20% van het beloofde bedrag wordt aangewend. In 2009 ging het over 125 miljoen op een totaal van 609 miljoen euro.

In juni schreef Le Soir dat u van plan was Beliris te gebruiken om de begrotingsruimte te vergroten. Op 12 oktober 2009 hernam de krant dit idee. Op 16 oktober noemden Le Soir en La Libre Belgique in dit verband een bedrag van 40 à 50 miljoen euro.

Er is een akkoord met mevrouw Onkelinx bereikt over een eerste pakket maatregelen van Beliris dat in aanmerking komt voor regionalisering. Het gaat nog maar om een eerste fase en mevrouw Onkelinx staat open voor verdere discussie als wij nog meer

par l'accord de coopération Beliris, mais non encore réalisés".

Le 16 octobre : "certains chantiers et dossiers financés par Beliris pourraient être stoppés ou post-posés afin de maintenir ou de relancer d'autres chantiers financés par la Région, l'idée étant de récupérer entre 40 et 50 millions d'euros dans Beliris". Dans "La Libre Belgique" du 16 octobre : "des discussions sont en cours avec le gouvernement fédéral pour tenter de réinjecter 40 à 50 millions d'euros en provenance de projets abandonnés ou reportés dans l'accord de coopération Beliris".

Lorsque je considère la réponse à une question parlementaire de M. Baselen, ainsi que l'avenant n°10 à l'accord de coopération, je constate que Mme Onkelinx dit que, pour que ce qui concerne la régionalisation de Beliris, il y a un accord dans le cadre du premier paquet pour la régionalisation de l'administration de Beliris. C'était un de vos soucis et nous le partageons. C'est une première phase et Mme Onkelinx disait être, pour sa part, ouverte à toute discussion si on veut transmettre des moyens directement à la Région de Bruxelles-Capitale. Elle disait que c'est d'ailleurs ce qui a été fait.

Je ne comprends pas bien que vous parliez au conditionnel de cet argent à retrouver. Comme par hasard, entre 40 et 50 millions d'euros, cela correspond aux économies annoncées à la STIB. Celles-ci entraînent le report de rénovations et de constructions de dépôts indispensables, l'adaptation des fréquences, et le report de la prolongation de la ligne 94. Il y aura une question à ce sujet.

Je m'étonne que vous ne parliez pas de certitude quant à l'injection de ces montants. Quels sont les chantiers ou projets auxquels il serait renoncé parce qu'on veut récupérer quelques dizaines de millions ? Combien de dizaines de millions veut-on récupérer ? Au préjudice de quelles politiques précises ?

Discussion

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

Mme Danielle Caron.- Les nombreux projets figurant dans l'accord de coopération Beliris sont-ils bien réalisables ? Sont-ils suffisamment

middelen direct naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest willen overhevelen.

Ik begrijp niet waarom u in voorwaardelijke wijs spreekt over het geld dat moet worden gevonden. Als bij toeval komt het verschil tussen 40 en 50 miljoen euro precies overeen met de besparingen die de MIVB aankondigt. U leek echter nog geen zekerheid over die bedragen te hebben.

Hoeveel tientallen miljoenen moeten er precies worden bespaard? Ten nadele van welke projecten zal dit gaan?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Er zouden heel wat projecten worden gefinancierd met geld van Beliris. Zijn die allemaal uitvoerbaar? Zal*

documentés ? Ces investissements auront-ils un jour l'occasion d'aboutir ? Bien qu'il soit peu aisé de revenir sur ses décisions, je plaide comme M. Picqué pour que l'on se concentre sur des projets plus mobilisateurs. Certes, les budgets de la Région sont restreints, et conditionnent la politique, souvent sur un mode de donnant-donnant, à l'instar de ce qui se fait dans les communes. Il serait néanmoins opportun de s'atteler à des projets fédérateurs en termes d'investissements dans le domaine des transports publics. Qu'en est-il des plans relatifs à la mobilité douce ? L'accord Beliris est un fonds fédéral qui offre à la Région bruxelloise des possibilités supplémentaires. Ne serait-ce pas là une occasion de mobiliser tant les usagers que les communes autour de projets de plus grande envergure, plutôt que de soutenir des petits projets saupoudrés localement ? Quels sont les critères déterminants sous cette législature qui servent à orienter les choix ?

Ne peut-on envisager de changer de politique dans le futur ?

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

M. Jamal Ikazban.- Le groupe PS se réjouit de la proposition du ministre-président, qui avait déjà été émise lors des négociations de juillet et dans la déclaration gouvernementale. Il s'agit de proposer à l'État fédéral de remplacer les investissements actuels de Beliris par des investissements dans la mobilité et le logement notamment.

Je souhaite insister sur le fait que les investissements de Beliris doivent surtout servir à financer des infrastructures qui profitent réellement aux Bruxellois, et non à financer le réaménagement du Bois de la Cambre, des Musées royaux ou des gares de la SNCB.

M. le président.- Le Bois de la Cambre, M. Ikazban ?

(Rires)

La parole est à M. Picqué.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Avant de répondre aux questions précises de M. De Wolf, parlons chiffres. Le montant disponible dans le

er ooit iets in huis komen van die investeringen? Ik pleit ervoor om vooral te investeren in grote infrastructuurwerken voor het openbaar vervoer, ook al zijn de middelen van het Brussels Gewest beperkt. Hoe zit het met de plannen voor zachte weggebruikers? Is het niet beter om het geld van Beliris te gebruiken voor grote infrastructuurwerken in plaats van het links en rechts in kleinschalige projecten te stoppen? Welke criteria zult u tijdens deze regeerperiode hanteren? Zult u uw beleid bijsturen?

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- *De PS staat achter het voorstel van minister-president Picqué. We moeten de federale overheid voorstellen om het geld van Beliris voortaan te besteden aan investeringen in mobiliteit en huisvesting.*

Beliris moet vooral investeren in infrastructuur die werkelijk bestemd is voor de Brusselaars en niet in de heraanleg van het Ter Kamerenbos, de Koninklijke musea of de stations van de NMBS.

De voorzitter *(in het Frans).*- *Hoező, het Ter Kamerenbos?*

(Gelach)

De heer Picqué heeft het woord.

De heer Charles Picqué, minister-president *(in het Frans).*- *Via Beliris is volgens bijakte 10, gespreid over de jaren 2008-2010 geen*

Fonds n'est pas de 609 millions d'euros, mais d'environ 492 millions d'euros. Il intègre la totalité des reports des années et avenants précédents.

En septembre 2009, le montant total des budgets engagés ou sur le point de l'être (procédure initiée auprès de l'Inspection des Finances) s'élevait à 203 millions d'euros, soit plus de 40% du budget total précité de l'avenant 10, étalé sur les années 2008, 2009 et 2010. Ceci alors que nous venons de dépasser la moitié de la période couverte par la programmation.

C'est pour mieux coller à l'évolution réelle des projets que la programmation Beliris s'étale désormais sur trois ans, au lieu de ce qui constituait un véritable piège pour Bruxelles, une programmation annuelle : le rythme d'exécution des budgets alloués aux grands projets s'accélère donc systématiquement.

J'ai demandé que l'on soumette cette programmation Beliris à un examen sérieux en vue de déterminer de manière objective et rationnelle la possibilité de dégager des marges budgétaires susceptibles de soulager le budget régional 2010. Nous avons ainsi distingué des pistes de report de certains projets non prioritaires en période de crise.

Ces projets seront reportés et amendés en fonction du réexamen de leur caractère prioritaire ou non. Je vous citerai quelques-uns des projets reportés à la fin de mon exposé.

La deuxième piste pour réaliser des économies et libérer une marge de manœuvre est l'examen de l'état d'avancement des projets qui ne nécessiteront pas d'engagement budgétaire en 2010. Ceux-ci ne doivent pas être nécessairement reportés ou le seront, en tout cas, de manière moins lointaine.

Ce travail devrait permettre de dégager une marge budgétaire d'environ 50 millions d'euros, qui seraient principalement destinés à l'achat de matériel roulant pour la STIB. Le budget régional s'en trouvera soulagé.

Cet exercice doit être le prélude à une réflexion plus globale sur le fonctionnement futur de l'Accord Beliris. Nous devons essayer d'avoir une base qui permette de transformer le fonctionnement futur de l'accord de coopération. Il convient sans doute de rendre l'outil Beliris plus performant et plus centré sur les besoins de Bruxelles, notamment

609 miljoen, maar 492 miljoen euro beschikbaar. Daarbij zijn alle overdrachten van vorige jaren en bijakten inbegrepen.

In september 2009 was daarvan al 203 miljoen euro opgenomen of was de procedure hiervoor gestart, dus meer dan 40% van het totaal, terwijl we net over de helft van de periode zitten.

Tegenwoordig wordt Beliris per drie jaar geprogrammeerd om beter aan te sluiten bij de reële evolutie van grote projecten. Ik heb gevraagd om op een objectieve en rationele manier te kijken hoe we via Beliris fondsen kunnen vrijmaken om de begroting 2010 te stutten. Daarvoor moeten we minder prioritaire projecten uitstellen.

Afhankelijk van hun al dan niet prioritaire karakter worden deze projecten uitgesteld en geamendeerd.

Projecten waarvoor in 2010 geen begrotingsvastleggingen nodig zijn, moeten niet noodzakelijkerwijs worden uitgesteld.

Op die manier kan er een begrotingsruimte van ongeveer 50 miljoen euro worden gecreëerd, die vooral zal worden aangewend voor de aankoop van rollend materieel van de MIVB.

Deze denkoefening is de voorbode op een bredere reflectie over het toekomstige Belirisakkoord. Het samenwerkingsakkoord moet een efficiënter werkmiddel worden, toegespitst op de behoeften van het Brussels Gewest inzake infrastructuur en mobiliteit.

In 2009 en 2010 zullen verscheidene projecten worden voortgezet: het GEN, de werkzaamheden aan de Leopold III-laan en rond het Zuidstation, de Keizerinlaan, de renovatie Kunst-Wet, de lijn 94 en het westelijke deel van de kleine ring. Er zijn ook een aantal studies gepland: mobiliteit en renovatie in de Europese Wijk, verlichting van het Konings- en Museumplein, wijkcontracten en renovatie van beschermde gebouwen.

Tijdens de begrotingsbesprekingen zult u een gedetailleerde lijst krijgen van alle geplande projecten.

U vraagt mij welke projecten de regering zal afvoeren of uitstellen. Het zal niemand verbazen

en termes d'infrastructure et de mobilité.

En ce qui concerne la programmation, et sans rentrer dans les détails, plusieurs projets se poursuivront en 2009 et 2010 :

- les études et travaux liés au RER ;
- les travaux sur le boulevard Léopold 3 ;
- les travaux aux abords de la gare du Midi ;
- le boulevard de l'Impératrice ;
- la rénovation d'Arts-Loi ;
- la ligne 94 ;
- la petite ceinture ouest ;

Au chapitre des études, les projets suivants sont inscrits :

- étude de mobilité et rénovation des espaces publics du Quartier européen, qui doivent coïncider avec la nouvelle forme urbaine que nous avons décidé de donner à ce quartier, de concert avec la Commission ;
- éclairage de la place Royale et de la place des Musées ;
- contrats de quartier ;
- rénovations de bâtiments classés ;

L'énumération de tous ces projets vous sera communiquée de manière plus précise lors de la discussion du budget.

Qu'allons-nous abandonner ou reporter ? Je ne surprendrai personne en disant que la piscine à ciel ouvert est très menacée, surtout depuis ce matin. Vous ne savez pas pourquoi ? Depuis l'interview de Pascal Smet dans "Le Soir" d'aujourd'hui.

(Rires)

La piscine avait déjà été jugée projet non prioritaire. J'ai toujours dit qu'elle ne constituait pas un mauvais projet en période de vaches grasses. Qui pourrait s'opposer à l'existence d'une nouvelle

dat het project van het openluchtwembad wordt afgeblazen, vooral sinds het interview van de heer Smet in Le Soir van vandaag.

(Gelach)

Een openluchtwembad is geen slecht project in vette jaren. Nu moeten wij echter keuzes maken en een openluchtwembad is daarbij geen prioriteit.

De heraanleg van de Havenlaan zal worden uitgesteld tot de grote werkzaamheden op de site Thurn & Taxis zijn beëindigd.

Andere projecten die worden uitgesteld zijn de jeugdherberg, het park van Vorst, de as Koningsstraat-Collignon en het Jubelpark. Uitstel betekent echter geen afstel.

Voor het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten en het Muziekconservatorium hebben wij nog geen nauwkeurig renovatieprogramma ontvangen. Daarom hebben wij geen bedragen voor die projecten vastgelegd, te meer daar wij dat geld meer nodig hebben om nieuwe trams en metrostellen te kopen.

Het Belirisakkoord mag niet als een tweede begroting voor de federale regering dienen. Dat akkoord is immers bedoeld om een deel van de investeringen die het Brussels Gewest moet doen, te financieren.

Om een evenwichtig akkoord te bereiken zou de Regie der Gebouwen een trekkingsrecht moeten hebben met betrekking tot Beliris.

Om optimaal gebruik te maken van Beliris, moeten we overleg plegen met de federale overheid. Het is nog de vraag of Beliris blijft bestaan. Dat moet blijken uit de onderhandelingen over de staatshervorming.

Er stellen zich ook problemen met het beheer van bepaalde projecten. Soms zijn de uitvoeringstermijnen te lang door coördinatieproblemen. Het zou misschien beter zijn als het toezicht op de werken en over het gebruik van het geld zou worden overgedragen aan het Brussels Gewest. De federale administratie maakt er soms een zootje van.

piscine à Bruxelles ?

Mais, il faut faire des choix.

Le projet de l'Avenue du Port devra être reporté. Des travaux sont encore à mener à Tour et Taxis. Nous n'allons pas réaménager cette avenue maintenant pour ensuite abîmer à nouveau la voirie lors du gros-oeuvre qui doit encore être réalisé.

Les projets reportés, comme celui de l'Avenue du Port, ne seront pas abandonnés. Il en va de même pour l'auberge de jeunesse, - ce dossier n'étant pas assez abouti - et le parc de Forest, - le monde ne va pas changer si les abords immédiats de mon habitation ne sont pas rénovés - j'ai parfois le sens du sacrifice ! Si cela continue, je vais finir par vivre dans les bois, et je ne serai pas le seul, compte tenu de notre situation désargentée.

L'axe Royale-Collignon, et la plupart des projets relatifs à la rénovation du parc du Cinquanteaire, - qui ne me paraissent pas superflus, mais il faut faire des choix -, entrent dans cette catégorie également.

Nous avons une absence de programme pour deux projets, à savoir la rénovation du Musée royal des Beaux-Arts et le Conservatoire de musique. Je n'ai pas dit qu'il ne fallait pas procéder à ces travaux, mais les programmes ne sont pas encore précisés. Nous ne mobiliserons donc pas des sommes qui ne seront de toute façon pas dépensées au moment où nous avons besoin de ces moyens pour payer des trams et des rames.

Ceci m'amène à dire, M. De Wolf, que l'accord Beliris ne doit pas servir de budget bis pour le fédéral, et c'est une gêne présente depuis longtemps. Je me suis amusé à dire dernièrement que Beliris allait bientôt servir à rénover la façade du Palais royal. Ce n'est pas vraiment l'esprit de Beliris, qui est censé nous soulager des investissements que nous serions amenés à faire. J'aurai en vous des relais efficaces au niveau fédéral.

Pour trouver un accord équilibré, comme pour le Palais des congrès, on peut permettre à la Régie des bâtiments, dans une proportion raisonnable, un droit de tirage sur Beliris.

Het debat wordt misschien moeilijk. Mag Beliris ook dienen om zaken te financieren die niet bijdragen tot de nationale of internationale uitstraling van Brussel? U weet dat ik niet kan liegen.

Comment rendre l'utilisation de Beliris optimale ? Il faudra discuter avec l'État fédéral - vous avez mentionné certaines déclarations de Mme Onkelinx -, pour peu que cette formule d'aide à Bruxelles soit maintenue, puisqu'il faut voir ce qui va être dit dans le débat institutionnel à venir.

La question de la maîtrise d'ouvrage de certains projets se pose aussi. Souvent les délais d'exécution sont assez longs, ou augmentent en raison de problèmes de coordination qu'entraîne la situation : maître d'ouvrage, administration fédérale chargée de mettre en exécution le programme... Cela irait peut-être mieux si, tout en assurant au fédéral un vrai contrôle sur les modalités d'exécution et l'usage de l'argent, on pouvait transférer cela à une gestion par la Région. On en parle depuis un moment, et cela éviterait qu'une administration assez coupée des réalités régionales ne soit amenée à mettre à exécution ce programme.

Nous devons donc nous recentrer sur ce qui est une véritable aide à Bruxelles comme capitale. Le débat sera peut-être difficile : peut-on mettre dans Beliris des choses qui ne participent pas directement au rayonnement national ou international de Bruxelles ? Moi qui ne sait pas mentir...

M. Philippe Close.- C'est ce qu'on vous reproche.

M. Charles Picqué, ministre-président.- Il faut me prendre comme je suis. La Régie des bâtiments utilise un peu Beliris ; mais lorsque l'on fait des abords de logements sociaux, on n'est pas tout à fait dans l'esprit de Beliris non plus. On a trouvé un compromis qui soulage le budget régional comme le budget fédéral. Mais si on recentre, on recentre totalement. Beliris ne sera plus là pour soutenir le budget fédéral ou communal, ou certains pararégionaux qui ne participent pas vraiment au rayonnement national et international de notre capitale, même si j'ai souvent défendu qu'une ville bien gérée est une ville dont l'image s'améliore.

Certains projets, comme la rénovation du Conservatoire royal de musique, doivent être réexaminés. Mais ce bâtiment, par exemple, est dans un tel état qu'il ne faut pas le prendre comme otage de nos débats difficiles avec le niveau fédéral. C'est pour cela qu'il est maintenu dans le programme - même si cela ne doit pas se reproduire

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Dat verwijt men u soms.*

De heer Charles Picqué, minister-president (in het Frans).- *De Regie der Gebouwen maakt soms handig gebruik van Beliris, maar Beliris dient bijvoorbeeld niet om de omgeving van sociale woningen aan te leggen. We hebben een compromis uitgedokterd om met Beliris zowel de druk op de gewestelijke als op de federale begroting te doen afnemen, maar als er echt orde op zaken wordt gesteld, kan Beliris ook niet meer dienen voor de gemeenten of voor pararegionales die niet echt met de uitstraling van Brussel te maken hebben.*

Bepaalde projecten, zoals de renovatie van het Koninklijk Muziekconservatorium, moeten opnieuw worden onderzocht. Het gebouw is in zo'n slechte staat dat het niet mag worden gegijzeld voor de onderhandelingen over Beliris.

Op korte termijn is het de vraag waar we 50 miljoen kunnen gaan halen. Op langere termijn moet er meer duidelijkheid komen over het gebruik

trop souvent - mais il est toutefois reporté, le dossier n'étant pas encore mûr.

Dans l'immédiat, la question est donc de savoir comment récupérer 50 millions. A court terme ou à moyen terme, il faut redéfinir exactement les modalités d'exécution de Beliris. J'espère que nous pourrions poursuivre notre discussion avec le fédéral sur ce sujet ; j'ai simplement la crainte qu'on nous dise qu'on redessine Beliris, son fonctionnement et son opportunité dans le cadre de la discussion plus générale, à la fois institutionnelle et sur le refinancement de Bruxelles.

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

M. Vincent De Wolf.- Puisque le montant s'élève à 492 millions euros et non à 609 millions euros, comme je le croyais, cela fait une différence de 100 millions euros à compenser. Où les trouver ? Je pense avoir trouvé la solution car la secrétaire d'Etat sous l'ancienne législature, Mme Dupuis, n'a pas dépensé les 100 millions d'euros qu'elle avait dégagés pour la politique d'achats de logements dans le privé. Je vous en fais don sur l'autel de son incurie.

(Rires)

M. Charles Picqué, ministre-président.- Madame Caron, je crois avoir répondu à votre question. Nous serons amenés au cours des prochaines années à aménager des grandes zones à Bruxelles, lesquelles ont donné lieu à des schémas directeurs. Pour la viabilité de ces sites, la Région devra réaliser des travaux notamment sur le plan de la mobilité. Vous pouvez constater que nous avons le souci de nous centrer sur des projets d'importance, notamment sur la mobilité autour du quartier Européen, et d'utiliser la programmation prochaine pour des projets de cette envergure.

- L'incident est clos.

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

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

van Beliris. Ik hoop dat we de onderhandelingen over Beliris met de federale overheid kunnen voortzetten.

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).*- *Als het bedrag slechts 492 miljoen euro bedraagt in plaats van 609 miljoen, moet u nog ergens 100 miljoen vandaan halen om dat te compenseren. Waar? Misschien kunt u de 100 miljoen gebruiken die mevrouw Dupuis niet uitgegeven heeft om woningen te kopen op de privémarkt.*

(Gelach)

De heer Charles Picqué, minister-president *(in het Frans).*- *Mevrouw Caron, wij moeten de komende jaren een aantal grote zones in Brussel inrichten. De richtschema's daarvoor bestaan al. Voor de leefbaarheid van die zones moet het gewest investeren in mobiliteit. Wij willen de volgende programmatie dan ook gebruiken voor belangrijke projecten, zoals de verkeerssituatie rond de Europese wijk.*

- Het incident is gesloten.

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**concernant "la présentation des priorités de
la rentrée pour la STIB".**

Mme la présidente.- L'interpellation est retirée par son auteure.

**INTERPELLATION DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

**concernant "les nuisances des bus effectuant
un parcours touristique sur le territoire de la
Région bruxelloise".**

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

Mme Céline Delforge.- Madame la ministre, l'ordonnance portant organisation des transports publics desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale est parue au Moniteur du 6 mars 2008. Cette ordonnance vise à résoudre la situation anarchique posée par la cohabitation de plusieurs opérateurs et à mettre fin à une série de pratiques illégales ou néfastes telles que le démarchage, les infractions aux règles de stationnement et l'utilisation de bus particulièrement polluants, le tout concourant à donner une mauvaise image de Bruxelles.

Malgré cette ordonnance, rien n'a encore changé sur le terrain et la haute saison touristique des mois d'été a mené à une situation intenable sur le terrain.

Faites au moins semblant d'écouter, Mme la ministre. Cela me ferait plaisir.

La situation, visible tous les jours à certains

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

**betreffende "de voorstelling van de nieuwe
prioriteiten voor de MIVB".**

Mevrouw de voorzitter.- De interpellatie wordt door de indiener ingetrokken.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE
DELFORGE**

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

**betreffende "de hinder van de bussen die een
toeristische rondrit uitvoeren op het
grondgebied van het Brussels Gewest".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Op 6 maart 2008 verscheen in het Belgisch Staatsblad de ordonnantie op het openbaar vervoer langs toeristische plaatsen. De bedoeling was om de ordeloosheid in deze sector te verminderen en een einde te stellen aan een aantal illegale en negatieve zaken, zoals de inbreuken op het parkeerreglement en het gebruik van erg vervuilende bussen.*

In de praktijk is er echter niets veranderd. De bussen van de MIVB worden regelmatig geblokkeerd door toeristische bussen die de halteplaatsen innemen. Dat is onaanvaardbaar, niet enkel voor de chauffeurs van de MIVB, maar ook voor de passagiers. De commerciële snelheid daalt, terwijl de MIVB meer kosten heeft.

De toeristische bussen zijn ook erg vervuilend. Soms gaat het om modellen die in andere Europese steden afgeschafte zijn. Zij laten regelmatig hun motor aanstaan, terwijl ze stilstaan en dat vaak

endroits de la ville, est préoccupante. Les bus de la STIB sont régulièrement bloqués, retardés et privés de leurs emplacements de stationnement, y compris à certains terminus. Il arrive même que des chauffeurs de la STIB soient priés, pendant leur temps de pause, de faire un tour du quartier en attendant que les bus touristiques laissent une place libre. C'est inadmissible, non seulement pour le personnel mais également pour les usagers de la STIB qui voient la vitesse commerciale des bus diminuer, sans parler du coût que cela peut représenter pour la STIB elle-même. Etant donné le contexte budgétaire actuel, toute diminution de la vicom et toute augmentation des coûts est à traquer, surtout quand ces dernières sont le fait de comportements illégaux de la part d'un opérateur de bus privé.

Par ailleurs, ces bus touristiques sont particulièrement polluants. Certains sont même des bus déclassés de certaines villes européennes. Ils stationnent régulièrement moteur allumé, apportant une contribution supplémentaire à la pollution atmosphérique et aux émissions de CO₂. C'est d'autant plus remarquable que cette situation se produit parfois aux arrêts de bus de la STIB, permettant ainsi aux usagers de cette dernière de respirer à pleins poumons les particules fines et les agréables fumées dégagées par ces véhicules. Je l'ai testé pour vous. C'est fort plaisant. Avec un enfant, c'est encore mieux.

Pouvez-vous me dire, Mme la ministre, où en est la mise en oeuvre de l'ordonnance portant organisation des transports publics desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale ? Quels sont les éventuels obstacles à cette mise en oeuvre ? Quelles mesures ont-elles été prises, en attendant l'arrivée d'un opérateur unique, pour faire respecter les règles en vigueur et diminuer les nuisances des bus actuellement en circulation ?

C'est peut-être ici le chaînon manquant en matière de mobilité : des contacts ont-ils été pris avec la police concernée afin qu'elle prête main forte aux superviseurs de la STIB, en nombre insuffisant pour gérer seuls le problème, dans le but de verbaliser les contrevenants aux règles de stationnement ? Cela sera tout bénéfique également pour la sécurité routière.

terwijl ze aan MIVB-haltes staan, waar de wachtende passagiers dus al dat fijn stof en die uitlaatgassen moeten inademen.

Hoe ver staat de uitvoering van de ordonnantie? Welke struikelblokken zijn er? Welke maatregelen werden reeds genomen om ervoor te zorgen dat de huidige operatoren de regels naleven?

Hebt u contact opgenomen met de politie om hen te vragen de supervisors van de MIVB bij te staan en boetes uit te schrijven voor wie het parkeerreglement overtreedt? De MIVB heeft onvoldoende personeel om alles zelf in de hand te houden. Dit zou ook de verkeersveiligheid ten goede komen.

Discussion

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

M. Emin Özkara.- Mon groupe rejoint entièrement Mme Delforge dans son analyse. En effet, les bus touristiques représentent une source importante de nuisances dans le centre-ville : stationnement sur les emplacements de la STIB, stationnement en double file, arrêt en milieu de voirie, etc.

Au nom de mon groupe, j'aimerais vous demander d'avancer sur la désignation d'un sous-traitant pour la STIB. Si ce n'est pas réalisable dans un délai raisonnable, il est fondamental que des mesures soient prises, en concertation avec les zones de police et la STIB, pour mettre fin au chaos occasionné par ces bus touristiques dans le centre-ville.

Où en est la procédure ? La Cour constitutionnelle a-t-elle rendu son avis sur le recours en annulation ?

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

Mme Marion Lemesre.- Trois sociétés de bus à impériale se partagent actuellement les visites touristiques de Bruxelles. Elles assurent un itinéraire similaire comprenant une quinzaine d'arrêts devant les plus beaux sites de notre capitale. La coexistence de ces sociétés et de la STIB n'est pas sans poser problème.

Vous-même déclariez il y a trois semaines avoir trouvé un cadavre dans le placard de votre prédécesseur. Je vous prédis d'autres découvertes macabres du même acabit : le cadavre des bus touristiques, le cadavre Villo, etc.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Mme Lemesre, Villo dépend des compétences de mon collègue De Lille.

Mme Marion Lemesre.- C'est bien, vous vous partagez les cadavres ! C'est la saison d'Halloween, vous allez pouvoir essayer d'en rire...

Bespreking

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

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *Mijn fractie deelt de analyse van mevrouw Delforge. De toeristische bussen zorgen voor heel wat hinder in het stadscentrum: dubbelparkeren, stoppen in het midden van de weg, wildparkeren aan de MIVB-haltes, enzovoort.*

Mijn fractie vraagt u om dringend een onderaannemer voor de MIVB aan te wijzen. Als dit niet binnen een redelijke termijn mogelijk is, vragen wij u om maatregelen te nemen in overleg met de politiezones en de MIVB om een einde te maken aan de chaos die de toeristische bussen in het stadscentrum veroorzaken.

Hoe ver staat de procedure? Heeft het Grondwettelijk Hof al zijn advies over het verzoek tot vernietiging gegeven?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *Er zijn drie bedrijven die toeristenbussen exploiteren in Brussel. Ze leggen een gelijkaardig parcours af en stoppen op een vijftiental interessante plaatsen. De concurrentie tussen die bedrijven en de MIVB zorgt echter voor problemen.*

Mevrouw Grouwels, u zei dat er op uw departement lijken uit de kast vallen die uw voorganger daar heeft achtergelaten. Wel, ik voorspel dat u nog andere lijken zult aantreffen: de toeristenbussen, Villo, enzovoort.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De heer De Lille is bevoegd voor Villo.*

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *Mooi, dan kunt u de lijken onder elkaar verdelen. Het is nu toch bijna Halloween.*

(Rires)

Pour rappel, une ordonnance portant organisation des transports desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale est entrée en vigueur depuis le 1er avril 2008. Cependant, trois des articles n'ont pas encore fait l'objet d'un arrêté d'exécution. Votre prédécesseur avait annoncé que ceux-ci allaient être pris alors même que la Cour constitutionnelle ne s'était pas encore prononcée.

Où en êtes-vous dans cette démarche ? Comptez-vous prendre ces arrêtés d'exécution ? Quelles sont les nouvelles de la Cour constitutionnelle quant au recours en annulation introduit par une des trois sociétés ? C'est ce vide juridique qui empêche de lancer la procédure prévue à l'article 2, puisqu'il chargeait la STIB de mettre cette ordonnance en application par voie de concession. La sous-traitance devait être accordée à l'une des trois sociétés. C'est cette absence de décision qui est à l'origine des problèmes actuels, trois sociétés de bus touristiques se disputant le territoire bruxellois.

Les problèmes de coexistence avec la STIB sont visibles : doubles files, stationnements aux arrêts, infractions au code de la route. La circulation au centre ville est particulièrement délicate et ne s'est guère améliorée suite aux grands travaux autour de la gare centrale. Ces infractions répétées ne sont pas de nature à fluidifier le trafic, sans parler du racolage agressif auquel s'adonnent ces compagnies. L'image que cela donne de notre capitale est déplorable... De plus, des chevalets publicitaires sont placés de manière sauvage sur les trottoirs de la Ville de Bruxelles. Il faudrait au moins que le règlement d'urbanisme interdisant cette pratique soit appliqué.

Je vous exhorte à prendre ce dossier à bras-le-corps afin de trouver une solution à ce grand capharnaüm des bus touristiques.

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

M. Philippe Close.- Il s'agit en effet d'un vieux dossier, Mme la ministre. Les conflits avec les bus touristiques ont débuté aux alentours de 2001, avec la concurrence entre les rouges et les bleus, avant l'arrivée des jaunes et verts...

(Gelach)

Sinds 1 april 2008 is er een ordonnantie over toeristenbussen van kracht. De uitvoeringsbesluiten zijn echter nog niet allemaal klaar. Uw voorganger zei dat er werk van zou worden gemaakt, al had het Grondwettelijk Hof zich nog niet uitgesproken.

Wat is de stand van zaken? Komen er uitvoeringsbesluiten? Is er nieuws van het Grondwettelijk Hof over het beroep dat een van de drie toeristenbussenbedrijven heeft aangetekend tegen de ordonnantie? In artikel 2 van de ordonnantie staat dat de MIVB de organisatie van busritten voor toeristen zal uitbesteden aan een onderaannemer, namelijk een van de drie huidige busmaatschappijen die elkaars territorium betwisten.

Er zijn tal van problemen: de toeristenbussen parkeren dubbel, maken zich schuldig aan verkeersovertredingen, enzovoort. De doorstroming van het verkeer is er niet op vooruitgegaan met de werken aan het Centraal Station. Bovendien ronselen de maatschappijen op een agressieve manier klanten, wat niet goed is voor het imago van Brussel. Ze plaatsen ook in het wilde weg reclameborden op de stoep. De stedenbouwkundige verordening terzake zou op zijn minst moeten nageleefd worden.

U moet dringend aan een oplossing werken.

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

De heer Philippe Close (in het Frans).- *De conflicten met de toeristenbussen ontstonden in 2001. Een toeristenbus is nochtans geen slecht idee.*

Ik ben het eens met mevrouw Delforge: de

L'idée des bus touristiques est pourtant bonne et mériterait d'être explorée.

Je ne peux que relayer l'interpellation de Mme Delforge, car les bus touristiques posent un vrai problème de gestion. Les zones de police verbalisent déjà énormément ces compagnies de bus, dont certaines récoltent plus de 7.000 euros de PV par mois, ce qui ne semble pas les arrêter.

Le vrai problème est celui de la gestion complètement libéralisée du secteur, qui ne permet pas de le contrôler, non seulement par rapport aux trois opérateurs mais aussi par rapport à la qualité du service offert.

Le Brussels International Tourism & Congress (BITC) reçoit quantité de plaintes de touristes parce que ceux-ci n'ont pas reçu la bonne information, parce que les bandes sonores diffusées dans les bus ne fonctionnent pas toujours - ou alors dans une langue et pas dans l'autre, avec des commentaires complètement abscons -, ou parce que les horaires ne sont pas respectés. De nombreux touristes sont véritablement arnaqués, certes davantage par une compagnie que par l'autre.

Cette ordonnance permet d'étudier l'opportunité de désigner une compagnie en lui imposant un cahier des charges très sévère sur le service offert aux touristes. Au-delà de l'occupation des emplacements par les bus, que les agents de la STIB sont aujourd'hui autorisés à verbaliser, il faut offrir aux touristes un service de qualité, comparable à celui qui existe dans d'autres grandes villes.

Je vous encourage à vous renseigner sur le système mis en place à Barcelone, où un opérateur public gère ces bus, et est une référence en termes de bus touristiques. Notre Région mérite un service de qualité à ce niveau. Cela implique, évidemment, des "charges" de service public, c'est-à-dire que des horaires précis doivent être fournis, que le service doit fonctionner sept jours sur sept, que les gens ne doivent pas se retrouver dans des parcours où ils attendent le bus au petit bonheur la chance.

Cette ordonnance vous permet de réguler un certain nombre de choses dans ce domaine. Comme l'a indiqué mon collègue Emin Özkara, il faut que nous connaissions la réponse de la Cour

toeristenbussen zorgen voor overlast. Sommige maatschappijen krijgen zoveel bekeuringen dat ze maandelijks 7.000 euro moeten betalen, een bedrag dat hen blijkbaar niet afschrikt.

Het grootste probleem is dat de sector volledig in privéhanden is, waardoor de dienstverlening niet kan worden gecontroleerd en de werking niet kan worden afgestemd op die van de openbare vervoersmaatschappijen.

Het Brussels International Tourism & Congress (BITC) ontvangt regelmatig klachten over de kwaliteit van de toeristenbussen: onjuiste of slechte informatie, gebrekkige geluidsopnames en gebrek aan stiptheid. In sommige gevallen gaat het om regelrechte oplichterij.

De ordonnantie stelt het gewest in staat een maatschappij te selecteren en haar een strikt bestek op te leggen. Onze toeristische sector moet even kwaliteitsvol zijn als die van andere grootsteden. In Barcelona bijvoorbeeld staat een openbare instelling in voor het beheer van de toeristenbussen. Voor het gewest zou een dergelijke situatie het aanbod van een nieuwe openbare dienstverlening met zich meebrengen: duidelijke uurregelingen, een werking van zeven dagen per week, enzovoort.

Zodra het Grondwettelijk Hof zijn antwoord heeft gegeven, moeten we een maatschappij selecteren of een onafhankelijk beheersorgaan in het leven roepen. Ik ben bereid bij te dragen tot het opstellen van het bestek.

Een van onze doelstellingen is alternatieve routes uit te stippelen waardoor toeristen een andere kijk krijgen op Brussel. Momenteel raken toeristen vaak niet verder dan Manneken Pis en de Grote Markt.

Er moeten dus dringend strenge regels worden uitgewerkt, die verder gaan dan het bekeuren van overtredingen.

constitutionnelle. Nous devons désigner au plus vite cet opérateur ou envisager la mise en place d'une régie autonome des transports touristiques. Je suis prêt à y travailler, afin de constituer un cahier des charges très clair.

Les bus touristiques représentent un mode de déplacement alternatif pour de nombreux touristes. De plus, ils encouragent les touristes à découvrir la ville autrement. L'un de nos objectifs communs est de sortir les touristes du "pur centre-ville", qui va de la Grand Place à Manneken Pis, pour leur faire découvrir autre chose. Force est de constater que le système qui fonctionne pour l'instant n'est pas le bon.

Comme l'ont souligné mes collègues, il y a urgence sur la question. Au-delà de la verbalisation, nous sommes en droit d'attendre une régulation forte.

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Au-delà de la pollution des bus touristiques, citons encore l'arrêt avec le moteur en marche, le parking sauvage qui n'est pas sanctionné et le manque de respect envers l'usager faible.*

La Région pourrait-elle imposer un code de conduite aux bus touristiques ainsi qu'à tous les autocars qui font étape à Bruxelles ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je partage votre sentiment concernant la qualité des bus touristiques à Bruxelles. Nous avons la volonté d'y remédier, tant pour les touristes que pour l'image de notre ville.

L'ordonnance du 6 mars 2008 portant organisation des transports desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale prescrit en substance que la STIB assure l'organisation de ces services de transport et qu'elle les sous-traite sous la forme et aux conditions qu'elle détermine. Sa mise en œuvre

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik heb vorige keer reeds het woord genomen in verband met de vervuilende bussen. Het gaat nu specifiek over de toeristenbussen, maar er is meer aan de hand dan alleen de vervuiling. Het gaat ook om het stilstaan met draaiende motor, het foutparkeren waartegen niet wordt opgetreden, en het gebrek aan respect voor de zwakke weggebruiker.

Is het niet mogelijk dat het gewest een gedragscode oplegt aan de toeristenbussen en tegelijk ook aan alle reisbussen die Brussel aandoen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het is inderdaad belangrijk de kwaliteit van de toeristische bussen in Brussel te verbeteren, zowel voor de toeristen als voor het imago van ons gewest.*

De ordonnantie van 6 maart 2008 houdende organisatie van openbaar vervoer tussen bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalt dat de MIVB instaat voor het organiseren van deze diensten maar dat ze zelf mag bepalen in welke vorm en tegen welke

au sein de la STIB a été suspendue suite aux différents recours introduits devant la Cour constitutionnelle, qui ont finalement été rejetés le 28 mai 2009.

La STIB s'attache à élaborer un schéma d'organisation de ces services de transport (hop-on/hop-off) qui apporte une réelle solution aux problèmes et nuisances générés par la concurrence acharnée que se livrent actuellement les trois opérateurs sur le terrain, dans le respect scrupuleux du droit de la concurrence, notamment au niveau européen.

Pour ce qui est de l'organisation concrète, je ne peux pas encore vous répondre. Nous sommes en train de réfléchir à l'opportunité de faire appel à des opérateurs privés, sous réserve de règlements très stricts.

Par ailleurs, des contacts sont pris avec les autorités de la Ville de Bruxelles et le BITC en vue de les associer à la procédure. L'objectif de la STIB est de permettre le lancement de la saison touristique 2010 sous l'égide de cette ordonnance.

En ce qui concerne la deuxième question de Mme Delforge, je peux vous répondre qu'une analyse juridique est en cours dans le but de préciser les droits et obligations que l'ordonnance du 6 mars 2008 impose à la STIB pour l'organisation de ces services, et d'en dégager le modèle d'organisation à mettre en application.

Par ailleurs, les travaux de réaménagement du boulevard de l'Impératrice compliquent quelque peu le lancement d'une procédure. En effet, il semble clair pour l'ensemble des opérateurs, ainsi que pour divers acteurs du tourisme bruxellois, que ce quartier est l'incontournable point de départ.

En outre, il est utile de préciser que l'ordonnance du 6 mars 2008 ne prévoit pas explicitement la désignation par la STIB d'un opérateur unique pour assurer les services de transport hop-on/hop-off.

Nous sommes en train de voir pour quel modèle opter concrètement.

Actuellement, et depuis l'été 2003, les opérateurs présents agissent sur la base d'une autorisation d'exploiter un service de transport régulier, délivrée

voorwaarden ze die diensten uitbestedt. De toepassing van de ordonnantie heeft enige vertraging opgelopen omdat een beroep bij het grondwettelijk Hof was ingediend, maar dat is op 28 mei 2009 verworpen.

De MIVB is druk bezig met het uitwerken van een organisatieschema voor de hop-on/hop-off-diensten. Doel is een einde te maken aan de hevige concurrentie die thans onder de drie maatschappijen woedt, maar de oplossing moet ook rekening houden met de Europese regels op de vrije mededinging. Wij onderzoeken nog de mogelijkheid om een beroep te doen op privéoperatoren, weliswaar onder zeer strikte voorwaarden.

Wij hebben ook contacten met de Stad Brussel en het BITC om hen bij de procedure te betrekken. Doelstelling van de MIVB is deze ordonnantie toe te passen vanaf de opening van het toeristisch seizoen 2010. De heraanleg van de Keizerinlaan bemoeilijkt enigszins het opstarten van de procedure. Het gaat immers om een belangrijk startpunt.

Er loopt momenteel een juridisch onderzoek om de rechten en verplichtingen die de ordonnantie van 6 maart 2008 aan de MIVB oplegt, te verduidelijken.

Die ordonnantie schrijft overigens niet expliciet voor dat de MIVB één enkele maatschappij moet aanstellen.

Sinds de zomer van 2003 werken de drie toeristenbusmaatschappijen met een tijdelijke vergunning van de minister van Transport, op basis van de besluitwet van december 1946. Die vergunning bepaalt dat ze een akkoord moeten afsluiten met de MIVB over het gebruik van haltes. Als ze hun verplichtingen niet naleven, kan de vergunning worden ingetrokken.

De MIVB organiseert overleg tussen de drie maatschappijen. Zo hebben ze in december 2006 afspraken gemaakt over de eindhaltes aan het Centraal Station. De MIVB zorgt er in samenwerking met de politie voor dat de busmaatschappijen parkeerplaatsen krijgen toegewezen.

à titre temporaire par le ministre du Transport, sur la base de l'arrêté-loi de décembre 1946. Cette autorisation leur impose un accord avec la STIB en ce qui concerne l'utilisation des arrêts. Les trois opérateurs ont conclu cet accord dans des termes identiques. Cette autorisation peut être suspendue ou retirée par la ministre aux opérateurs qui ne se conformeraient pas à leurs obligations, notamment en ce qui concerne la régularité des services et le respect de la législation sociale.

Depuis 2003, la STIB assure, autant que faire se peut, un rôle de facilitateur entre les opérateurs en concurrence. C'est par exemple sous l'égide de la STIB qu'a été conclu, en décembre 2006, un accord entre les trois opérateurs quant à la répartition des arrêts terminus à la gare Centrale. Dans la situation actuelle où cette zone est très perturbée, la STIB veille, en concertation avec la police, à octroyer aux opérateurs des emplacements de stationnement aussi adaptés que possible.

Finalement, la police et la STIB, chacune dans son domaine de compétence, verbalisent le cas échéant les opérateurs de ces bus qui contreviennent aux règles de stationnement. La STIB essaie également, dans le cadre de ses compétences restreintes en la matière, de limiter les effets nuisibles de la concurrence que se livrent les opérateurs, notamment en incitant très régulièrement ceux-ci à la modération et en contribuant à trouver des accords de terrain acceptables par tous.

Par ailleurs, la STIB effectue, de sa propre initiative et à sa charge, des contrôles ayant pour but de vérifier la régularité des services des trois opérateurs. Les contrôles relatifs au respect de la réglementation sociale ne sont, par contre, pas de la compétence de la STIB.

Nous travaillons dans une perspective positive et tentons de régler cela avant la prochaine saison touristique. Nous essayerons de tenir compte des remarques qui ont été formulées en commission. Le modèle de Barcelone est très attrayant. Comme beaucoup d'entre vous, j'ai eu l'occasion d'expérimenter ces bus qui sont effectivement très performants et réguliers. Est-ce pour autant le modèle pour Bruxelles ? Nous allons l'étudier et en tirer les conclusions aussi vite que possible.

(poursuivant en néerlandais)

Parkeerovertredingen worden geverbaliseerd. De MIVB probeert ook om de schadelijke effecten van de concurrentie tussen de drie maatschappijen te beperken door hen aan te manen tot redelijk gedrag.

De MIVB controleert bovendien of de dienstregelingen van de busmaatschappijen worden nageleefd, maar is niet bevoegd om na te gaan of ze in orde zijn met de sociale wetgeving.

Ik probeer een oplossing te bereiken voor het volgende toeristische hoogseizoen van start gaat en zal rekening houden met de opmerkingen van de commissie. In Barcelona bestaat er een zeer goed systeem, maar we zullen nog moeten zien of het ook geschikt is voor Brussel.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, ik heb de vragen over parkeerovertredingen al beantwoord. Er wordt wel degelijk tegen opgetreden. We willen een oplossing vinden voor alle toeristenbussen, met inbegrip van de bussen die mensen van buiten de stad naar Brussel brengen. Ik hoop u binnen enkele maanden concrete maatregelen te kunnen voorstellen.

Les infractions de stationnement sont résolument combattues, Mme Maes. Nous voulons trouver une solution pour tous les bus touristiques, y compris ceux qui viennent de l'extérieur de Bruxelles.

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

Mme Céline Delforge.- Je me réjouis de voir que ce dossier avance dans le bon sens, même si l'on ignore encore si les futurs opérateurs seront publics ou privés. J'ose espérer qu'il s'agira d'un opérateur unique, ce qui faciliterait sérieusement les choses.

En attendant avec impatience la saison 2010, nous nous trouvons, comme vous l'avez dit, dans une situation où nous disposons d'un outil permettant de sanctionner les opérateurs non respectueux d'une série d'accords pris avec la STIB, à commencer par les règles de stationnement. Nous pourrions ne plus nous en occuper jusqu'en 2010, mais en attendant, le comportement des opérateurs de bus touristiques coûte de l'argent à la STIB. Comme vous le dites, les contrôleurs de la STIB consacrent du temps à ce problème. Et le temps, c'est de l'argent. Ces contrôleurs ne sont déjà pas assez nombreux pour faire respecter les sites propres des bus, que la police ne se charge pas de contrôler, en particulier dans certaines communes. On sait bien que les voitures particulières stationnant sur les arrêts de bus posent des problèmes. Ces contrôleurs ont déjà assez de travail.

Nous disposons d'un outil qui permettrait de retirer l'autorisation d'exercer à certains opérateurs qui vont trop loin. Il s'agit à tout le moins d'une menace, qui les fera peut-être changer de comportement, d'autant plus que ces problèmes coûtent à la collectivité. La STIB est un service public et n'a certainement pas à dépenser de l'argent pour assurer des bénéfices maximaux à des opérateurs privés non respectueux des règles. Cela coûte en personnel de la STIB et en vitesse commerciale. C'est désagréable et négatif pour l'environnement à plusieurs niveaux. Nous aurions tout à gagner à utiliser la manière forte d'ici la saison 2010, date à laquelle nous espérons que la situation sera rentrée dans l'ordre.

- L'incident est clos.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het is goed dat er schot in de zaak komt, al weten we nog niet of de toeristenbussen zullen worden uitgebaat door een privémaatschappij of door de overheid. Hopelijk zal er slechts één bedrijf zijn.*

We beschikken over de mogelijkheid om busbedrijven die de regels niet naleven te sanctioneren. Ik pleit ervoor om die mogelijkheid te gebruiken, want het wangedrag van de bedrijven kost de MIVB veel geld. De controleurs van die MIVB moeten er tijd aan besteden, en ze hebben al werk genoeg.

Laten we de sancties gebruiken als stok achter de deur. Ze kunnen de busbedrijven er misschien toe aanzetten om hun gedrag bij te sturen. De MIVB is een overheidsbedrijf, en het is niet de bedoeling dat het geld moet besteden aan controles van privébedrijven.

- Het incident is gesloten.

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

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "la détérioration des tunnels de la petite ceinture".

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

M. Philippe Pivin.- Ma question porte sur la sécurisation et la stabilité des tunnels de la « petite ceinture » de Bruxelles. En effet, le 31 juillet dernier, nous avons déploré la chute accidentelle d'une plaque de béton du tunnel Léopold II. Aucune personne n'a été blessée. Sans doute s'agit-il d'un miracle lié à l'heure de l'événement, lequel s'est produit au cours de la nuit.

La situation est tracassante. Cela fait trop d'années que de nombreux tunnels se détériorent en Région bruxelloise. Bien entendu, des travaux sont en cours à certains endroits. Cependant, de nombreux ouvrages ont aujourd'hui plus de 40 ans et appellent à une réfection importante. Il en va de la sécurité des usagers et des Bruxellois.

Une évaluation de la stabilité des structures des tunnels de la petite ceinture a-t-elle été réalisée par Bruxelles Mobilité ? L'entretien et les investissements des voiries bruxelloises sont très importants. Quelle part du budget 2010 reviendra à ces urgentes réfections ? Avez-vous profité de ces vacances pour élaborer un programme de

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de verloedering van de tunnels van de kleine ring".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Op 31 juli 2009 viel een betonblok naar beneden van de Leopold-II-tunnel. Gelukkig geraakte niemand daarbij gewond.*

De tunnels in het Brussels Gewest verloederen al jaren. Op sommige plaatsen wordt wel gewerkt, maar een aantal tunnels is al meer dan 40 jaar oud en moet dringend vernieuwd worden. Dit is onveilig voor de gebruikers.

Heeft Mobiel Brussel de stabiliteit van de tunnels van de kleine ring geëvalueerd? Welk deel van de begroting 2010 gaat naar de dringende herstellingswerken hieraan? Hebt u een volledig overzicht opgesteld van het tijdschema en de kostprijs van de noodzakelijke werken?

législature reprenant le coût et l'agenda complet des travaux à réaliser en prenant en compte l'urgence et la priorité des différentes situations ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La stabilité des parements des tunnels, qu'il s'agisse des faux plafonds, des bardages et des voiles, est régulièrement examinée par Bruxelles Mobilité. Sur la base de ces inspections, un plan à répartir sur plusieurs années des travaux de réfection des bardages des voiles dans les pertuis et dans les trémies s'établit comme suit :

- la modernisation des trémies concerne les tunnels Arts-Loi, Boileau, Louise, Madou, Porte de Namur, Tervuren, Trône (trémies côté Montoyer et Arts-Loi) et Vleurgat (renforcement des têtes de voiles des trémies).

- le renouvellement et la pose des bardages concernent les tunnels Botanique (pose d'un voile central pour l'isolation radioélectrique), Léopold II (démontage des panneaux de bardage), Rogier (remplacement du voile central existant par un voile isolant et renouvellement des bardages latéraux dans le pertuis), Stéphanie (pose d'un voile central pour l'isolation radioélectrique) et Trône (renouvellement des bardages latéraux dans le pertuis principal).

Un planning définitif ne pourra être établi que lorsque les crédits budgétaires seront connus, soit à partir de 2010. Selon une estimation brute de mon administration, la modernisation de tous les tunnels de la Région bruxelloise coûterait quelque 400 millions d'euros.

Dans le contexte budgétaire actuel, il me paraît difficile pour la Région de prendre en charge un tel montant dans un délai raisonnable. Il convient sans doute d'étudier la possibilité de faire appel à l'accord de coopération Beliris pour financer ces travaux d'infrastructure.

Le démontage des panneaux de bardage dans le tunnel Léopold II est actuellement traité prioritairement par Bruxelles Mobilité. Seul le permis d'environnement doit encore être délivré par l'IBGE pour que le chantier puisse débiter. Vu leur vétusté, la rénovation des trémies des tunnels Tervuren et Louise doit également débiter à très

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mobiel Brussel onderzoekt regelmatig de stabiliteit van de tunnels en heeft op basis daarvan een meerjarenplan opgesteld voor herstellingswerken. Die omvatten:*

- *de vernieuwing van de tunnelkokers van de tunnels Kunst-Wet, Boileau, Louiza, Madou, Naamsepoort, Tervuren, Troon (aan de kant Montoyer en Kunst-Wet) en Vleurgat (versteviging van de bovenste delen van de middenwanden van de kokers);*

- *vernieuwing van de gevelbekleding van de tunnels Kruidtuin (plaatsing van een middenwand voor radioëlektische isolatie), Leopold II (demonteren van de wandpanelen), Rogier (vervanging van de huidige middenwand door een isolerende wand en vervanging van de zijwandbekleding), Stefania (plaatsing van een middenwand voor radioëlektische isolatie) en Troon (vervanging van de zijwandbekleding).*

De definitieve planning kan pas worden opgesteld wanneer de begrotingsbesprekingen rond zijn. Volgens een ruwe schatting van mijn administratie zou de vernieuwing van de Brusselse tunnels ongeveer 400 miljoen euro kosten.

In de huidige financiële context is dat geld er gewoon niet. We kunnen wel bestuderen of de werken met geld van Beliris kunnen worden betaald.

Mobiel Brussel besteedt wel dringende aandacht aan de vernieuwing van de wandbekleding in de Leopold II-tunnel. Zodra de milieuvergunning in orde is, kunnen de werken van start gaan. Binnenkort gaan er ook werken van start in de Tervurentunnel en de Louizatunnel. Tegen eind juni 2010 zijn ze klaar.

court terme. Ces travaux devraient être parachevés avant fin juin 2010.

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

M. Philippe Pivin.- Vous indiquez que la modernisation de l'ensemble des tunnels représenterait la somme astronomique de 400 millions d'euros. Cela veut dire que les tunnels méritent effectivement d'être modernisés. Dans quel délai le programme de modernisation pourrait-il se dérouler ? Chaque année qui passe sans travaux de modernisation contribue au pourrissement de la situation.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La première échéance à considérer est la fixation du budget 2010. J'ai déjà énuméré quelques projets urgents. Nous allons rechercher activement les fonds nécessaires à la modernisation impérieuse des tunnels bruxellois. Le recours aux moyens du fédéral pourrait contribuer à la solution.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ du BUS de WARNAFFE

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

concernant "le refus par la STIB des affiches du Forum nucléaire".

M. le président.- La parole est à M. André du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Ce 23 septembre, la presse fait état du refus par la SNCB et la STIB de voir les affiches de la campagne du Forum nucléaire placées dans les gares ou les stations de leurs réseaux de transport respectifs.

La campagne utilise le fait que 55% de notre énergie électrique, aujourd'hui, est produite par la

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *U zegt dat de modernisering van alle tunnels niet minder dan 400 miljoen euro zal kosten. Dat wil zeggen dat die modernisering dringend is. Wanneer kunnen de werken van start gaan? Elk jaar uitstel zorgt ervoor dat de tunnels in een nog slechtere staat verkeren.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Eerst moet de begroting worden opgesteld. Ik heb al een aantal dringende werken voorgesteld. We gaan actief op zoek naar het nodige geld. Misschien kan de federale overheid helpen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ du BUS de WARNAFFE

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

betreffende "de weigering van de affiches van het nucleair forum door de MIVB".

De voorzitter.- De heer André du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- *Op 23 september las ik in de krant dat de NMBS en de MIVB de affiches van het Nucleair Forum hebben geweigerd.*

In de campagne wordt erop gewezen dat 55% van onze elektriciteit afkomstig is van kernenergie, en dat die elektriciteit ook dient om treinen, trams en

filière nucléaire, pour préciser que les véhicules électriques comme le train, les trams et les métros doivent leur fonctionnement pour moitié à cette source d'énergie. Autrement dit, de manière imagée, couper demain l'alimentation en énergie électrique d'origine nucléaire reviendrait à supprimer un métro sur deux ou un train sur deux.

Autant la SNCB que la STIB motivent leur décision par le souci d'éviter toute ambiguïté sur leur implication dans la campagne. Il ressort à première vue que c'est la forme plutôt que le fond du message relatif au débat sur la question du nucléaire qui est mise en cause .

Il est bien opportun que ces sociétés publiques soient prudentes et réservées à ce sujet, en prenant les garanties nécessaires pour ne pas se retrouver investies dans le champ politique de la question. Toutefois, la neutralité voulue des sociétés de transport public ne constitue pas une raison de s'exonérer de toute réflexion - publique ou non - quant à leur approvisionnement énergétique. Eu égard à cette réflexion, nous nous demandons si en l'occurrence la STIB aurait quelque légitimité, sinon à prendre part au débat, à tout le moins à se montrer moins frileuse à y contribuer sur base d'une information objective.

La décision prise par la direction de la STIB et la médiatisation de celle-ci nécessitent un éclaircissement.

En tenant compte de la perspective des nécessités d'approvisionnement énergétique du transport public, Mme la ministre peut-elle fournir un état de la situation ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La publicité fait partie des activités à caractère commercial visées par l'article 7 du contrat de gestion. Celui-ci stipule que la STIB peut développer ce type d'activités, dans la mesure où elles atteignent au moins l'équilibre financier. Aucune compensation régionale, ni en fonctionnement ni en investissement, ne pouvant y être affectée, cette activité relève dès lors de l'autonomie de gestion de la STIB.

metro's te laten rijden. Als we morgen plots alle kernenergie zouden afschaffen, zou een op twee metro's niet meer kunnen rijden.

Zowel de NMBS als de MIVB motiveren hun beslissing met het argument dat ze niet willen laten uitschijnen dat ze zich achter de campagne scharen.

Het is goed dat overheidsbedrijven zich voorzichtig opstellen, maar dat is geen reden om elk debat over hun energiebevoorrading te weigeren. De beslissing van de MIVB om de campagne te weigeren, vraagt op zijn minst om enige verduidelijking. Kunt u ze toelichten?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Reclame is is een commerciële activiteit zoals bedoeld in artikel 7 van het beheerscontract van de MIVB. Reclame is toegestaan als daarvoor geen enkele gewestelijke uitgave nodig is. Reclame valt dus geheel onder het autonome beheer van de MIVB.*

De MIVB heeft de reclame van het Nucleair Forum niet geweigerd. Wel heeft ze gevraagd om de slogan te wijzigen, omdat het niet duidelijk was van

Cela dit, la STIB n'a pas refusé la publicité du Forum nucléaire, mais a demandé à l'annonceur d'en rephraser le slogan, de manière à lever toute ambiguïté sur l'origine de cette publicité. En effet, dans sa formulation initiale, elle pouvait laisser croire que le message émanait de la STIB elle-même. Le Forum n'a pas fait de proposition alternative.

La STIB a été sollicitée par le même annonceur pour une publicité au sol dans des stations de métro faisant référence aux escalators. La STIB a marqué son accord moyennant l'ajout de la mention "Message du Forum nucléaire". Dans les prochains jours, des publicités murales seront apposées dans les stations Schuman, Arts-Loi et Gare Centrale. Elles seront clairement identifiées comme un message émanant du Forum nucléaire.

L'approvisionnement énergétique de la STIB fait partie des préoccupations de l'entreprise, qui a mis en place une stratégie énergétique. Celle-ci vise d'abord à réduire les consommations, grâce à la mise en place de mesures telles que le "relighting" des stations de métro, la conduite douce ou encore la récupération de l'énergie produite lors du freinage des véhicules ferrés.

D'autre part, la STIB veille à augmenter la part d'électricité verte qu'elle consomme. En 2008, celle-ci s'élevait à 19,8%. Par ailleurs, deux stations de métro, Hankar et Belgica, ont été équipées de panneaux solaires qui produisent l'électricité nécessaire à l'éclairage des oeuvres d'art de ces deux stations.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Premièrement, vous levez un doute. J'ignorais qu'il avait été demandé au Forum nucléaire de reformuler son slogan publicitaire et qu'aucune réponse n'avait suivi.

Vous donnez des éléments relatifs à la réflexion et l'action qui animent aujourd'hui la direction de la STIB au sujet des économies d'énergie et d'électricité. Nous savons qu'à Bruxelles, 13% de la consommation énergétique est liée à l'électricité. Nous supposons que la STIB occupe une part significative de ces 13%. L'hypothèse que je

wie die uitging. Het Forum deed geen alternatief voorstel.

Het forum vroeg de MIVB eveneens om vloerreclame in de metrostations te kunnen aanbrengen. Op die vraag reageerde de MIVB positief, mits de toevoeging van de vermelding "Boodschap van het Nucleair Forum". De komende dagen wordt er muurreclame aangebracht in de stations Schuman, Kunst-Wet en Centraal Station, eveneens vergezeld van deze vermelding.

Inzake energiebevoorrading schuift de MIVB in de eerste plaats een energiestrategie naar voor: een daling van het verbruik door maatregelen als de "relighting" van de metrostations, het ecorijden en het herwinnen van energie die vrijkomt bij het remmen. De MIVB tracht in haar energiebevoorrading het aandeel groene energie te vergroten (19,8% in 2008). In de metrostations Hankar en Belgica zorgen zonnepanelen voor de electriciteit die nodig is om er de kunstwerken te verlichten.

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe *(in het Frans).*- *Ik wist niet dat het Nucleair Forum gevraagd werd zijn slogan te veranderen, maar daar niet op inging.*

De MIVB is erg begaan met energiebesparing. In Brussel gebeurt 13% van het energieverbruik via elektriciteit en de MIVB neemt daar wellicht een flink deel van voor haar rekening. De MIVB zou van deze discussie gebruik kunnen maken om haar inspanningen voor het gebruik van groene elektriciteit in de media te brengen.

formulais était que la STIB pouvait "profiter" de ce débat alimenté le Forum nucléaire pour médiatiser l'ensemble des efforts qu'elle accomplit pour valoriser la fourniture d'électricité verte et alternative. Ce débat concerne l'ensemble des Bruxellois.

Vos propos concernant les stations de métro et les pratiques menant les conducteurs à adopter la conduite douce sont vraiment intéressants. Je plaide pour davantage de médiatisation des efforts de la STIB. Tout le monde a à y gagner : la STIB, le gouvernement et tous les Bruxellois.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est une très bonne suggestion, que nous transmettrons à la STIB. Tout ceci peut concourir à la bonne image de la STIB et apporter un message au reste de la population bruxelloise.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "l'organisation d'un système 'Entre deux arrêts' sur le réseau de la STIB à Bruxelles".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Les villes canadiennes de Montréal et de Toronto ont adopté depuis 1996 le système de l'"Entre deux arrêts", qui autorise les passagères à descendre du bus entre deux arrêts, à partir de 19h30 en hiver et de 21h en été. Un système comparable, mais réservé aux personnes âgées et handicapées, existe à New York.*

Uw opmerkingen over de metrostations en de energieuinige rijstijl vervolledigen het plaatje.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal uw suggestie doorgeven aan de MIVB. Dit kan inderdaad haar imago versterken en de rest van de bevolking een signaal geven.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de organisatie van een systeem 'Entre deux arrêts' op het MIVB-net in Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Het systeem "Entre deux arrêts" bestaat op het openbaar vervoersnetwerk van Montréal sinds 1996. Vrouwen kunnen er 's avonds, vanaf 19.30 uur in de winter en vanaf 21 uur in de zomer, aan de buschauffeur vragen om te stoppen tussen twee bushaltes. De vrouw moet vooraan uitstappen en de buschauffeur schat zelf in of het opportuun is om

Ce système a permis de renforcer le sentiment de sécurité des femmes, en particulier dans les quartiers "plus difficiles".

A l'occasion d'une enquête à grande échelle de la VUB sur le sentiment de sécurité dans les transports publics bruxellois, j'ai proposé en avril 2006 l'instauration de cette mesure à Bruxelles. A l'époque, vous sembliez bien disposée à l'égard de cette proposition et aviez même annoncé une concertation avec la STIB et De Lijn à ce sujet. Le précédent ministre de la Mobilité, Pascal Smet, n'y était par contre pas favorable, sous prétexte que cela risquait de perturber le service des transports en commun, ce qui ne s'est pas produit dans les villes canadiennes.

Etes-vous toujours favorable à l'introduction d'un système "Entre deux arrêts" dans certains quartiers de Bruxelles et êtes-vous prête à défendre ce système au sein du gouvernement ?

Avez-vous déjà pris contact avec De Lijn et/ou la STIB pour en étudier les possibilités ? Dans l'affirmative, qu'est-il ressorti de ces entretiens ?

Allez-vous commander prochainement une étude de faisabilité sur l'introduction de ce système à Bruxelles ? Etes-vous disposée à lancer un projet pilote ?

de bus te laten stoppen, afhankelijk van de verkeersdrukte en andere factoren.

Op deze manier krijgen vrouwen de kans om dichter bij huis uit te stappen. Vooral in "moeilijkere" buurten heeft dit systeem het veiligheidsgevoel sterk verbeterd. Ook in andere grote Canadese steden, zoals Toronto, werd het systeem intussen ingevoerd. In New York bestaat een soortgelijk systeem voor senioren en personen met een handicap. In de metro's wordt er reclame voor gemaakt.

In april 2006 stelde ik voor om het systeem ook in Brussel in te voeren, eventueel uitgebreid naar senioren. Dit deed ik naar aanleiding van een grootschalig VUB-onderzoek naar het onveiligheidsgevoel op het Brussels openbaar vervoer.

Volgens de cijfers van de MIVB, woont elke Brusselaar op gemiddeld 400 meter van een halte van het openbaar vervoer. Het gaat hier echter om een gemiddelde. Sommige delen van de stad zijn minder goed bediend door het openbaar vervoer. Bovendien zorgt de compacte structuur van de stad ervoor dat 400 meter afleggen in slecht verlichte buurten, vaak geen pretje is, vooral dan 's nachts.

U leek wel oren te hebben naar dit voorstel en nam het zelf over, naar aanleiding van een editie van het Vrouwenparlement. In een artikel in "Het Nieuwsblad op Zondag" van 30 november 2008, verklaarde u dat het systeem ook in Brussel moest worden ingevoerd. U kondigde ook aan dat u hierover met de MIVB en De Lijn overleg zou plegen.

Voormalig minister van mobiliteit Smet bleek het voorstel echter niet genegen, omdat het de dienstverlening in de war zou brengen. Nochtans bewijst het Canadese voorbeeld dat het mogelijk is.

Bent u nog steeds voorstander van de invoering van een systeem "Entre deux arrêts" in bepaalde wijken in Brussel en bent u bereid om dit systeem te verdedigen in de regering?

Hebt u in het verleden al contact opgenomen met De Lijn en/of de MIVB om de mogelijkheden hiervan na te gaan? Zo ja, wat was dan het resultaat van deze gesprekken?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le sentiment de sécurité dans les transports en commun est une question prioritaire, surtout dans les bus. Le système "Entre deux arrêts" peut contribuer à son amélioration.*

La STIB reconnaît les points positifs du système et envisage de le tester sur le réseau Noctis. Il n'a toutefois pas que des avantages. Il faut tenir compte du fait que le chauffeur décide s'il peut s'arrêter à l'endroit demandé, notamment en fonction de la sécurité routière. Il faut aussi veiller à la durée des trajets pour éviter d'inutiles temps d'attente aux autres arrêts. D'ailleurs, la distance moyenne entre deux arrêts Noctis est inférieure à 400 mètres.

Le projet est à l'étude.

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Je suis contente de ce que vous soyez disposée à étudier ce système, lequel a en effet également des désavantages. Je me demande si c'est une bonne idée de le tester sur les lignes Noctis. Elles ont si peu de passagers que cela ne créera pas de problèmes de temps d'attente, ce qui affaiblit la valeur du test.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Certaines lignes Noctis sont*

Zal u opdracht geven om op korte termijn een haalbaarheidsstudie op te starten voor de invoering van dit systeem in Brussel? Bent u bereid hiervoor een proefproject op te starten?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het veiligheidsgevoel is een van de belangrijkste aandachtspunten voor het openbaar vervoer, en zeker voor de gebruikers van bussen. Bijgevolg is het belangrijk dat er initiatieven worden genomen om het veiligheidsgevoel te verbeteren. Het systeem "Entre deux arrêts" is een initiatief dat er zeker toe kan bijdragen, en ik ben er in principe voor gewonnen. Het bestaat al sinds tien jaar in Montreal, en de beheerders van het netwerk van openbaar vervoer kennen het systeem goed.

De MIVB onderschrijft de pluspunten van het systeem en wil eerst nagaan of het mogelijk is om het te testen in het nachtnet Noctis. Het systeem "Entre deux arrêts" heeft echter niet enkel voordelen. Zo moet er rekening mee worden gehouden dat de chauffeur beslist of hij op de gevraagde plaats kan stoppen. Dat moet uiteraard in verkeersveilige omstandigheden gebeuren.

Er moet ook worden gewaakt over de reissnelheid en het naleven van de vooropgestelde reisduur om onnodig lange wachttijden aan andere haltes te vermijden. Overigens merk ik op dat de gemiddelde afstand tussen de haltes van Noctis meestal minder dan 400 meter bedraagt.

We zijn het project aan het bestuderen.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik ben blij dat u de mogelijkheid wilt onderzoeken en begrijp dat het systeem ook nadelen heeft. Zo moet de chauffeur beslissen of hij ergens al dan niet kan stoppen. Ik vraag me af of het een goed idee is om het systeem te testen op de lijnen van Noctis. Die bussen tellen immers niet zoveel passagiers, zodat er allicht geen groot probleem zal zijn met lange wachttijden.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Enkele lijnen van Noctis worden zeer intensief gebruikt.

intensément utilisées et le système "Entre deux arrêts" pourrait être testé sur celles-ci. Par ailleurs, nous discutons de l'avenir de Noctis dans le cadre des discussions budgétaires.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

**concernant "l'installation d'un abri à la
sortie de la gare du Midi".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- La gare du Midi est sans conteste la gare la plus connue et reconnue de Bruxelles. Au niveau international, c'est également la gare du Midi qui dessert les départs et les arrivées de grandes capitales européennes comme Londres via l'Eurostar ou Paris via le Thalys. Malgré de nombreux aménagements et efforts de modernisation pour rendre cette gare plus attractive, beaucoup de travail reste encore à accomplir.

Notre propos n'est pas ici d'insister sur les problèmes d'accessibilité ou de propreté, même s'il y aurait matière, mais plutôt d'évoquer un problème pratique qui semble poser des difficultés à certains voyageurs en provenance de Paris.

Lorsque ces personnes descendent du Thalys et se dirigent vers la sortie de la gare située rue de France pour prendre un taxi, elles se retrouvent directement en plein air. Aucun abri ou auvent n'est, en effet, prévu pour accueillir les passagers qui attendent leur taxi. Ce qui n'est pas sans poser problème au voyageur qui, dès son premier pas dans notre ville, doit souvent attendre sa voiture avec ses bagages sous la pluie.

Avez-vous connaissance de ce problème et, le cas

Naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen, zijn we natuurlijk aan het discussiëren over de toekomst van Noctis. We zouden het systeem "Entre deux arrêts" kunnen testen op lijnen van Noctis die druk worden gebruikt.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

**betreffende "de plaatsing van een
beschutting aan het Zuidstation".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Het Zuidstation is het bekendste station van Brussel en is ook de plaats waar de internationale verbindingen aankomen. Ondanks de grote inspanningen om het station aantrekkelijker te maken, blijft er nog heel wat werk.*

Wie met de Thalys uit Parijs komt en zich naar de uitgang aan de Frankrijkstraat begeeft, komt meteen in open lucht terecht. Er is geen beschutting voor de passagiers die daar op een taxi wachten, vaak met heel wat bagage.

Bent u hiervan op de hoogte en plant u maatregelen?

Er bevindt zich hier ook een standplaats voor de gedeelde fietsen van Villo. Kan de beschutting in de buurt hiervan geplaatst worden?

Zult u hierover overleggen met de NMBS?

échéant, des mesures ont-elles déjà été envisagées ?

Il existe, par ailleurs, à cet endroit un emplacement pour des vélos partagés, Villo. N'est-il pas envisageable d'installer ledit abri à proximité ?

Enfin, une concertation avec la SNCB paraît également intéressante à cet égard. Dès lors, comptez-vous prendre contact avec ses représentants pour tenter de remédier à cette situation désagréable ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le problème concernant le manque de confort m'est connu. Une proposition fut dès lors élaborée par mon administration Bruxelles Mobilité. Cette proposition prévoit une augmentation du confort des utilisateurs de la gare, dont les passagers des trains. Dans cette optique, un auvent d'une quarantaine de mètres de long et de cinq mètres de large est proposé à proximité du fer à cheval que forme l'arrêt de taxi. L'auvent tient nécessairement compte de l'accessibilité de la place Victor Horta par des véhicules d'incendie et de livraison.

En même temps, une mise au même niveau de toute la zone de l'arrêt de taxi et de la zone Kiss & Ride est projetée pour augmenter le confort des voyageurs utilisant des valises à roulettes. Pour augmenter le confort des stewards de taxi, un petit kiosque est prévu dans la proposition.

La solution initiale de stationnement des taxis - prévue en souterrain - ayant été désapprouvée par les exploitants de taxis, une autre piste a été étudiée. Le mode de financement du nouveau projet, qui représente un budget d'environ 400.000 euros, doit encore être déterminé. Un financement par Beliris pourrait être demandé car nous nous trouvons dans une zone où ils ont déjà travaillé.

Nous devons encore trouver la solution, comme je vous l'ai dit.

Cette proposition a été élaborée en concertation avec les services de la commune de Saint-Gilles, les services d'urbanisme et les services régionaux compétents de la gare du Midi, notamment

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mobiel Brussel heeft een voorstel uitgewerkt om het comfort van de passagiers te verbeteren. Het omvat een luifel van veertig meter lang en vijf meter breed in de omgeving van de hoefijzervormige taxistandplaats. Uiteraard moet het Victor Hortaplein toegankelijk blijven voor brandweerwagens en leveranciers.*

Voor reizigers met rolvaliezen zullen we de taxistandplaats en de Kiss&Ride-zone op gelijke hoogte brengen. Voor de taxistewards komt er een kleine kiosk.

Het oorspronkelijke plan, een ondergronds parkeerterrein voor de taxi's, werd verworpen door de taxiuitbaters. Het nieuwe project kost ongeveer 400.000 euro. We moeten nog nagaan hoe we dat zullen betalen, maar de financiering via Beliris behoort alvast tot de mogelijkheden.

Het voorstel werd opgesteld in samenwerking met de gemeente Sint-Gillis, de diensten voor stedenbouw en de gewestelijke diensten die bevoegd zijn voor het Zuidstation. We hebben ook met Q-park, het bedrijf dat de ondergrondse parking exploiteert, onderhandeld over de plaatsing van het afdak.

Staatssecretaris Bruno De Lille, die bevoegd is voor Villo, liet me weten dat hij contact had met JC Decaux om te vermijden dat de combinatie van een fietsenstalling met een afdak tot problemen zou leiden.

Er werd een concreet plan opgesteld en een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. De

concernant un abri pour les stewards à l'intérieur de la gare. Nous avons également consulté Q-park, le gestionnaire du parking souterrain, pour la fondation et la position de l'auvent.

Mon collègue, le secrétaire d'État Bruno De Lille, compétent pour le projet Villo, m'a également informé que la firme JC Decaux a été consultée pour éviter les interférences entre le projet de station Villo et l'auvent.

Suite à ces consultations, un plan concret a été élaboré et une demande de permis d'urbanisme a été introduite. L'accusé de réception a été délivré le 13 septembre dernier par le fonctionnaire délégué de la Région. Suite à la demande, les services et personnes susmentionnés seront une nouvelle fois consultés.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Merci, Mme la ministre, pour cette réponse très encourageante. Avez-vous une idée du planning ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le planning sera déterminé par la délivrance du permis, mais aussi par la solution que nous trouverons pour le financement de ce projet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "l'utilisation des sites propres
par les taxis bruxellois".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Bruxelles comporte de

*eerder vermelde diensten en personen zullen
nogmaals geraadpleegd worden.*

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-
Hoe zit het met de planning?

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).-
Die is afhankelijk van de uitreiking van de vergunning en de financiering van het project.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het gebruik van de stroken in
eigen bedding door de Brusselse taxi's".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-

nombreux sites propres destinés aux transports publics, trams ou bus de la STIB. A cet égard, il y a lieu de distinguer les voiries régionales des voiries communales. Pour ce qui est des bandes bus situées sur les voiries régionales, depuis début 2009, tous les sites franchissables sont, en principe, accessibles aux taxis. Par contre, pour les bandes bus sur les voiries communales, cela ne semble pas encore être le cas.

Or, il avait été prévu d'élargir l'utilisation de ces sites propres aux taxis bruxellois notamment, afin de leur permettre d'éviter les embouteillages et donc de rendre les courses en taxi plus attractives pour le client.

Il s'agit d'une demande récurrente du secteur car, vous le savez comme moi, Mme la ministre, dans une capitale internationale comme Bruxelles, la qualité de ce genre de service doit être compétitive. En effet, pour bon nombre de gens, qu'il s'agisse de personnes âgées, de touristes étrangers ou encore de voyageurs d'affaires, il s'agit du moyen de transport le plus adapté, fût-ce pour une courte distance.

Si de nombreux taxis utilisent effectivement l'ensemble des sites propres dans la plupart des cas, les chauffeurs nous signalent qu'ils le font à leurs risques et périls. En effet, en empruntant certains sites propres, ils prennent le risque de se voir infliger une amende.

Dès lors, je voudrais connaître la liste des sites propres que les taxis sont expressément autorisés à utiliser. Par ailleurs, ne serait-il pas temps de généraliser l'ouverture de tous les sites propres de notre Région aux taxis ?

En novembre 2008, votre prédécesseur nous avait indiqué que des discussions étaient en cours avec la STIB et les communes concernées et que, pour les voiries communales, les sites propres accessibles aux taxis devaient normalement être définis avant juin 2009. Pouvez-vous nous confirmer cette information ? Le cas échéant, quand les taxis pourront-ils emprunter ces sites propres en toute sécurité ?

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

Vele trams en bussen van de MIVB rijden in eigen bedding, en dit zowel op gewest- als op gemeentewegen. Sinds begin 2009 zijn alle overrijdbare gewestwegen ook toegankelijk voor taxi's. Op gemeentewegen is dat nog niet het geval. Nochtans vraagt de Brusselse taxisector al lang om op de busstroken in eigen bedding van gemeentewegen te kunnen rijden, omdat dat de kwaliteit van zijn dienstverlening zou verhogen. Veel taxi's gebruiken vandaag alle eigen beddingen, maar riskeren daarvoor een boete te krijgen.

Kunt u me de lijst bezorgen van de stroken in eigen bedding die de taxi's mogen gebruiken? Zou het niet beter zijn om alle stroken in eigen bedding voor de taxi's open te stellen?

In november 2008 zei uw voorganger dat er overleg was gestart met de MIVB en de gemeenten, en dat de lijst met gemeentewegen tegen juni 2009 bekend zou zijn. Heeft men de vooropgestelde datum gehaald?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tout d'abord il y a lieu de bien faire la distinction entre des bandes bus et des sites spéciaux franchissables. Cette distinction est importante, puisque les bandes bus sont d'office ouvertes aux taxis en vertu des dispositions de l'article 72.5° du Code de la route.

Les sites spéciaux franchissables, par contre, ne peuvent être utilisés par les taxis que si la mention "taxi" est formellement reprise sur la signalisation. C'est la simple application de l'article 72.6° du Code de la route.

La notion de "site propre" n'est pas définie dans le Code de la route et englobe l'ensemble des sites réservés aux transports publics.

Sur le réseau régional, la plupart des sites réservés aux transports publics sont accessibles aux taxis. Certains ont été exclus pour des raisons de sécurité routière ou des raisons techniques comme, par exemple, les sites équipés d'une commande à distance pour les feux, ou encore les sites engazonnés. Afin d'éviter de devoir vous lire une longue liste de voiries avec des sites ouverts aux taxis, je propose de vous la faire parvenir.

Il est important de savoir qu'il ne s'agit ici que des voiries régionales. En effet, les sites réservés situés sur les voiries communales relèvent de la compétence des dix-neuf communes. Mon administration m'a fait savoir que mon prédécesseur avait pris contact avec les communes mais, hélas, sans résultat. En effet, celles-ci ne semblent pas favorables à l'ouverture de sites réservés situés sur leur territoire.

Je suis consciente que des discussions doivent à nouveau être menées avec les communes et la STIB en vue d'examiner la possibilité d'ouvrir aux taxis certains sites réservés situés sur les voiries communales.

Je vous rappelle, si besoin en est, que les sites propres situés sur les voiries communales ne relèvent pas de ma compétence. Il vous est loisible d'en discuter avec les communes.

Finalement, je tiens à vous informer que je ne suis pas favorable à une mesure d'ouverture généralisée. J'estime nécessaire d'examiner chaque cas avec

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het is belangrijk een onderscheid te maken tussen busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen. Busstroken zijn sowieso toegankelijk voor taxi's, conform artikel 72.5° van de Wegcode. Bijzondere overrijdbare beddingen zijn volgens artikel 72.6° van de Wegcode slechts voor taxi's toegankelijk als de vermelding "TAXI" op het verkeersbord staat.

De Wegcode geeft geen definitie van het begrip "eigen bedding": het is een verzamelnaam voor alle stroken die voor het openbaar vervoer zijn voorbehouden.

Wat de gewestwegen betreft, zijn de meeste stroken in eigen bedding toegankelijk voor taxi's. Er zijn een paar uitzonderingen gemaakt om veiligheidsredenen, om technische redenen of als een strook met gras is ingezaaid. Ik zal u de lijst bezorgen met de stroken in eigen bedding op gewestwegen, die toegankelijk zijn voor taxi's.

Stroken in eigen bedding op gemeentewegen vallen niet onder mijn bevoegdheid. Het overleg tussen mijn voorganger en de gemeenten heeft jammer genoeg niets opgeleverd. Ik ben me ervan bewust dat het overleg met de MIVB en de gemeenten opnieuw van start moet gaan.

Ik ben niet bevoegd voor de eigen beddingen op gemeentewegen. Daarover moet u de gemeenten aanspreken.

Ik vind het geen goed idee om alle eigen beddingen open te stellen voor taxi's. Het is beter om de situatie geval per geval te bekijken.

l'ensemble des partenaires concernés.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je sais lesquels sont accessibles. Vous n'êtes donc pas favorable à l'ouverture systématique. Je comprends bien les problèmes techniques tels que l'engazonnement et autres. Parfois, la voiture ne peut y rouler. Pouvez-vous expliquer pourquoi vous ne seriez pas d'accord d'ouvrir les autres, vu que cela participe à la fluidité du trafic des taxis et concourt au développement d'un mode de transport en commun alternatif à la voiture en lui permettant d'opérer dans de meilleures conditions ? Je ne comprends pas.

Dire que les dix-neuf communes ne sont pas d'accord me semble étrange. Votre prédécesseur a-t-il contacté les dix-neuf communes ? Existe-t-il un rapport ? Les dix-neuf ont-elles réellement refusé de rendre les sites accessibles ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il n'y a pas vraiment eu de réponse à cette dernière question, mais je la poserai à nouveau.

En ce qui concerne le fait que je ne suis pas favorable à l'ouverture généralisée, il s'agit plutôt d'une question de sécurité à certains endroits. Je ne suis pas partisane de la règle générale, mais on va essayer de l'appliquer là où c'est possible ; ce sera peut-être souvent le cas. Il y a aussi des raisons techniques : si on équipe des bus avec des commandes à distance pour les feux alors que les taxis n'ont pas cette possibilité, ils bloqueront le bus. Il faut donc voir au cas par cas.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ik begrijp best dat u niet alle eigen beddingen wilt openstellen voor taxi's. Sommige zijn bezaaid met gras en niet geschikt voor auto's. Maar waarom zou u de andere niet openstellen? Het zorgt er immers voor dat de taxi's vlotter kunnen rijden.*

Vreemd genoeg zegt u dat de negentien gemeenten dwarsliggen. Heeft uw voorganger ze gecontacteerd? Gaan ze werkelijk niet akkoord?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik heb geen antwoord gekregen op de laatste vraag, maar ik zal ze opnieuw stellen.*

Ik ben geen voorstander van een algemene vrijgave, omdat die veiligheidsproblemen kan veroorzaken. Er wordt gestreefd naar een toepassing van die regel daar waar mogelijk. Daarnaast is er ook het technisch probleem dat bussen met een afstandsbediening het licht op groen kunnen zetten, terwijl de taxi's dat niet kunnen en de bus bijgevolg zouden hinderen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

concernant "la place Rogier".

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

M. Aziz Albishari.- D'après une interview donnée à "Brussel deze Week" à la fin du mois d'août, vous auriez pris la décision de reporter, voire d'annuler les travaux en souterrain de la place Rogier.

Qu'en est-il réellement ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme vous avez pu le constater, le chantier de la place Rogier a commencé récemment avec des travaux de démolition en surface.

Pour ce qui est de la suite des travaux, avant de prendre des décisions définitives, je désire toutefois avoir davantage de précisions à propos des aspects techniques et du financement de l'ensemble des projets.

J'ai récemment rencontré l'architecte concerné, afin de procéder le plus rapidement possible aux avancées nécessaires dans ce dossier. Un nouveau contact est prévu très prochainement.

Comme vous avez pu le lire dans les journaux, je compte transformer la place Rogier, tant au niveau du sous-sol qu'à celui de la place même, en un véritable espace de rencontre pour les Bruxellois sur la base d'un projet à échelle humaine. Le gouvernement bruxellois n'a pas l'intention de laisser un trou à la place Rogier, en plein centre de Bruxelles. Les travaux vont avancer.

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

M. Aziz Albishari.- Je voudrais vous suggérer de prendre contact, si ce n'est déjà fait, avec les comités d'habitants, qui s'inquiètent de la question alors qu'ils ont participé à l'élaboration des premières phases du projet. Je sais que les riverains ne sont pas les seuls usagers de cette place, et ils n'ont pas à décider seuls de ce qui doit ou ne doit pas être, mais il y a lieu de les informer. Ils sont

**REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "het Rogierplein".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *In augustus schreef Brussel Deze Week dat u de werken onder het Rogierplein zou hebben uitgesteld of geannuleerd. Wat is daar van aan?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Onlangs begonnen de werken aan de oppervlakte van het Rogierplein.*

Voor ik definitief beslis over de rest van de werken, wil ik eerst meer duidelijkheid over de technische en financiële aspecten ervan. Ik heb daarover contacten met de architect.

Ik wil van het Rogierplein op alle niveaus een ontmoetingsplaats maken voor de Brusselaars, in plaats van de leegte die het nu is.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *U moet daarover de bewonerscomité's die meegewerkt hebben aan de eerste fasen van het project, geruststellen. Zij alleen moeten niet beslissen over het plein, maar ze hebben wel het recht om geïnformeerd te worden.*

inquiets et il y a des rumeurs. Il faudrait les rassurer.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis également favorable à une bonne information des gens. Nous avons prévu de tenir prochainement une réunion d'information pour tous les usagers de la place Rogier, donc évidemment pour les habitants.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "les problèmes de mobilité auxquels l'UZ de Jette est confronté".

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

QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

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

concernant "la Barrière de Saint-Gilles".

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

M. Aziz Albishari.- Des travaux lourds de réfection du rond-point de la Barrière de Saint-Gilles ont eu lieu récemment : pose de nouveaux rails de tram, réfection du pavage avec pose d'un

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Wij houden binnenkort een informatievergadering met alle gebruikers van het plein, dus ook de bewoners.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de mobiliteitsproblemen waarmee het UZ te Jette te maken heeft".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "de Bareel van Sint-Gillis".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Ongeveer een jaar geleden werden er werken uitgevoerd aan de rotonde van de Bareel van Sint-Gillis. Nu is het wegdek er al op verschillende plaatsen ingezakt,*

nouveau matériau de jointage en granulé, à la surprise générale d'ailleurs. Or, un an plus tard, le constat est déplorable : affaissement de la chaussée à divers endroits, ce qui rend la circulation, très dense à cet endroit, de plus en plus dangereuse, notamment pour les cyclistes qui osent s'y aventurer.

Avez-vous été informée par vos administrations, par la STIB, ou par la commune de Saint-Gilles de cet état de fait ? Le cas échéant, avez-vous déjà pris des initiatives afin de régler le problème ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'exécution d'un chantier tel que celui de la Barrière de Saint-Gilles, véritable noeud de communication et quartier à l'activité commerciale importante, est particulièrement complexe. Il a fallu concilier les contraintes techniques du chantier avec les contraintes liées à la mobilité.

Lors du renouvellement effectué en 2008, les autorités compétentes, à savoir la police et le gestionnaire de la voirie, ont exigé que la Barrière de Saint-Gilles soit rouverte à la circulation le plus rapidement possible. Suite à cette exigence, le temps nécessaire à la prise des matériaux, conformément aux normes en vigueur, a été réduit au minimum.

En outre, la circulation au niveau de la Barrière est particulièrement dense et soumet les matériaux à une charge importante. La combinaison de ces deux facteurs a conduit indubitablement aux détériorations constatées, qui restent cependant limitées. Rappelons par ailleurs que le sous-sol de la Barrière de Saint-Gilles est très instable.

La STIB est consciente de la situation et a déjà pris les dispositions nécessaires. Elle a planifié les travaux de réparation dans la semaine du 1er novembre 2009, période de congé scolaire et seule période envisageable à court terme pour exécuter des travaux à cet endroit.

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

M. Aziz Albishari.- Le sous-sol instable est connu depuis longtemps, de même que l'utilisation faite de

wat gevaarlijk is voor de drukke verkeerssituatie, en niet het minst voor fietsers.

Heeft uw administratie, de MIVB of de gemeente Sint-Gillis u op het probleem gewezen? Hebt u initiatieven genomen om het aan te pakken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De werken aan de Bareel van Sint-Gillis waren complex. De technische vereisten van de werf moesten worden verzoend met de mobiliteit, want het is een verkeersknooppunt.*

Tijdens de werken van 2008 eisten de bevoegde overheden dat de Bareel van Sint-Gillis zo snel mogelijk weer zou worden opengesteld voor het verkeer. Daarom werden de werken zo snel mogelijk uitgevoerd.

De Bareel van Sint-Gillis is een druk verkeersknooppunt, zodat het wegdek zwaar op de proef wordt gesteld. Dat heeft tot een aantal beperkte verzakkingen geleid. Overigens is de ondergrond van de rotonde zeer onstabiel.

De MIVB kent het probleem en nam reeds maatregelen. Er werden herstelwerken gepland tijdens de week van 1 november 2009, omdat het een schoolvakantie is.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *Het is al lang geweten dat de ondergrond er onstabiel is. Ik*

la Barrière. Je regrette que la police ait imposé une telle exigence, au mépris de la durabilité d'un aménagement de l'espace public. Car un chantier de cette envergure devrait permettre à l'aménagement réalisé de durer des décennies. Entre mobilité et durabilité, le choix fait est malheureux.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous devons tirer les enseignements de la situation actuelle. J'espère toutefois que la place ne devra pas être rénovée dans son entièreté et que les travaux prévus suffiront.

- *L'incident est clos.*

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

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "le réaménagement de l'espace public".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *L'importance des projets urbanistiques ambitieux pour contribuer au rayonnement international de Bruxelles est incontestable. Un espace public de qualité et inclusif limite l'exode urbain, attire les sociétés internationales, améliore la qualité de vie, favorise une culture urbaine et fonctionne comme un catalyseur pour un développement plus large des quartiers et des zones.*

Une étude relative au PDI indique néanmoins que la Région bruxelloise accuse un retard par rapport aux autres capitales européennes. Sous l'impulsion du ministre-président et de votre prédécesseur, la Région bruxelloise avait toutefois réussi à combler ce retard en développant des projets urbanistiques ambitieux, selon des principes incontournables : la transparence, l'implication des partenaires et la

vind het jammer dat de politie heeft geëist dat de werken zo snel mogelijk werden voltooid. Dat ging ten koste van de kwaliteit.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We moeten lessen trekken uit het verleden, maar ik hoop dat de hele rotonde niet volledig opnieuw moet worden aangelegd.*

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de heraanleg van de publieke ruimte".

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

De heer Jef Van Damme.- Het belang van ambitieuze stedenbouwkundige projecten voor de internationale uitstraling van Brussel staat buiten kijf. Een kwaliteitsvolle en inclusieve publieke ruimte remt de stadsvlucht af, trekt internationale bedrijven aan, maakt de stad leefbaar voor iedereen, creëert een stadscultuur en werkt als een katalysator voor een bredere ontwikkeling van wijken en zones.

Toch blijft Brussel op dit punt achter tegenover alle andere Europese hoofdsteden, zoals blijkt uit de analyse van het consultancybureau PWC naar aanleiding van het Plan voor de Internationale Ontwikkeling van Brussel (eindrapport van 31 augustus 2007). Steden die het beter doen dan Brussel zijn bijvoorbeeld Lyon, Rijsel, Barcelone, Berlijn, enzovoort. De Brusselse regering is tijdens

durabilité.

Lors de la semaine de la mobilité, vous avez déclaré qu'il n'y avait plus de place pour les projets de prestige s'avérant trop gourmands financièrement. Abstraction faite de ce signal maladroit à l'égard des investisseurs potentiels, pourvoyeurs des emplois tellement nécessaires pour Bruxelles, je m'interroge sur ce que vous entendez par "projets gourmands financièrement".

Pouvez-vous nous en donner une liste et nous préciser quels sont ceux que vous entendez éliminer ? Pouvez-vous définir précisément cette notion ?

Envisagez-vous de continuer à travailler selon les principes définis par votre prédécesseur à savoir la transparence, l'implication et la durabilité ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Comme vous, je suis partisane de projets urbanistiques qui contribuent au*

de voorbije regeerperiode onder impuls van de minister-president en van de minister van Openbare Werken de juiste richting ingeslagen om de achterstand weg te werken, met ambitieuze stedenbouwkundige projecten die, in tegenstelling tot in het verleden, de volgende ambities hanteren als absolute voorwaarden :

- volledige transparantie: het aantrekken van de beste deskundigen door middel van Europese open oproepen aan ontwerpers;
- betrokkenheid: het organiseren van gepaste inspraak van en overleg met de belangrijkste betrokken partners en dit reeds vanaf het definiëren van het project en gedurende de volledige planning;
- duurzaamheid : als uitgangspunt voor elk project geldt een ruimtelijke vertaling van « modal shift » ten voordele van duurzame mobiliteit : ruimte voor de voetganger, voor de fietser en voor het openbaar vervoer.

Uw recente verklaringen naar aanleiding van de Week van de Vervoering, een maand geleden, doen een aantal alarmbellen rinkelen. U verklaart dat er geen plaats meer is voor “prestigeprojecten die veel geld opslorpen”. Los van het feit dat deze uitspraak als signaal aan potentiële investeerders, die de dringend nodige banen kunnen creëren, uiterst ongelukkig is, vraag ik me ook af wat u precies bedoelt met de categorie “prestigeprojecten die veel geld opslorpen” binnen het domein van de renovatie van de publieke ruimte.

Kunt u ons een lijst geven van de projecten die u beschouwt als “prestigeprojecten die veel geld opslorpen” en die dus volgens u geschrapt moeten worden? Kunt u dat begrip wat duidelijker omschrijven?

Bent u van plan te blijven werken volgens de opgesomde principes die uitgewerkt werden door uw voorganger, namelijk transparantie, betrokkenheid en duurzaamheid?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Net als u ben ik voorstander van stedenbouwkundige projecten die bijdragen tot de uitstraling van het

rayonnement de la Région de Bruxelles-Capitale comme capitale européenne.

Comme vous, je suis partisane de l'organisation de concours pour les projets de grande envergure.

Comme vous, je place les principes de transparence, de participation et de durabilité au centre du débat. J'y ajoute cependant l'aspect budgétaire, que j'essaie d'inclure aujourd'hui dans les dossiers en cours. Quant aux projets futurs, le critère budgétaire et le respect du budget prévu seront pris en considération dans l'évaluation des candidatures.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Pouvez-vous me fournir une liste des projets que vous allez éliminer ?*

Je me réjouis d'entendre que vous préserverez les trois principes susmentionnés. Le critère budgétaire est naturellement important, mais il en était déjà tenu compte précédemment.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "le désenclavement de Neder-Over-Heembeek par une meilleure desserte en transports en commun".

Brussels Gewest als Europese hoofdstad.

Net als u ben ik voorstander van wedstrijden voor grote projecten.

Net als u staan voor mij transparantie, betrokkenheid en duurzaamheid centraal.

Daaraan wil ik evenwel een vierde, niet minder belangrijk criterium toevoegen, namelijk betaalbaarheid. Dagdromen kunnen mooi zijn, maar bij een goed beleid brengt een overheid de schaal van haar projecten ook in overeenstemming met haar financiële mogelijkheden. Ik tracht dit criterium toe te voegen in de lopende dossiers en het spreekt voor zich dat bij toekomstige projecten het criterium betaalbaarheid en naleving van het vooropgestelde budget zeker mee in rekening zal worden genomen bij de beoordeling van de kandidaturen.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik heb geen antwoord op mijn eerste vraag gekregen. Kunt u mij een lijst geven van de projecten die u concreet zult schrappen?

Het verheugt mij dat u de drie voornoemde principes zult behouden. Het vierde criterium, namelijk betaalbaarheid, is uiteraard een goed criterium, alleen suggereert u dat daar vroeger geen rekening mee werd gehouden. Betaalbaarheid was uiteraard ook vroeger al een criterium. U gaat dus toch wel zeer kort door de bocht.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de ontsluiting van Neder-Over-Heembeek met het openbaar vervoer"

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- L'accord de gouvernement indique comme priorité absolue la création d'une ligne de métro reliant Schaarbeek à Uccle. J'ai donc été fort surpris lorsque vous avez annoncé l'annulation de ce projet trois mois à peine après la conclusion de cet accord. J'ai été encore plus surpris d'entendre le ministre du Budget, M. Vanraes, annoncer que le logement et l'emploi restaient les domaines politiques prioritaires, relativement épargnés par les restrictions budgétaires.

C'est visiblement votre département qui doit assumer quasi toutes les économies. J'en conclus que vous n'avez pas très bien négocié.

L'échevin bruxellois de l'Urbanisme, M. Ceux, n'approuve absolument pas l'abandon de la nouvelle ligne de métro, qu'il espérait voir prolongée jusqu'à Neder-Over-Heembeek, dans le cadre d'un plan global visant à urbaniser et désenclaver cette zone.

Par ailleurs, la fréquence de la ligne de bus 47, qui dessert ce quartier, a été récemment revue à la baisse.

Avez-vous pris connaissance des propositions de M. Ceux ? Quelle est votre opinion concernant ses projets ? Selon vous, Neder-Over-Heembeek est-il réellement enclavé ? Cette zone est-elle suffisamment desservie par les véhicules de la STIB ? Qu'en est-il de la fréquence de la ligne de bus 47 ? Les horaires ont-t-il été récemment modifiés ?

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

De heer Jef Van Damme.- In het regeerakkoord staat dat de regering een metrolijn van Schaarbeek naar Ukkel als een absolute prioriteit beschouwt. Ik was dan ook vrij verbaasd toen u op 29 september, amper drie maanden na de bezegeling van het akkoord, aankondigde dat het project wordt afgeblazen. Mijn verbazing werd nog groter toen ik op 2 oktober van minister van Begroting Vanraes hoorde dat huisvesting en werkgelegenheid de prioritaire beleidsdomeinen zijn die relatief buiten schot blijven bij de besparingsronde.

Blijkbaar moet uw departement voor bijna alle besparingen zorgen. Ik leid daaruit af dat u niet zo goed hebt onderhandeld.

Een vooraanstaand lid van een van uw coalitiepartners, de Brusselse schep en van Stedenbouw en Mobiliteit Christian Ceux, is het trouwens helemaal oneens met het afvoeren van de nieuwe metrolijn. Eind september lanceerde hij in de pers het idee om de metrolijn naar Schaarbeek verder door te trekken naar Neder-Over-Heembeek, omdat dat stukje Brussel slecht wordt bediend door de MIVB. Ik kan die vaststelling enkel beamen.

Het voorstel van de heer Ceux is onderdeel van een algemeen plan voor de ontsluiting van Neder-Over-Heembeek. De schep en zou de zone in de toekomst meer willen verstedelijken. Zo dringt hij aan op de aanleg van een brug om Schaarbeek-Vorming met Neder-Over-Heembeek te verbinden. Over dat idee zal ik me niet uitspreken, ik geef zijn mening gewoon weer.

Ik hecht wel belang aan de lijst van maatregelen die de heer Ceux met u zou willen bespreken. Heeft er al een gesprek plaatsgevonden? Welke conclusies verbindt u daaraan?

Ik heb ook vernomen dat de reisfrequentie van buslijn 47 onlangs is teruggeschroefd. Hebt u kennis genomen van de voorstellen van de heer Ceux? Wat is uw standpunt over zijn plannen? Denkt u dat er een probleem is met de ontsluiting van Neder-Over-Heembeek? Vindt u dat de zone voldoende wordt bediend door het openbaar vervoer van de MIVB? Hoe zit het met de

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *J'ai effectivement pris connaissance des propositions de l'échevin Ceux de la Ville de Bruxelles concernant le désenclavement de Neder-over-Heembeek et j'ai eu l'occasion d'en discuter avec lui. Il a raison de vouloir intégrer la future augmentation démographique dans l'offre des transports publics. A ce jour, il n'y a cependant pas d'accords ou de promesses fermes.*

La STIB dessert actuellement cette partie de la ville via les lignes de tram 3 et 24 et les lignes de bus 53, 57 et 47, cette dernière desservant le centre de Neder-over-Heembeek. La fréquence du bus 47 a été récemment harmonisée avec celle de la ligne de tram 3 et l'offre a enregistré une augmentation sensible.

Le nombre de trajets de la STIB indique une offre suffisante sur la ligne 47 à Neder-over-Heembeek. La STIB a d'ailleurs déjà réfléchi à son éventuelle augmentation en vue d'absorber l'augmentation potentielle du nombre d'habitants, compte tenu des projets d'urbanisme existants.

La connexion entre le bus 47 et le tram 3 s'est fortement améliorée grâce à la mise en service en juillet de la correspondance Heembeek. Il existe en outre des mesures en temps réel permettant, dans la mesure du possible, aux bus et trams de s'attendre mutuellement. La mise en place de cette nouvelle correspondance a également permis de diminuer le nombre des bus 47 qui prolongent leur parcours jusqu'à De Brouckère. Le prolongement de cette ligne est cependant provisoirement conservé à la demande de certains habitants de Neder-over-Heembeek, principalement des personnes âgées.

Sur la base des informations communiquées par la STIB, je peux affirmer que la desserte de Neder-over-Heembeek est satisfaisante, eu égard à la situation budgétaire. Les projets de la STIB visant à dédoubler ou à renforcer la ligne 47 constituent une réponse adéquate aux perspectives de croissance du nombre de déplacements à Neder-over-Heembeek à court et moyen terme.

reisfrequentie van buslijn 47? Is de dienstregeling van de lijn onlangs gewijzigd ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb inderdaad kennis genomen van de voorstellen van schep en Ceux van de stad Brussel in verband met de ontsluiting van Neder-over-Heembeek en heb al de gelegenheid gehad om met hem van gedachten te wisselen. Ik waardeer het bijzonder dat hij als schep en ook naar de toekomst kijkt. In Neder-over-Heembeek zullen inderdaad heel wat nieuwe gezinnen de kans krijgen om een woning te vinden. Hij heeft ook gelijk dat het heel belangrijk is dat we in de planning van het openbaar vervoer rekening houden met die toekomstige uitbreiding van de bevolking, al is die nog niet meteen voor morgen. Op dit ogenblik hebben wij echter nog geen concrete afspraken gemaakt of toezeggingen gedaan.

Wat de ontsluiting van Neder-over-Heembeek betreft : de MIVB bedient dit deel van de stad nu via de tramlijnen 3 en 24 en via de buslijnen 53, 57 en vooral 47. Buslijn 47 loopt dwars door Neder-over-Heembeek en verzekert zo de bediening van het centrum van de wijk. De frequentie van de bus werd recent geharmoniseerd met die van tramlijn 3 om de aansluitingen daarmee te vergemakkelijken. Daardoor steeg het aanbod op lijn 47 gevoelig in vergelijking met de situatie van voor de invoering van het richtplan tram/bus.

De rittenaantallen van de MIVB wijzen intussen op een voldoende aanbod op lijn 47 in Neder-over-Heembeek. De MIVB heeft overigens al nagedacht over een eventuele verhoging van het aanbod. Dat moet de mogelijke stijging van het aantal bewoners opvangen, rekening houdend met de bestaande stedenbouwkundige projecten. Het aanbod verhogen kan bijvoorbeeld door gelede bussen in te zetten of, als het nodig zou blijken, door een ontdubbeling van de lijn.

De aansluiting tussen bus 47 en tram 3, die een snelle en regelmatige verbinding met het stadscentrum verzekert, is sterk verbeterd dankzij de indienststelling in juli van de overstapplaats Heembeek. Bovendien zijn er maatregelen in real-time, zodat trams en bussen in de mate van het

mogelijke op mekaar kunnen wachten. Dit heb ik zelf al uitgetest. De frequentie van trams aan de overstapplaats Heembeek is zeer hoog.

Dankzij deze nieuwe overstapplaats was het ook mogelijk het aantal bussen op lijn 47 die doorrijden tot De Brouckère, te verminderen, om zo een grotere regelmaat te verkrijgen over de hele buslijn. Voorlopig blijft de verlengde lijn 47 tot De Brouckère wel bestaan, mede op vraag van een aantal inwoners van Neder-over-Heembeek, vooral ouderen die in één rit van het centrum van Neder-over-Heembeek naar het stadscentrum willen reizen.

De informatie van de MIVB geeft dus aan dat de bediening van Neder-over-Heembeek bevredigend is, gezien de budgettaire situatie. De projecten van de MIVB om lijn 47 te ontdebelen of te versterken vormen een adequaat antwoord op de groeiperspectieven van het aantal verplaatsingen in Neder-over-Heembeek op korte en middellange termijn.

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Vous n'avez pas répondu à mes questions relatives au désenclavement par le métro.*

Quels sont les changements concrets au niveau de la ligne de bus 47 ?

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

Mme Brigitte Grouwels, minister (*en néerlandais*).- *La correspondance avec le tram 3 permet d'assurer une liaison avec le métro.*

Les fréquences du bus 47 sont augmentées sur le trajet allant du centre de Neder-over-Heembeek jusqu'au tram. Toutefois, certains bus 47 effectuent encore le trajet complet du centre de Neder-over-Heembeek jusqu'à la place De Brouckère, à la demande des personnes âgées de ce quartier.

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

De heer Jef Van Damme.- De minister heeft een aantal van mijn vragen niet beantwoord. Ze heeft niets gezegd over de ontsluiting met de metro. Ze verklaart dat het aantal diensten van bus 47 is verminderd. Wat is er dan specifiek veranderd? Ik had op deze vragen graag een meer concreet antwoord gekregen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het feit dat men overstapt op tram 3, geeft een verbinding met het metronetwerk. Die tram gaat immers ook naar het Noordstation en daar kan de reiziger op het metronetwerk overstappen.

Wat betreft de frequenties van bus 47, die zijn juist verhoogd op het traject van het centrum van Neder-over-Heembeek tot aan de tram. Er blijft ook nog altijd een dienst van bus 47 bestaan die het volledige traject aflegt van het centrum van Neder-over-Heembeek tot aan het De Brouckèreplein en

- L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "l'évolution du dossier de construction d'un dépôt de la STIB sur le site Marconi-SAIT".

M. le président.- La parole est à Mme Béatrice Fraiteur.

Mme Béatrice Fraiteur.- Dans le contrat de gestion passé entre la STIB et la Région bruxelloise pour la période 2007-2011, on apprenait au milieu de l'année 2007 que la STIB construirait deux nouveaux dépôts de trams : l'un à Haren (2007-2008) et l'autre, qui fait aujourd'hui l'objet de ma question, sur le site Marconi-SAIT, à cheval sur les communes de Forest, Uccle et Drogenbos.

Depuis plus de deux années, des associations de riverains se sont constituées pour préserver leur quartier et contester le projet de la STIB. Le projet est important : il s'agit d'un dépôt de 75 trams et d'un atelier technique en accueillant 15 autres. La commune de Drogenbos s'est clairement opposée au projet en cherchant des mesures alternatives, tandis que les communes de Forest et Uccle émettaient également quelques réserves.

En juin dernier, la commission de concertation recommandait au gouvernement bruxellois une étude d'incidences ainsi que l'étude de pistes alternatives. Cette levée de boucliers n'était pas injustifiée. En effet, le projet en cours risquait de porter une lourde atteinte au cadre et à la qualité de

dat vooral op vraag van oudere mensen in Nederover-Heembeek.

- Het incident is gesloten.

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de voortgang van het dossier voor de bouw van een MIVB-remise op de site Marconi-SAIT".

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- Uit het beheercontract van de MIVB voor de periode 2007-2011 blijkt dat de MIVB plannen heeft voor twee nieuwe opslagplaatsen, één in Haren en één op het terrein Marconi-SAIT op het grondgebied van Vorst, Ukkel en Drogenbos.

Buurtverenigingen voeren al twee jaar actie tegen deze laatste plannen. Het gaat om een grootschalig project, met name een remise voor 75 trams en een technisch atelier voor 15 trams. De gemeente Drogenbos is ronduit tegen het project gekant en ook Vorst en Ukkel hebben bezwaren.

In juni 2009 heeft de overlegcommissie de regering aanbevolen om een effectenstudie op te stellen en alternatieven te bestuderen. Het protest was immers gegrond, gelet op de aantasting van de levenskwaliteit van de wijk (lucht-en lichtverontreiniging, geluidsoverlast, ontbreken van een bufferzone, de nabijheid van woongebieden, overstromingsrisico, enzovoort).

De ontwikkeling van de activiteiten van de MIVB is noodzakelijk, maar mag niet ten koste van de

vie des habitants du quartier et d'occasionner pollution atmosphérique, pollution lumineuse, pollution sonore, absence de zone tampon, problèmes dus à la proximité d'habitations, risques d'inondations etc.

Nous pouvons comprendre les besoins de la STIB pour le développement de ses activités, mais cela ne doit pas se faire coûte que coûte, ni au préjudice du citoyen. La STIB est un service public. Elle doit desservir de manière correcte cette zone de Bruxelles, mais il ne faut pas pour autant compenser cette nouvelle desserte par de telles nuisances.

Plusieurs articles de presse divergents ont paru. "La Dernière heure" du 23 septembre dernier, évoquant Marconi, faisait état d'un projet « mort-né ». Néanmoins, à la lecture de l'article, on découvre que le projet est loin d'être mort. Ensuite est paru l'article du "Soir", « Dépôt Marconi confirmé » et, aujourd'hui, « Marconi menacé ».

A la question que ma collègue Mme Teitelbaum avait posée à votre prédécesseur, ce dernier avait répondu en déclarant rester ouvert à toute alternative. D'autres sites existent dans la zone de Bruxelles, que ce soit à Drogenbos, Ruisbroek ou Sint-Pieters-Leeuw. Il me semble qu'il s'agit là de pistes à ne pas négliger sous prétexte que l'on se situe en Flandre et que celle-ci n'accepterait pas un dépôt de la STIB sur son territoire. L'essentiel est d'en parler et ne pas se braquer par avance sur une éventuelle réponse négative de son interlocuteur.

Bruxelles et les Bruxellois supportent le coût des externalités occasionnées par les 370.000 navetteurs qui entrent chaque jour dans Bruxelles et qui bénéficient de ses infrastructures. Il n'y a pas de raison que la dynamique soit unilatérale, et que la Flandre puisse bénéficier de tous les avantages financés par les Bruxellois et n'accepte pas une petite charge sur son territoire.

Compte tenu de ce qui précède, mes questions à la ministre sont les suivantes.

Pour quelles raisons ce projet prend-il du retard ?
Quelles sont les principaux obstacles au projet ?

Dans quel sens le nouveau projet va-t-il être modifié ? Les demandes des riverains et des communes concernées seront-elles rencontrées ?
Quelles sont les pistes alternatives possibles ?

burgers gaan. De inwoners van dit gebied moeten over een correct aanbod aan openbaar vervoer kunnen beschikken zonder dat ze daar een hoge prijs voor moeten betalen.

Ook de berichtgeving over dit project is erg uiteenlopend.

Uw voorganger heeft in een antwoord aan mevrouw Teitelbaum verklaard dat hij openstond voor alternatieven. Er bestaan nog andere mogelijke vestigingsplaatsen voor dit project, bijvoorbeeld in Drogenbos, Ruisbroek en Sint-Pieters-Leeuw. Dat deze terreinen in Vlaanderen liggen zou geen bezwaar mogen zijn. Het is belangrijk dat er overleg wordt gepleegd.

Zo betaalt Brussel ook voor de overlast van de 370.000 pendelaars die gebruik maken van de gewestelijke infrastructuur. Vlaanderen mag daar best eens wat tegenoverstellen.

Waarom loopt het project vertraging op? In welke zin zal het gewijzigd worden? Houdt u rekening met de vragen van de buurtbewoners en de gemeenten? Welke alternatieven hebt u onderzocht? Hebt u daarover contacten met uw Vlaamse collega?

Celles-ci ont-elles déjà été explorées ?

Etes-vous en contact avec votre homologue flamand afin d'envisager une alternative éventuelle sur le territoire flamand ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB a établi sa demande de permis d'urbanisme et d'environnement sur la base du schéma directeur approuvé par le gouvernement le 17 juillet 2008.

Dans le cadre de la procédure engagée, la commission de concertation a formulé au gouvernement la recommandation de soumettre le projet de la STIB à une étude d'incidences. Toutefois, le gouvernement ne s'étant pas prononcé dans le délai requis en ce sens, il n'y a pas lieu d'y procéder.

Il reste que moi-même et la STIB sommes sensibles aux critiques formulées par les riverains et les communes concernées. La STIB s'est dès lors engagée à sensiblement adapter son projet. Signalons au passage que le site Marconi se trouve sur le territoire d'Uccle et non de Drogenbos, même si Drogenbos est très proche.

Comme les améliorations envisagées dépassent le caractère admissible par le CoBAT (Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire) sans procéder à une nouvelle demande de permis, l'option a été choisie de déposer une nouvelle demande, sans toutefois retirer la première.

En outre, le nouveau dossier sera accompagné d'un rapport d'incidences qui sera aussi complet que possible et mettra en comparaison les différentes alternatives de localisation envisagées.

Le nouveau projet comprendra ainsi plusieurs améliorations :

Le hall d'entretien des trams verra sa capacité réduite de quinze à dix trams, et une nouvelle orientation d'implantation est étudiée, pour réduire l'emprise générale du bâtiment et créer une zone tampon plus importante entre le dépôt et les habitations les plus proches.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De MIVB heeft een stedenbouwkundige vergunning en een milieuvergunning aangevraagd op basis van het richtschema dat de regering op 17 juli 2008 goedkeurde.

De overlegcommissie heeft de regering aangeraden een effectenstudie uit te voeren. De regering heeft zich daarover niet binnen de termijn uitgesproken.

De MIVB en ikzelf zijn gevoelig voor de kritiek van de buurtbewoners en de gemeenten. De MIVB heeft beloofd haar project aan te passen. Overigens ligt het Marconiterrein in Ukkel en niet in Drogenbos.

De aanpassingen waren van die aard dat het BWRO (Brussels Wetboek voor Ruimtelijke Ordening) ons verplichtte een nieuwe vergunning aan te vragen. We hebben de eerste aanvraag echter niet ingetrokken.

Bij het nieuwe dossier zal een effectenstudie gevoegd worden, waarin alle mogelijke locaties worden vergeleken.

Het nieuwe project zal de volgende verbeteringen omvatten:

De tramremise zal slechts tien trams kunnen bevatten en zal in een andere richting georiënteerd worden. Zo komt er een grotere bufferzone tussen het gebouw en de woningen.

Door een betere planning zal ook de overlast door lawaai en trillingen verminderen en de architecturale benadering wordt verbeterd.

Er wordt ook meer aandacht besteed aan de waterafvoer en aan de impact op het verkeer in de wijk.

Uiteraard heb ik hierover contacten met het

Des précisions seront apportées tant sur le plan de la maîtrise des bruits et vibrations provoqués par le dépôt et le passage des trams dans le quartier environnant. L'approche architecturale sera encore améliorée.

Des précisions seront apportées concernant la gestion des eaux et la maîtrise des risques d'inondations. Une étude détaillée sera réalisée concernant l'incidence du projet sur la circulation dans le quartier.

Il va de soi que je suis en contact avec les autorités communales de Drogenbos, avec lesquelles je souhaite entretenir les meilleures relations possibles.

Nous avons examiné et examinerons encore avec tout le sérieux requis les propositions d'implantations alternatives du dépôt, en ce compris en Région flamande.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je suis contente de voir qu'il y aura une étude d'incidences et que des sites alternatifs vont être étudiés.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est un rapport d'incidences.

Mme Béatrice Fraiteur.- Il est dommage de ne pas faire une étude d'incidences, qui serait plus complète. Néanmoins, je suis contente qu'on étudie des pistes alternatives quant à l'endroit prévu pour ce dépôt.

Y a-t-il des questions de délai ? On a entendu dans la presse que le projet était reporté, que les budgets n'étaient peut-être pas là et que Marconi ferait les frais du report. Qu'en est-il ?

Pourquoi un simple rapport et pas une étude d'incidences ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tout recommencer va prendre pas mal de temps. Je rappelle à la commission que c'est déjà le troisième endroit du sud de la Région où la STIB veut créer

gemeentebestuur van Drogenbos.

We onderzoeken alternatieve locaties voor de remise, ook in Vlaanderen.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat er een effectenstudie komt en dat u nagaat of de alternatieven haalbaar zijn.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het gaat om een effectenrapport.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).*- *Een effectenstudie was wellicht vollediger geweest. Waarom geen effectenstudie?*

Volgens de pers zou het project worden uitgesteld wegens een gebrek aan middelen. Klopt dat?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het is al het derde terrein in het zuiden van het gewest dat door de MIVB wordt aangeboord. Een bijkomende remise in het zuiden*

un dépôt. Ce dépôt est absolument nécessaire. Les nouvelles rames de tram vont arriver en janvier prochain au rythme de deux par mois. Où va-t-on les mettre ?

Il y a urgence et il faudra, déjà, trouver une solution intermédiaire. On pense à accélérer l'extension du dépôt de Haren, qui a déjà son permis. Cela entraînera évidemment un coût supplémentaire, puisque les trams devront traverser toute la Région en soirée pour rentrer au dépôt. Donc, toute suggestion de lieu pour la construction d'un dépôt au sud de Bruxelles est la bienvenue. En attendant, nous proposerons un nouveau projet pour Marconi qui tiendra compte des critiques reçues, notamment de la part des riverains.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

**concernant "le réaménagement prévu de
l'avenue Charles Woeste".**

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Le gouvernement bruxellois a annoncé en 2008 le réaménagement de l'avenue Charles Woeste à Jette, en ce compris la plantation d'arbres, le réaménagement des trottoirs et l'aménagement d'une piste cyclable.*

Cependant, en avril 2008, une septantaine de cyclistes locaux ont protesté contre les plans du ministre de l'époque, qui ne prévoient pas de piste cyclable à part entière et impliquent un accès dangereux à un rond-point.

Lors de l'enquête publique, les cyclistes ont déposé une plainte volumineuse, basée sur le vade-mecum

is een absolute noodzaak, omdat er vanaf januari 2010 maandelijks twee trams zullen bijkomen. Nu al zal er een tussenoplossing nodig zijn.

Men zou de remise van Haren kunnen uitbreiden, aangezien die vergunning in orde is. Dat zou echter tot bijkomende verplaatsingskosten leiden, aangezien de trams 's avonds heel het gewest moeten doorkruisen om de remise te bereiken. Als we geen volwaardig alternatief vinden, zullen we voor het Marconiterrein een nieuw project indienen, dat rekening houdt met de opmerkingen van de buurtbewoners.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

**betreffende "de geplande heraanleg van de
Woestelaan".**

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- In de loop van 2008 werd door de Brusselse regering bij monde van de toenmalige minister van Openbare Werken aangekondigd dat de Woestelaan in Jette volledig zou worden heraangelegd, met inbegrip van de aanplanting van bomen, de heraanleg van de voetpaden en de aanleg van een fietspad. Op zich was dat goed nieuws, want het dossier vroeg al jaren om aandacht.

In april 2008 protesteerden echter ruim 70 lokale fietsers tegen de plannen van de voormalige minister, die bij de geplande heraanleg geen volwaardig fietspad zouden voorzien. Zo zou er een voor fietsers gevaarlijke toegang tot een rotonde

vélo flamand, du matériel scientifique et des connaissances locales. Les cyclistes ont demandé un aménagement adapté aux moins aguerris d'entre eux, en utilisant une piste cyclable séparée de la chaussée. Cette attitude se démarque de la vision suivie par le précédent gouvernement bruxellois, dont les aménagements s'adressaient davantage aux cyclistes confirmés.

La piste cyclable prévue par l'ancien ministre devait être complètement grise, au même niveau que la chaussée, avec ici et là quelques portions d'asphalte rouge et des logos de vélo peints au sol. Ce type de piste présente l'inconvénient que beaucoup d'usagers de la route ne l'identifient pas comme une piste cyclable et l'utilisent souvent comme une place de stationnement, imposant aux cyclistes des manoeuvres dangereuses.

Selon les statistiques de 2002 de l'IBSR, les piétons et les cyclistes représentent un tiers des 200 morts et blessés graves en région bruxelloise. Dans 40% des cas, l'accident est dû à un mauvais stationnement sur les trottoirs et les pistes cyclables.

Le quartier de l'avenue Woeste compte également de nombreuses écoles primaires et secondaires, qui représentent un énorme potentiel de cyclistes. De plus, l'avenue Woeste se trouve sur le trajet du très attendu itinéraire cyclable régional n° 9.

A l'heure actuelle, le nombre de déplacements à vélo avoisine les 2 à 3%, contre une moyenne de 18% en Flandre, avec des pointes de 30%, à Brugge notamment. Ils concernent surtout des cyclistes qui ne redoutent pas de s'imposer dans le trafic. Pour atteindre une masse critique cycliste de 10 à 15%, il faut donner aux cyclistes moins sûrs d'eux ou débutants la garantie de pouvoir circuler en sécurité.

Le réaménagement de l'avenue Woeste en 2010 fait-il toujours partie de vos projets ? Quand les travaux débiteront-ils véritablement ?

Êtes-vous disposée à reconsidérer les plans en fonction de la piste cyclable uniquement, et d'opter résolument pour une piste cyclable complètement rouge et clairement séparée de la chaussée par une différence de niveau ?

komen. Op dit ogenblik is die toekomstige rotonde nog een gewoon kruispunt met verkeerslichten.

Tijdens het openbaar onderzoek hebben de fietsers een lijvig bezwaarschrift ingediend dat gebaseerd is op het Vlaamse fietsvademecum, op wetenschappelijk materiaal en op lokale terreinkennis. De fietsers vroegen een aanleg op maat van de minder assertieve of beginnende fietser, die in het jargon wel eens "de schildpad" wordt genoemd, door gebruik te maken van een duidelijk van de rijweg gescheiden fietspad. Dit staat haaks op de visie die de vorige Brusselse regering volgde en die eerder een aanleg voor de meer assertieve fietser (ook wel "de haas" genoemd) op het oog had.

Het door de vorige minister geplande fietspad zou er als volgt uitzien: volledig grijs, op hetzelfde niveau als de rijbaan, met af en toe een stukje rood asfalt en fietslogootjes op de grond geschilderd. Dit type van op de rijbaan aangelegde fietspad heeft tal van nadelen: veel weggebruikers gebruiken of erkennen dit type niet als een fietspad en beschouwen het vaak als parkeerplaats. Bij elke auto die slechts "voor een paar minuten" parkeert, moet de fietser een gevaarlijk manoeuvre naar links uitvoeren, tussen het rijdend verkeer. Het is een manoeuvre dat ervaren, assertieve fietsers gemakkelijk zullen uitvoeren, maar beginnende fietsers of tieners daarentegen zullen dit niet zo vlot aankunnen.

Volgens de statistieken van het BIVV uit 2002, die weliswaar verouderd, maar nog steeds relevant zijn, nemen voetgangers en fietsers een derde van de 200 doden en zwaargewonden in het Brussels Gewest voor hun rekening. In 40% van de gevallen is het ongeval te wijten aan foutparkeerders op fiets- en voetpaden.

De toegang tot de rotonde zou volgens de plannen van de vorige minister zo worden aangelegd dat de fietser zich als levend doelwit tussen het aankomende verkeer moet wringen. De fietser moet ritsen met de auto's en vrachtwagens. In geval van filevorming zal de fietser zich op een bepaald moment tussen twee stilstaande wagens moeten gaan inwurmen, waarbij hij letterlijk zijn voorwiel tussen de bumpers moet steken en wachten tot de eerste wagen wat opschuift, omdat hij er anders niet tussenin geraakt. Beginnende fietsers zijn niet

Les cyclistes demandent l'abandon du projet de rond-point. Au cas où celui-ci devrait malgré tout être retenu, êtes-vous disposée à faire le choix d'un petit rond-point, d'une largeur suffisante, en prévoyant un accès séparé pour les cyclistes ?

assertief genoeg om een dergelijk manoeuvre uit te voeren.

Een bijkomend aspect is dat er in de buurt van de Woestelaan heel wat lagere en middelbare scholen zijn met een enorm potentieel aan fietsers. Bovendien ligt de Woestelaan op het traject van de zeer lang verwachte gewestelijke fietsroute nr. 9.

Momenteel bedraagt het aantal fietsverplaatsingen in Brussel slechts 2 tot 3%. Het gaat vooral om assertieve fietsers. Indien men een kritische fietsmassa van 10 tot 15% in Brussel wil bereiken (in Vlaanderen bedragen de fietsverplaatsingen gemiddeld 18% met uitschieters rond 30%, bijvoorbeeld in Brugge), zal men de minder assertieve of beginnende fietsers, alsook hun ouders, de garantie moeten geven dat zij veilig in Brussel kunnen fietsen.

Bent u nog steeds van plan om de Woestelaan heraan te leggen in 2010? Wanneer zullen de werken effectief starten?

De totale breedte van de Woestelaan bedraagt bijna 24 meter en de laan zal van geveltuin tot geveltuin volledig worden heraangelegd. Bent u bereid om de plannen te herbekijken enkel wat het type fietspad betreft en resoluut te kiezen voor een volledig rood en volledig van de rijbaan gescheiden fietspad (eventueel met een bufferzone van planten) met een duidelijk hoogteverschil tussen rijbaan en fietspad?

De fietsers vragen om geen rotonde aan te leggen en het kruispunt met verkeerslichten te behouden. Als er toch voor een rotonde wordt gekozen, bent u dan bereid om de plannen te herbekijken en te kiezen voor een kleine rotonde met een voldoende brede en gescheiden toegang voor de fietsers?

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le contexte budgétaire ne permet pas de réaliser le réaménagement de l'avenue Woeste en 2010. Le permis d'urbanisme délivré résulte d'une étude menée en concertation avec toutes les parties concernées. Les adaptations demandées, tant à la piste cyclable qu'au rond-point, nécessitent une modification de ce permis*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Door de budgettaire context kunnen we de Woestelaan niet heraanleggen in 2010. De afgeleverde stedenbouwkundige vergunning is het resultaat van een studie die in overleg met alle betrokken partijen is uitgevoerd. De gevraagde aanpassingen aan zowel het fietspad als de rotonde zijn enkel mogelijk als deze stedenbouwkundige vergunning

d'urbanisme. Le rond-point a été ajouté à la demande de la commune de Jette, mais les cyclistes et la STIB sont dubitatifs par rapport à cette option.

En outre, à cause du report des travaux, la STIB estime qu'il serait opportun de s'occuper de la zone des voies en même temps puisque le remplacement de celles-ci est prévu en 2015. Cela permettrait de limiter les inconvénients pour les riverains. J'ai donc l'intention de me concerter avec la commune quant au traitement de ce dossier. J'évoquerai votre préoccupation pour les cyclistes.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *C'est une bonne chose de veiller au remplacement des voies. Cela constitue peut-être aussi une solution aux problèmes que j'ai mentionnés. Le réaménagement de cet axe doit être une priorité vu l'ancienneté de ce dossier. Quand les travaux commenceront-ils effectivement ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *J'ai prochainement rendez-vous avec la commune de Jette qui sera déçue de ce que les travaux ne puissent commencer en 2010. Comme nous devons examiner avec la STIB comment combiner le réaménagement de l'avenue Woeste avec le remplacement des voies, je ne peux pas encore vous présenter de calendrier. Je suis consciente du fait que ce projet traîne depuis trop longtemps et j'espère pouvoir vous donner une réponse plus concrète d'ici quelques mois.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE d'URSEL

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA**

gewijzigd wordt. De rotonde is toegevoegd op expliciete vraag van de gemeente Jette. Niet enkel de fietsers, maar ook de openbare vervoersmaatschappij heeft vragen bij deze optie.

Gezien het uitstel van de werken, vindt de MIVB dat we dan beter in één beweging ook de spoorzone kunnen aanpakken. Het oorspronkelijk geplande moment om de sporen te vervangen (2015) nadert immers en de werken aan de Woestelaan komen er pas vanaf 2011. Het zou voor de omwonenden logischer zijn om de ongemakken te beperken door beide werken in één project te gieten. Het is mijn bedoeling om met de gemeente te overleggen op welke manier we dit dossier verder moeten aanpassen. Uw bezorgdheid voor de fietsers zal ik daarbij zeker bespreken.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- U zegt dat de werken pas ten vroegste in 2011 beginnen. Het is zeer goed dat u wacht op de vervanging van de sporen. Ook dat kan misschien een oplossing vormen voor de problemen die ik vermeld heb. Gezien de ouderdom van het dossier, zou deze heraanleg echter wel een prioriteit moeten zijn. Wanneer zouden de werken echt plaatsvinden?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb binnenkort een afspraak met de gemeente Jette, die ontgoocheld zal zijn dat we niet in 2010 kunnen starten. Ik begrijp dat ook, maar we worden door de financiële toestand gedwongen om een aantal werken te vertragen. We zullen opnieuw moeten bekijken, samen met de MIVB, hoe we de heraanleg van de Woestelaan kunnen combineren met de vervanging van de sporen, dus ik kan u nog geen tijdschema voorleggen. Ik ben er mij echter van bewust dat dit project al heel lang op tafel ligt en ik hoop dat ik u binnen enkele maanden een concreter antwoord kan geven.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE d'URSEL

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE**

**RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

concernant "le réseau Noctis".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Mis en service en avril 2007, le réseau de bus nocturne Noctis permet aux usagers de relier, entre 0h15 et 3 heures du matin, le centre de Bruxelles à la périphérie interne de la ville durant les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche.

L'accord de gouvernement 2009-2014 vise une amélioration des fréquences, de la régularité et de la vitesse commerciale des véhicules de la STIB. Le réseau de nuit Noctis est-il visé par ces objectifs ?

Associée au gouvernement précédent, qui a initié ce réseau en dépit d'une certaine réticence de la société des transports publics, vous voilà à présent en charge de la tutelle sur cet opérateur. Lors de votre rentrée politique, nous avons pu prendre connaissance, par voie de presse, que vous hésitez quant à la poursuite de ce service au profit, semble-t-il, du système de taxis collectifs Collecto.

Par ailleurs, la presse annonce aujourd'hui que la STIB doit économiser 46 millions d'euros. La suppression du réseau Noctis est une des pistes d'économies envisagées. Pouvez-vous nous expliquer ce revirement de politique après deux ans ?

La STIB va procéder à l'évaluation de son réseau afin que celui-ci coûte moins cher. Cela signifie-t-il que Noctis ne correspond pas ou plus à la demande des Bruxellois ?

Votre prédécesseur avait annoncé une réorganisation du réseau dès le premier septembre 2008. Il précisait par exemple que Noctis passerait de un à quatre pôles de départ de façon à assurer une meilleure fréquence, en tout cas en première couronne. Ces changements ont-ils été opérés ? Des lignes ont-elles été renforcées ou éventuellement supprimées ?

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "het Noctis-net".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- Het Noctis-net werd opgericht in april 2007. Sindsdien worden er op vrijdag- en zaterdagochtend bussen ingelegd tot 03.00 uur 's ochtends.

In het regeerakkoord staat dat de frequentie en de reissnelheid van de MIVB wordt opgedreven. Geldt dat ook voor Noctis?

Mevrouw Grouwels, ik las dat u vraagtekens plaatst bij Noctis en overweegt om het systeem af te schaffen ten voordele van Collecto, het systeem van collectieve taxi's. Bovendien moet de MIVB 46 miljoen euro besparen. Er zou worden overwogen om Noctis af te schaffen. Kunt u dat toelichten? Is er soms geen vraag meer naar Noctis?

Uw voorganger had een reorganisatie van Noctis aangekondigd. De lijnen van het netwerk zouden voortaan op vier plaatsen vertrekken in de stad. Is die maatregel uitgevoerd? Zijn er lijnen geschrapt of uitgebreid?

Hoeveel heeft Noctis gekost? Hoeveel passagiers maken gebruik van het netwerk?

Sinds 1 februari gelden de gewone tickets van de MIVB ook voor Noctis. Hoeveel kost die maatregel? Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de ticketverkoop 10% van de kostprijs zou dekken.

De reorganisatie zou ertoe moeten leiden dat het systeem goedkoper wordt. Uw voorganger zei dat hij daardoor 1 miljoen euro kon besparen. Deelt u die mening?

A ce jour, pouvez-vous me préciser les montants engagés pour le fonctionnement de ce réseau, sachant que 3,6 millions d'euros avaient été avancés pour le lancement du réseau, auxquels se sont ajoutés 150.000 euros pour en assurer la promotion. Combien ce réseau a-t-il transporté de passagers par an, par mois, par week-end ?

Depuis le 1er février dernier, le réseau de nuit Noctis est praticable avec un titre de jour (ticket 1 voyage, 10 voyages, 1 jour, abonnement,...) Quel est le manque à gagner supporté par la STIB depuis que le prix a été lissé sur le parcours de jour, dès lors que la vente de billets à trois euros devait couvrir 10% des coûts pour autant que Noctis totalise 2.350 usagers réguliers. Quel a été le réel coût de l'abaissement des tarifs ?

La nouvelle réorganisation devait entraîner un coût d'exploitation moins élevé. Votre prédécesseur ayant précisé que « l'augmentation de la fréquence et la réorganisation permettraient d'économiser 1 million d'euros », pouvez-vous nous confirmer cette information ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le volet de l'accord de gouvernement 2009-2014 relatif à l'amélioration des fréquences, de la régularité et de la vitesse commerciale des lignes de la STIB ne concerne pas le réseau Noctis. Il est en effet sans objet pour le réseau de nuit, puisque les lignes concernées sont exploitées exclusivement pendant les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche, en dehors des périodes durant lesquelles les problèmes de régularité et de vitesse commerciale sont constatés.

Lors de sa création en avril 2007, le réseau Noctis comportait vingt lignes différentes et son coût annuel d'exploitation était évalué à environ 3,6 millions d'euros, qui a été ramené à 3 millions d'euros grâce à une optimisation interne à la STIB après mise en exploitation.

Durant les 47 premières semaines d'exploitation, la fréquentation moyenne de Noctis s'est élevée à environ 2.100 voyageurs par week-end, avec cependant de fortes variations en fonction d'événements particuliers tels que Couleur Café ou

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het hoofdstuk van het regeerakkoord 2009-2014 betreffende de verbetering van de frequenties, van de regelmatigheid en de reissnelheid van de MIVB-lijnen heeft geen betrekking op het Noctisnet. De betrokken lijnen zijn immers uitsluitend in dienst tijdens de weekendnachten.*

Bij de oprichting in april 2007 telde het Noctis-net 20 verschillende lijnen. De jaarlijkse exploitatiekost werd geraamd op 3,6 miljoen euro en teruggebracht naar 3 miljoen euro ingevolge een interne optimalisering.

Tijdens de 47 eerste exploitatieweken telde het Noctis-net gemiddeld 2.100 reizigers per weekend, met een aantal uitschieters bij evenementen, zoals Couleur Café of Nuit Blanche.

Het beheercontract van de MIVB bepaalt dat de dekkingsgraad van Noctis 10% moet bereiken in het eerste exploitatiejaar en 15% nadien. Na een jaar echter was de dekkingsgraad amper 9%. Om

la Nuit Blanche.

Le contrat de gestion de la STIB prévoit que le taux de couverture de Noctis devait atteindre 10% la première année d'exploitation et 15% ultérieurement. Après pratiquement un an d'exploitation, il s'élevait à seulement 9%. Pour respecter l'objectif du contrat de gestion, il est exact que la STIB a été amenée à réorganiser l'offre à partir du 1er septembre 2008, ce qui a également permis de mieux assurer l'adéquation entre l'offre et la demande.

Cette réorganisation a par ailleurs intégré plusieurs enseignements découlant des premiers mois d'exploitation, ce qui a conduit à redéfinir le réseau de manière à diversifier les pôles desservis dans l'hyper-centre (De Brouckère, Bourse, Porte de Namur et Gare du Midi) et à renforcer les fréquences de passage dans la première couronne, grâce à l'établissement de troncs communs.

Deux lignes ont par ailleurs été supprimées. L'ensemble de ces modifications a permis de ramener le coût annuel d'exploitation de Noctis à 2 millions d'euros.

Dans les semaines qui ont suivi la restructuration de septembre 2008, et avant la modification tarifaire de février 2009, la fréquentation est tombée à environ 1.700 utilisateurs par week-end. Il doit cependant être souligné que la diminution de la fréquentation globale était déjà entamée depuis l'été 2008 et est, dès lors, en grande partie antérieure aux changements intervenus sur le réseau en septembre 2008.

Le changement tarifaire de février 2009 - réseau accessible au même tarif que le réseau de jour, sans supplément pour les abonnés - a fondamentalement modifié la fréquentation du réseau Noctis, puisque celle-ci a doublé entre les mois de janvier et février, passant de 1.700 à près de 3.500 clients par week-end. En dépit de cette forte augmentation de la fréquentation, la recette moyenne a diminué de près de 60% par rapport à la recette moyenne enregistrée entre la restructuration de septembre 2008 et le changement tarifaire, et s'élève actuellement à un peu plus de 2.000 euros par week-end.

Suite à la mise en service du système de taxis

de doelstelling van het beheercontract na te komen, heeft de MIVB haar aanbod vanaf 1 september 2008 gereorganiseerd. Daardoor kwam er een betere overeenstemming van vraag en aanbod.

Deze reorganisatie heeft het netwerk opnieuw gedefiniëerd om meerdere polen in het hypercentrum te bedienen (De Brouckère, Beurs, Naamsepoort en Zuidstation). De frequentie in de eerste kroon werd verbeterd via gemeenschappelijke stukken. Twee lijnen werden afgeschaft. Al die wijzigingen hebben ervoor gezorgd dat de jaarlijkse exploitatiekost van Noctis tot 2 miljoen euro is gedaald.

Na de herstructurering van september 2008 en voor de tariefwijziging van februari 2009, is het aantal reizigers teruggeslagen tot 1.700 per weekend. Deze daling van het aantal reizigers deed zich reeds voor tijdens de zomer van 2008 en vond dus plaats vóór de wijzigingen aan het net in september 2008.

Sinds februari 2009 gelden overdag en 's nachts dezelfde tarieven. Daardoor verdubbelde het aantal reizigers tussen januari en februari van 1.700 tot bijna 3.500 per weekend.

Ondanks de sterke toename van het aantal reizigers is de gemiddelde opbrengst met bijna 60% gedaald in vergelijking met de gemiddelde opbrengst tussen de herstructurering van september 2008 en de tariefwijziging. Momenteel bedraagt de opbrengst iets meer dan 2.000 euro per weekend.

Sinds 1 september 2008 bestaat er naast Noctis ook het collectieve taxisysteem Collecto. We zouden best de synergie tussen beide systemen versterken, bijvoorbeeld door hen in tijd en ruimte meer complementair te maken. Daar denken we over na.

collectifs Collecto le 1er septembre 2008, il me semble effectivement opportun de réfléchir au renforcement des synergies entre les deux systèmes, qui visent chacun à offrir une solution de mobilité pendant la nuit à Bruxelles. Cela pourrait par exemple prendre la forme d'une meilleure complémentarité dans le temps et dans l'espace des deux systèmes, où le Collecto pourrait remplacer utilement certaines dessertes Noctis rencontrant moins de succès. La réflexion est toujours en cours.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- De nombreux jeunes, qui utilisaient les services de Noctis au début, ont fini par se tourner vers les taxis Collecto, en raison de l'irrégularité du passage des bus.

Je note que ce n'est pas la fin du système. Vous allez conserver quelques lignes. Les études sont en cours depuis pas mal de temps déjà. Comment comptez-vous procéder ? La proposition d'associer le passage des bus à certains événements, pour lesquels la demande des Bruxellois est réelle, me semble très intéressante.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous sommes en train d'accélérer la réflexion sur l'avenir de Noctis. Certaines lignes connaissent un grand succès et beaucoup plaident pour leur maintien. Pour ce qui est d'associer Noctis à certains événements, c'est déjà le cas maintenant. Nous tiendrons compte de ce critère. Notre réflexion se poursuit dans le but de décider prochainement de la forme que prendront Noctis et Collecto.

Quoi qu'il en soit, nous maintiendrons, au moins le week-end, une solution nocturne de transport en commun fiable et convenable.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. SERGE de PATOUL

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,**

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Veel jongeren die aanvankelijk Noctis gebruikten, maken nu gebruik van Collecto omdat de nachtbussen te onregelmatig rijden.*

U zult enkele lijnen behouden. Hoe zult u te werk gaan? Het is een interessant idee om de busritten te doen aansluiten op bepaalde evenementen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er wordt gepleit voor het behoud van die Noctis-lijnen die erg succesvol zijn. Nu al worden bussen ingelegd voor evenementen. Wij denken verder na over de complementariteit van Noctis en Collecto.*

In elk geval blijft er, zeker in het weekend, een betrouwbaar nachtelijk openbaar vervoer.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE de PATOUL

**AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE**

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,****concernant "la peinture des trams, bus et taxis".**

M. le président. –En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est lue par Mme Béatrice Fraiteur.

La parole est à Mme Fraiteur.

Mme Béatrice Fraiteur.– Lors de la législature précédente, le ministre en charge de la Mobilité s'est avéré vouloir être un "grand peintre". Effectivement, il s'est lancé dans la repeinte du charroi de la STIB, tant des trams que des bus, malgré les plaintes de nombreuses associations et de nombreux Bruxellois. Cette opération fut coûteuse. Le choix de la couleur s'avère être dangereux, de par le fait de son manque de luminosité. En particulier durant les périodes de la journée "entre chien et loup".

Cette couleur grise s'est avérée augmenter les dangers liés à la circulation des trams et des bus. Dans son interview à "La Libre Belgique" du 28 septembre, la ministre a déclaré, à la suite d'une question concernant la problématique de la repeinte des bus et trams : "Pas du tout. Et ce n'est absolument pas mon intention de le faire. Cela coûterait une fortune... Mais il existe d'autres manières de rendre les trams et bus plus voyants. Les transports en commun ne sont pas là pour plaire uniquement à l'homme de 40 ans, en bonne santé, mais aussi aux malvoyants, aux handicapés, aux personnes âgées et aux femmes..." Cette déclaration tranche avec le discours du ministre en charge de la Mobilité du précédent gouvernement.

La ministre actuelle indique clairement que le précédent gouvernement s'est lancé dans des dépenses coûteuses et sans le moindre intérêt puisque nous sommes aujourd'hui confrontés à un problème de visibilité des trams et bus vis-à-vis des publics cités par la ministre, dont les femmes. Il faut noter que la ministre des Transports vise de manière à peine voilée son prédécesseur, homme d'une quarantaine d'années, en bonne santé, qui argumentait de l'intérêt de la nouvelle couleur par le fait qu'il l'estimait sexy.

**REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,****betreffende "de kleur van de trams, bussen en taxi's".**

De voorzitter.– Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister wordt de mondelinge vraag door mevrouw Fraiteur voorgelezen.

Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).*– *Uw voorganger heeft het rollend materieel van de MIVB een nieuwe kleur gegeven, in weerwil van talrijke klachten van personen en verenigingen. Het bleek een dure maatregel te zijn, die bovendien negatief is voor de verkeersveiligheid: de kleuren zijn niet fel genoeg, waardoor de bussen en de trams slecht zichtbaar zijn bij schemering.*

Op 28 september verklaarde u in een interview met La Libre Belgique dat u niet van plan bent om de bussen en de trams te herschilderen, omdat dat te duur is. Tegelijk zei u dat het openbaar vervoer voldoende zichtbaar moet zijn in het stadsbeeld en dat het moet aangepast zijn aan alle categorieën van reizigers (slechtzienden, bejaarden, enzovoort). U bent het duidelijk niet eens met de keuze van uw voorganger, die de voorkeur gaf aan een "sexy" kleur.

Hoe ver staat het initiatief van minister Smet? Hoeveel heeft het gekost? Wat gebeurt er met de trams en de bussen die nog niet herschilderd zijn? Wat stelt u voor om de zichtbaarheid van de trams en bussen te verhogen?

Minister Smet legde de taxisector zwart en geel op als verplichte kleuren. Die maatregel lokte felle reacties uit. De sector was gekant tegen de beslissing omdat ze te duur was en een te nadrukkelijke en permanente herkenbaarheid beoogde.

Meer dan een parlamentslid wees erop dat de keuze om de taxi's zwart en geel te maken een politieke provocatie is.

U wees erop dat het te veel geld kost om de bussen en trams een andere kleur te geven. Ik veronderstel

Dès lors à ce stade plusieurs questions se posent. Où en est l'opération de repeinte des trams et bus lancée par le ministre Smet ? Peut-on en connaître les coûts ? Si tout le charroi n'a pas été repeint, comment seront traités les trams et bus non encore repeints ? Quelles sont les solutions de la ministre en vue de rendre plus visibles les trams et les bus ?

Par ailleurs, pour les taxis, le ministre Smet a pris la décision, avec l'accord du précédent gouvernement, d'imposer aux taxis les couleurs noire et jaune. Le débat de la couleur des taxis a suscité des passions. Le secteur des taxis a clairement fait connaître son opposition à ce choix pour des questions de coût et à cause d'une visibilité permanente excessive.

Dans l'enceinte parlementaire, plus d'un, dont les membres de la majorité de l'époque, ont souligné le caractère politiquement provocant de ce choix de couleurs.

Au vu des déclarations de la ministre concernant les coûts liés au fait de repeindre les bus et les trams, j'en conclus que le point de vue est identique pour les taxis.

Dès lors, pourriez-vous préciser si le projet de M. Smet concernant la mise en couleur des taxis en noir et jaune est abandonné ?

Enfin, avez-vous la volonté de vous concerter avec le secteur des taxis à ce sujet ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour ce qui est du matériel roulant de la STIB, 296 bus sont repeints sur les 300 prévus, pour un coût, jusqu'au 31 septembre 2009, de 1.000.000 d'euros. La peinture des bus a été réalisée dans le cadre de travaux de carrosserie consécutifs à des accidents. Pour les trams, 137 ont été repeints sur les 180 prévus, pour un coût - de 2006 à août 2009 - de 1.566.000 euros.

Les bus qui restent en jaune et qui ne sont pas concernés par le programme de peinture servent aux services spéciaux ou seront déclassés dans les mois à venir. La peinture de l'ensemble des trams visés sera effectuée d'ici la fin de l'année 2011. Les

dat u hetzelfde standpunt inneemt over de taxi's.

Worden de plannen van minister Smet om de taxi's een nieuwe kleur te geven opgeborgen? Hebt u daarover overleg gepleegd met de sector?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Tot 31 september 2009 zijn er bijna 300 bussen herschilderd, wat 1 miljoen euro kostte. Er werden ook al 137 van de 180 trams herschilderd. Dat kostte tot dusver 1,556 miljoen euro.

Sommige bussen krijgen geen nieuwe kleur, bijvoorbeeld omdat ze binnenkort van de weg worden gehaald. Tegen eind 2011 moeten alle trams de nieuwe kleuren hebben.

De studie over de verbetering van de zichtbaarheid van de voertuigen sluit aan bij de strategie van de periode 2008-2012 voor de toegankelijkheid van

trams pour lesquels ce n'est pas prévu - les types T7000 et T7700 - seront déclassés dans les années à venir.

L'étude pour l'amélioration de la visibilité des véhicules fait partie des projets repris dans la stratégie intégrée 2008-2012 pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports publics bruxellois. Cette stratégie intégrée a fait l'objet d'un avis favorable de la commission régionale de Mobilité le 25 juin 2008. Les malvoyants éprouvent des difficultés avec les nouvelles couleurs et nous sommes en train de chercher une réponse adéquate.

Quant à la couleur des taxis, elle est noire et manguet et non noire et jaune. Le projet d'arrêté a été approuvé en première lecture au gouvernement en date du 11 décembre 2008 et a ensuite été envoyé au Conseil d'Etat pour avis. Actuellement, les remarques du Conseil d'Etat doivent encore être examinées, tout comme l'impact budgétaire.

Je suis au courant des réticences du secteur des taxis rapportées par la presse. J'ai évidemment l'intention de mener une concertation avec ce secteur avant de prendre ou non une décision. J'entends ainsi, de manière constructive, chercher des solutions aux problèmes des exploitants de taxis. Ce point figurera certainement à l'ordre du jour du comité consultatif régional des taxis.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- J'entends bien que Mme la ministre compte chercher une réponse adéquate pour conférer davantage de visibilité aux trams et aux bus. Je note également que nous aurions pu éviter ces coûts supplémentaires si des couleurs adéquates avaient été choisies d'emblée. Je suis curieuse de connaître le prix que nous aurons à payer pour rendre à nouveau les trams et les bus visibles. Je note bien que le choix de la couleur des taxis se fera en concertation avec le secteur. Moi-même ou M. de Patoul suivrons votre action à ce sujet dans les mois à venir.

- *L'incident est clos.*

het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie gaf op 25 juni 2008 een gunstig advies voor die strategie. Slechtzienden hebben wel een probleem met de nieuwe kleuren van de bussen en trams. We zoeken een oplossing.

De nieuwe kleuren van de taxi's zijn trouwens zwart en mangogeel, en niet zomaar geel. Het ontwerp van besluit werd in eerste lezing aangenomen door de regering op 11 december 2008 en aan de Raad van State bezorgd. De adviezen van de Raad van State en de impact op de begroting moeten nog onderzocht worden. Ik weet dat de taxisector terughoudend is over de beslissing. Uiteraard zal ik overleggen met de sector, voordat ik een beslissing neem.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *U wilt de zichtbaarheid van de trams en de bussen verhogen. We hadden die kosten kunnen vermijden, als we meteen de juiste kleuren gekozen hadden. Hoeveel zullen we nu alweer moeten betalen? U zult met de sector overleggen over de kleur van de taxi's. De heer de Patoul en ik zullen dit de komende maanden volgen.*

- *Het incident is gesloten.*