



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 2 MAART 2011**

**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 2 MARS 2011**

---

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.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Dienst verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [civ@bruparlirisnet.be](mailto:civ@bruparlirisnet.be)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

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.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Service des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [civ@parlbruirisnet.be](mailto:civ@parlbruirisnet.be)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

<b>INHOUD</b>		<b>SOMMAIRE</b>	
<b>INTERPELLATIES</b>	9	<b>INTERPELLATIONS</b>	9
- van mevrouw Béatrice Fraiteur	9	- de Mme Béatrice Fraiteur	9
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de gevolgen van het aanleggen van busbanen voor het autoverkeer".		concernant "l'incidence de l'installation de bandes bus sur la circulation automobile".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Danielle Caron,	9	Interpellation jointe de Mme Danielle Caron,	9
betreffende "de busstroken die op verzoek van de MIVB in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangelegd zijn".		concernant "les bandes de bus installées à la demande de la STIB sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Emin Özkara, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Danielle Caron.</i>	13	<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Emin Özkara, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Béatrice Fraiteur, Mme Danielle Caron.</i>	13
<b>REGELING VAN DE WERK-ZAAMHEDEN</b>	23	<b>ORDRE DES TRAVAUX</b>	23
<b>INTERPELLATIES</b>	24	<b>INTERPELLATIONS</b>	24
- van mevrouw Béatrice Fraiteur	24	- de Mme Béatrice Fraiteur	24
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de kastanjebomen op de Winston Churchilllaan".		concernant "les marronniers de l'avenue Winston Churchill".	

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Marion Lemesre	24	Interpellation jointe de Mme Marion Lemesre,  à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement	24
tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,			
en tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		et à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de aangekondigde kapping van alle bomen aan de Churchilllaan".		concernant "l'annonce de l'abattage de tous les arbres de l'avenue Churchill".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Marion Lemesre, mevrouw Béatrice Fraiteur.</i>	30	<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Marion Lemesre, Mme Béatrice Fraiteur.</i>	30
<i>Moties - Indiening</i>	37	<i>Ordres du jour – Dépôt</i>	37
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	37	- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	37
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de uitvoering van het akkoordprotocol voor de intergewestelijke samenwerking met het oog op de tariefintegratie in het openbaar vervoer".		concernant "l'application du protocole d'accord de coopération interrégional prévoyant l'intégration des systèmes tarifaires dans les transports en commun".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel.</i>	40	<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Anne-Charlotte d'Ursel.</i>	40
- van mevrouw Annemie Maes	42	- de Mme Annemie Maes	42
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het elektrisch autodelen met Zen Car".		concernant "la voiture partagée électrique avec Zen Car".	

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,	42	Interpellation jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	42
betreffende "het onderzoek naar een nieuw systeem van carsharing met elektrovoertuigen".		concernant "l'étude du choix d'un nouveau système de véhicules en libre-service utilisant les technologies d'électromobilité".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	42	Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	42
betreffende "de steun van de minister aan het Zen Car-bedrijf en de vernietiging van de subsidie voor het E-Cambio-project".		concernant "le soutien de la ministre à la société Zen Car et l'annulation du subside au projet E-Cambio".	
<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Philippe Close, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Céline Delforge.</i>	44	<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Danielle Caron, Mme Brigitte De Pauw, M. Philippe Close, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Céline Delforge.</i>	44
MONDELINGE VRAGEN	61	QUESTIONS ORALES	61
- van mevrouw Isabelle Molenberg	61	- de Mme Isabelle Molenberg	61
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de begeleiding van de MIVB-reizigers door plaatsers tijdens de spitsuren".		concernant "les clients de la STIB encadrés par des placeurs durant les heures de pointe".	
- van de heer Jef Van Damme	64	- de M. Jef Van Damme	64
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de stand van zaken van de werken aan metrostation Graaf van Vlaanderen".		concernant "l'état d'avancement des travaux à la station de métro Comte de Flandre".	

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	64	- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	64
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "het bezoek van een afvaardiging uit Taiwan en de problematiek van de financiering van het openbaar vervoer".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "les apports de la visite de la délégation taïwanaise sur la question du financement des transports en commun".	
- van mevrouw Françoise Schepmans	66	- de M. Françoise Schepmans	66
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de bewaking van de opslagplaatsen van de Haven".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le gardiennage des entrepôts du Port".	
- van mevrouw Catherine Moureaux	68	- de Mme Catherine Moureaux	68
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de fietsmarkeringen".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "les marquages 'vélo'".	
- van mevrouw Françoise Schepmans	69	- de Mme Françoise Schepmans	69
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "het gebruik van LED-verlichting voor de gewestwegen".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "l'utilisation de lampes LED sur les voiries régionales".	
- van mevrouw Françoise Schepmans	71	- de Mme Françoise Schepmans	71
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

	betreffende "de economische toekomst van de Haven van Brussel".		concernant "l'avenir économique du Port de Bruxelles".
- van mevrouw Gisèle Mandaila	74	- de Mme Gisèle Mandaila	74
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het feit dat sommige verkeersdempels niet voldoen aan de wettelijke voorschriften".		concernant "la non-conformité de certains casse-vitesse".	
- van mevrouw Annemie Maes	77	- de Mme Annemie Maes	77
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "tram 9 van Simonis naar het noord-westen van Brussel en de beloofde parking op het Astridplein".		concernant "le tram 9 de Simonis au nord-ouest de Bruxelles et le parking promis sur la place Astrid".	
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	80	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	80
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de technische problemen met de gelede bussen Mercedes Citaro van de MIVB".		concernant "les problèmes techniques des bus articulés Mercedes Citaro de la STIB".	
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	83	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	83
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports.	
betreffende "de evolutie van het dossier betreffende de GEN-haltes in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant et "l'évolution du dossier relatif aux haltes RER en Région de Bruxelles-Capitale".	

- van de heer Emin Özkara	86	- de M. Emin Özkara	86
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de reorganisatie van het MIVB-net".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la réorganisation du réseau de la STIB".	

*Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.  
Présidence : M. Jamal Ikazban, président.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

**betreffende "de gevolgen van het aanleggen van busbanen voor het autoverkeer".**

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON,

**betreffende "de busstroken die op verzoek van de MIVB in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangelegd zijn".**

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Volgens een studie van Touring worden er vaak op de verkeerde plaatsen busstroken gecreëerd, wat tot nog meer files leidt. De studie bevat een lijst van 250 gevallen in Vlaanderen en 40 in Brussel.*

*Vaak worden busstroken helemaal doorgetrokken tot het kruispunt, terwijl ze volgens Touring 100 meter eerder zouden moeten stoppen om meer plaats te maken voor auto's die aanschuiven voor stoplichten.*

*Mevrouw Grouwels, op 3 februari 2010 zei u dat de MIVB de impact van de maatregel op de doorstroming van het openbaar vervoer evalueert en Mobiel Brussel op die van de rest van het verkeer. Dat antwoord is symptomatisch voor het gebrek aan een overkoepelende visie op mobiliteit.*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION 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'incidence de l'installation de bandes bus sur la circulation automobile".**

### INTERPELLATION JOINTE DE MME DANIELLE CARON,

**concernant "les bandes de bus installées à la demande de la STIB sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale".**

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

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Selon une étude menée par Touring, plusieurs exemples démontrent que l'aménagement de bandes réservées aux bus se fait parfois à des endroits inopportun et crée des embouteillages là où il n'y en avait pas auparavant. Cet aménagement ne répond donc pas à l'objectif souhaité de fluidité.

Cette même étude recense 250 sites propres en Flandre et une quarantaine à Bruxelles où ce problème aurait été constaté.

Il apparaîtrait que les bandes réservées aux bus sont parfois installées de manière illogique. Par exemple, elles s'étendent très souvent jusqu'aux carrefours alors que, toujours selon Touring, il serait préférable de les terminer 100 mètres avant pour dégager plus d'espace pour les voitures aux feux de signalisation. En effet, si ces feux sont

*Busstroken zijn noodzakelijk om de reissnelheid van het openbaar vervoer te verbeteren, maar het is ook belangrijk om automobilisten te stimuleren om het openbaar vervoer te nemen. Het openbaar vervoer moet echter efficiënt zijn.*

*Ik wil het gebruik van de auto in het gewest niet blindelings aanmoedigen. Alle vervoersmodi moeten in harmonie naast elkaar kunnen bestaan. Soms veroorzaken busstroken die zonder overleg met Brussel Mobiliteit zijn aangebracht, echter moeilijkheden. Bovendien zorgen files voor meer luchtvervuiling en daar is niemand bij gebaat.*

*Op 3 februari verklaarde u dat er op de Leuvensesteenweg geregelde tellingen worden uitgevoerd om de invloed van de busstroken op de rest van het verkeer te meten. Dat zou niet alleen het openbaar vervoer ten goede komen zei u, maar ook de overlast op deze weg die door het verkeer wordt veroorzaakt, verminderen. Wellicht is dat de redenering achter alle busstroken, al zal voor de MIVB de reissnelheid wel op de eerste plaats komen.*

*De mobiliteit in Brussel vergt voortdurend overleg. Er is nood aan een evaluatie van de maatregelen om de doorstroming in kaart te brengen en het autogebruik in goede banen te leiden.*

*Radicale maatregelen zullen de zaken er niet op vooruit helpen. De staking op 15 februari heeft aangetoond dat er al in grote mate voor openbaar vervoer wordt gekozen. Dat is een goede zaak. We kunnen nog meer mensen aanmoedigen om die keuze te maken.*

*Kiest de MIVB de locaties van busbanen zelf of pleegt ze overleg met Mobiel Brussel? Hebt u de impact hiervan op het autoverkeer onderzocht? Zult u een onafhankelijke instantie vragen om de voor- en nadelen van busbanen te onderzoeken? Hoe wilt u de commerciële snelheid van het openbaar vervoer verhogen, zonder de andere weggebruikers te hinderen?*

*Zowel autobestuurders, die soms geen andere keuze hebben, als reizigers met het openbaar vervoer moeten zich gemakkelijk kunnen verplaatsen in de stad.*

verts, ils permettent un écoulement de beaucoup plus de voitures.

À une question parlementaire posée le 3 février 2010 sur l'évaluation de la fluidité du trafic des voitures et des bus suite à l'aménagement de bandes réservées aux bus en Région de Bruxelles-Capitale, vous aviez répondu, Mme la ministre : "La STIB se concentre sur l'évaluation des résultats sur ses lignes et Bruxelles Mobilité, quant à elle, évalue le reste de la circulation". Cette réponse est symptomatique du manque de vision globale qu'a le gouvernement en matière de mobilité.

Ne me faites toutefois pas dire ce que je n'ai pas dit : je réaffirme en effet que les bandes de bus sont nécessaires pour améliorer la vitesse commerciale des transports publics. Il est également important d'inciter les automobilistes à utiliser les moyens de transports le plus appropriés à leurs déplacements et ce, en privilégiant évidemment l'usage des transports publics... Encore faut-il que ceux-ci soient performants et offrent à leurs clients une bonne liaison avec leur lieu de destination.

Mon propos ne vise pas à favoriser aveuglément l'usage de la voiture dans notre Région. Il est essentiel de créer à Bruxelles une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transport. Mais force est de constater que l'installation de bandes de bus parfois de façon inopportun, sans concertation avec Bruxelles Mobilité, rend la circulation difficile à certains endroits. De plus, le temps ainsi perdu dans les embouteillages constitue un facteur de pollution qui ne réjouit personne.

Le 3 février 2010, vous déclariez également : "Pour ce qui est de l'influence des bandes de bus sur le reste de la circulation, des comptages sont exécutés régulièrement sur la chaussée de Louvain. Leur impact est vérifié par des simulations. Ce projet n'a pas seulement pour objectif d'améliorer la circulation des transports publics, mais aussi de réduire le trafic et les nuisances sonores sur cette chaussée." J'imagine que c'est la logique poursuivie partout où des bandes réservées aux bus sont placées, même si, en même temps, l'objectif de la STIB est l'augmentation pure et simple de la vitesse commerciale.

Relever le défi de la mobilité à Bruxelles nécessite

une concertation quotidienne et une évaluation périodique des mesures prises afin de définir les plus appropriées à mettre en oeuvre pour améliorer la fluidité du trafic, mais aussi pour responsabiliser les usagers dans leurs déplacements, faciliter l'usage de la voiture pour ceux qui ne peuvent s'en détacher pour l'une ou l'autre raison (je pense aux professions médicales, aux petits indépendants...), et inciter enfin les automobilistes abusant de leur voiture à se tourner vers des modes de transports plus doux.

Ce n'est pas en prenant des mesures radicales qui favorisent un usager au détriment d'un autre qu'on améliorera la mobilité à Bruxelles. Les embarras de circulation exceptionnels lors de la grève du 15 février dernier ont démontré que de nombreux Bruxellois et navetteurs font déjà le choix des transports publics et laissent habituellement leur voiture chez eux. C'est une bonne chose, et l'on peut inciter encore plus d'usagers à suivre cet exemple.

Concernant la procédure d'installation des bandes réservées aux bus, la STIB fait-elle ses choix seule ou en concertation avec Bruxelles Mobilité ?

Par ailleurs, une évaluation de l'impact de ces bandes réservées aux bus sur la circulation automobile a-t-elle été réalisée ? Le gouvernement a-t-il prévu de charger, comme le souhaite Touring, une instance indépendante afin d'évaluer objectivement les avantages et les inconvénients des bandes réservées aux bus existantes ?

Enfin, quelles sont les mesures prises pour améliorer la vitesse commerciale des transports publics tout en respectant les autres usagers de la route ?

Je ne cherche nullement à opposer automobilistes et usagers des transports publics, mais plutôt à permettre à chacun, et en particulier aux personnes qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour des raisons professionnelles, de circuler dans notre ville comme il le souhaite.

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

**Mme Danielle Caron.-** Il y a un peu plus d'un mois, j'avais introduit une question écrite sur le sujet, mais les récentes déclarations de Touring

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** Over het algemeen is de cdH-fractie voorstander van busbanen omdat ze de reisnelheid verbeteren.

*Het grote voordeel van de metro is dat die klokvaste verbindingen biedt. Bussen daarentegen zitten structureel vast in het verkeer en doen heel lang over hun traject. Dat ergert niet alleen de busreizigers, maar ook de automobilisten, die soms door de bussen worden geblokkeerd, en de andere weggebruikers.*

*De MIVB tracht haar dienstverlening te verbeteren dankzij nieuwe busbanen. Om een goede mobiliteit in het gewest te waarborgen, is het belangrijk om na te gaan hoeveel voordeel die busbanen opleveren.*

*Verbeteren die busbanen de reisnelheid, zowel tijdens de week als tijdens het weekend, wanneer er minder bussen en minder verkeer is? Verbeteren die busbanen de algemene mobiliteit in Brussel?*

*Hoeveel tijd winnen de bussen dankzij de busbanen? Worden dankzij die busbanen de dienstregelingen beter nageleefd? Is er een stijging van de frequentie?*

*Heeft die verbetering van de reisnelheid tot een stijging van het aantal reizigers geleid?*

*Zorgen de busbanen voor files op plaatsen waar er voordien geen problemen waren? Geldt dit voor alle wegen?*

*Bent u van plan om de busbanen eveneens open te stellen voor taxi's en fietsers? Op die busbanen zijn de fietsers beter afgeschermd van het verkeer. Fietsers die een busbaan gebruiken, moeten bovendien de weg niet delen met de automobilisten, wat de doorstroming verbetert en voor minder stress bij de automobilisten zorgt.*

*Plant de MIVB bijkomende busbanen om de doorstroming van haar voertuigen te verbeteren? Zal hierdoor het aantal reizigers toenemen?*

m'ont incitée à revenir sur la question en commission.

Ma question écrite se focalisait, entre autres, sur les cas de l'avenue Charles-Quint à Koekelberg et de l'avenue des Cerisiers à Woluwe-Saint-Lambert, et abordait l'utilité d'une évaluation de l'efficacité des bandes réservées aux bus pour les usagers de la STIB du point de vue de la mobilité.

De manière globale, le cdH est plutôt favorable aux bandes réservées aux bus, qui permettent une vitesse commerciale intéressante. Nous savons tous que, quand on prend le métro, on le fait notamment pour la précision de ses horaires : on sait quand on part et quand on va arriver, puisqu'on évite les embouteillages.

Nous savons tous quels bus sont systématiquement arrêtés dans le trafic et lesquels prennent énormément de temps à effectuer leur trajet. Cela cause un désagrément tant aux automobilistes, qui sont eux-mêmes parfois bloqués par de longs bus, qu'aux autres usagers de la route (cyclistes, piétons...) qui sont soumis aux contraintes de la pollution et aux difficultés des déplacements en ville.

Nous connaissons et comprenons les demandes de la STIB pour assurer au mieux son service grâce à de nouvelles bandes réservées aux bus. Pour concevoir une bonne mobilité dans notre Région, il est donc pertinent de faire l'évaluation des bénéfices de ces bandes de bus pour les usagers de la STIB.

Arrive-t-on grâce à celles-ci à une vitesse commerciale ? Notre groupe pense que oui, mais souhaite savoir si cette évaluation a été faite. Qu'en est-il en semaine ? Et le week-end, quand il y a moins de bus et de circulation ? S'agit-il aussi d'un bénéfice pour l'ensemble de la mobilité en Région bruxelloise ?

Pourriez-vous nous communiquer le temps gagné par les véhicules de la STIB lorsque ceux-ci circulent sur des bandes réservées, par rapport à la situation antérieure ? Pourriez-vous aussi nous préciser si ces bandes amènent un meilleur respect des horaires ? Y a-t-il aussi une augmentation de la fréquence ? Une augmentation du nombre de bus serait un bénéfice supplémentaire pour les usagers.

*Samengevoegde besprekking*

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Het zal u niet verbazen dat mijn fractie een groot voorstander is van aparte bus- en trambanen. Ik wil dan ook enige kanttekeningen maken bij de studie van Touring. Volgens Touring zijn de busbanen niet altijd op de juiste plaatsen ingesteld. De vraag is natuurlijk vanuit welk standpunt men dat bekijkt. Wat goed is voor de ene is waarschijnlijk minder goed voor de andere, tenzij men duidelijk kan aantonen dat die busbanen de verkeersproblemen vergroten. Het gaat gewoon om twee verschillende visies.

Voorts wil ik de bewering nuanceren dat er meer files zouden ontstaan door die aparte busbanen. Het is vooral de enorme stijging van het aantal auto's die voor meer files zorgt, niet de busbanen.

De studie kan niettemin een aantal goede oriëntaties bevatten. Het is belangrijk om overleg te plegen met alle partners als men evenwichtige voorstellen wil uitwerken.

Mevrouw Fraiteur pleit voor "une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transport". Het probleem in Brussel is de

Enfin, peut-on constater une augmentation du nombre de passagers, du fait que la vitesse commerciale est meilleure ?

D'autre part, est-il exact que ces bandes réservées créent des embouteillages là où il n'y en avait pas ? Est-ce le cas pour toutes les voiries ?

Je préconise vivement l'utilisation de ces bandes réservées aux bus également pour les taxis et les cyclistes. Ces derniers s'y trouvent protégés du trafic dans une certaine mesure, puisque les bus ne circulent pas tout le temps. Un cycliste empruntant une bande bus dégagera la voirie où circulent les voitures, ce qui permettra une meilleure circulation et générera moins de stress pour les automobilistes.

Pourriez-vous nous informer enfin sur les nouvelles bandes qui seront créées par la STIB afin de faciliter la circulation de ses véhicules ? Cette action aura-t-elle pour corollaire d'augmenter le nombre de passagers ? Disposez-vous d'études allant dans ce sens ?

*Discussion conjointe*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Mon groupe est un ardent défenseur des bandes réservées aux bus et aux trams. Touring affirme que celles-ci ne sont pas toujours aménagées aux endroits appropriés. La question est de savoir sous quel angle on se place pour faire ces observations. Ce qui est positif pour certains l'est probablement moins pour d'autres.*

*Selon moi, ce n'est pas l'aménagement des bandes bus qui augmente les embouteillages, mais bien le nombre croissant d'automobiles.*

*Il se peut que l'étude de Touring comprenne néanmoins quelques orientations intéressantes. Une approche concertée avec tous les partenaires est en effet nécessaire pour aboutir à des propositions équilibrées.*

*Mme Fraiteur plaide pour une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transports. Malheureusement, la circulation est dominée par l'automobile. Le Plan Iris 2 vise à créer un nouvel équilibre. Il ne s'agit pas de bannir la circulation automobile de la ville, mais bien de*

dominantie van het autoverkeer. Het Iris 2-plan wil een nieuw evenwicht brengen. Dat betekent niet dat de auto uit de stad moet worden geweerd. Doel is alleen om het overgewicht van de auto terug binnen de juiste proporties te brengen, net zoals in andere steden van gelijkaardige grootte is gebeurd.

In Brussel worden de busbanen enkel afgebakend met aparte lijntjes. In andere steden is men veel radicaler en creëert men een fysiek onderscheid. Op sommige plaatsen zou dit misschien ook in Brussel moeten worden toegepast. Ik denk bijvoorbeeld aan de busbaan op de Leopold II-laan. Die wordt heel vaak door automobilisten gebruikt. Sommige automobilisten kan men dat niet echt verwijten, want zij kunnen niet meer zien dat het om een busbaan gaat wanneer er al vier of vijf auto's voor hen op die busbaan rijden. Het concept van de busbanen zou dus veel duidelijker moeten zijn.

Een ander aspect is het openstellen van de busbanen voor andere weggebruikers. Het is evident dat hulpdiensten daarvan gebruikmaken, net als fietsers en taxi's. De vraag is tot waar men gaat. Ik ben er tegen om bijvoorbeeld elektrische wagens ook op busbanen te laten rijden omdat men niet kan zien of het al dan niet om een elektrische wagen gaat. Een automobilist van een gewone wagen zal al snel de neiging hebben om er te gaan achterrijden. Men moet erover waken welke vervoerscategorieën busbanen kunnen gebruiken. Dat het niet louter en alleen om bussen gaat, daar kan ik mee leven.

Ik probeer altijd goed te communiceren met Mobiel Brussel. Als er me zaken opvallen in het verkeer of in de openbare ruimte, dan stuur ik een e-mail of bel ik het 0800-nummer. Dat nummer is een goed instrument om als burger te signaleren dat er iets niet werkt. Enige tijd geleden heb ik op die manier laten weten dat er M2-borden ontbraken op een stuk van een busbaan. Een M2-bord is een bordje dat aangeeft dat een fiets in tegenrichting of op de busbaan mag rijden. Als dat bord ontbreekt, kan een politieagent een boete uitschrijven omdat men als fietser op een busbaan rijdt. Het antwoord van Mobiel Brussel is dat een dergelijk bord niet kan wegens technische redenen. In het verslag van de gewestelijke commissie voor Mobiliteit staat duidelijk dat de busbaan wel kan opengesteld worden voor fietsers.

Dat is maar een concreet geval. Er is nog heel wat

*ramener la présence de la voiture à des proportions raisonnables, comme dans d'autres villes de même dimension.*

*La Région devrait également distinguer les bandes réservées au bus par des limites physiques, comme cela se pratique ailleurs. Le marquage au sol ne suffit pas et peut prêter à confusion pour les automobilistes, dès lors que d'autres voitures ont déjà emprunté cet espace.*

*Il faudrait par ailleurs définir clairement les catégories d'usagers autorisés à emprunter ces bandes bus. Celles-ci sont accessibles aux services de secours, aux taxis et aux cyclistes. Il ne faudrait toutefois pas que les voitures électriques les utilisent, car celles-ci ne se distinguent pas suffisamment des voitures ordinaires, et cela engendrerait de la confusion pour les automobilistes. Une signalisation adéquate devrait également être prévue à cet égard.*

werk aan de winkel om te bepalen wie waar op welke busbaan mag rijden. Er is ook een veel duidelijker signalisatie nodig voor zowel de automobilist, de fietser, de bus- als de taxichauffeur. Daar heeft iedereen baat bij, net zoals bij zoveel mogelijk aparte busbanen in het gewest.

**De voorzitter.-** De heer Özkara heeft het woord.

**De heer Emin Özkara (in het Frans).** - *Ook mijn fractie vindt busbanen een belangrijk hulpmiddel om de reissnelheid van het bovengronds openbaar vervoer te verbeteren en de modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer te bevorderen.*

*Niettemin is het soms moeilijk om te zien waar de busbanen precies eindigen. Ik denk bijvoorbeeld aan sommige kruispunten waar de auto's verplicht zijn om de busbanen te gebruiken om af te slaan.*

*Zijn er nieuwe busbanen gepland? Op welke plaatsen?*

*Wordt er overleg gepleegd met de gemeenten over deze nieuwe infrastructuur?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).** - *Het beleid van de voorbije dertig jaar bedeedde de auto een onevenredig grote plaats toe in de openbare ruimte, ten koste van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.*

*Een aantal jaren terug is een beweging ingezet om de situatie opnieuw te normaliseren, maar de weg is nog lang. De regering heeft er resolut voor gekozen om meer ruimte te creëren voor de actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer. Doel is het autoverkeer met 20% te verminderen tegen 2018.*

*Dat zal geen makkelijke opdracht zijn, maar ons hoofddoel is de stad een pak aangenamer te maken.*

*Het gaat er niet om de automobilisten te respecteren: we moeten hen net aansporen tot respect voor het openbaar vervoer en de actieve weggebruikers. Daarom moet de overheid een deel*

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

**M. Emin Özkara.-** Pour mon groupe, les bandes de bus constituent un outil fondamental pour améliorer la vitesse commerciale des transports de surface et par conséquent pour encourager le report modal de la voiture aux transports en commun.

Cela dit, il est parfois difficile de savoir quand s'arrêtent les bandes réservées aux bus. Pensons notamment aux carrefours où les voitures sont forcées d'emprunter la bande bus pour pouvoir tourner.

De nouvelles bandes de bus sont-elles prévues ? Si oui, à quels endroits ?

Quelles sont les modalités de concertation avec les communes lors de ce type de nouvel aménagement ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Avant de répondre aux questions spécifiques qui ont été énoncées dans ces deux interpellations, je souhaiterais commenter une approche plus fondamentale.

Il ne faut pas éluder le fait qu'au cours de ces trente dernières années, nous avons assisté à une très mauvaise répartition de l'espace public, où l'automobile a exigé une part complètement disproportionnée de cet espace public et ce, au désavantage des piétons, des cyclistes et des transports publics.

Le mouvement qui a été réamorcé ces dernières années, ne permet à l'heure actuelle que de commencer à normaliser cette situation. Cependant, la route est encore longue, surtout si nous souhaitons faire de notre Région une ville-région qui se développe durablement et où il fait bon habiter, vivre et séjourner.

*van de openbare weg voor de actieve weggebruikers reserveren.*

*Een heraanleg van de weg in functie van het openbaar vervoer dient met verschillende punten rekening te houden. Qua snelheid moet het openbaar vervoer met het privévervoer kunnen wedijveren. Het moet betrouwbaar zijn en dus op elk moment van de dag op tijd rijden. De betaalbaarheid is een volgend criterium. En tot slot moet het openbaar vervoer een kwaliteitsdienst leveren.*

*Snelheid is dus geen doel op zich zoals wordt gesuggereerd: regelmaat en een verhoogde frequentie primeren.*

*Welke sites met een specifieke infrastructuur zullen worden uitgerust, staat vermeld in de huidige beheersovereenkomst, bijvoegsel 7. Dat bevat een overzicht van de aan te leggen rijstroken of van de plaatsen waar ingrepen nodig zijn om de doorstroming van het openbaar vervoer vlotter te laten verlopen. De MIVB moet zich aan deze lijst houden en voor de uitvoering met Mobiel Brussel samenwerken. Het zijn dus geen willekeurige keuzes.*

*Op dit ogenblik wordt een nieuwe beheersovereenkomst voorbereid. De werken die nu worden uitgevoerd, staan in de huidige overeenkomst van de MIVB.*

*De zoektocht naar een betere doorstroming van het openbaar vervoer eindigt niet bij aparte rijstroken. Ook de wijziging van een rijrichting, van het mobiliteitsplan van een wijk, of van de voorrangsregels aan een kruispunt leveren soms zeer goede resultaten op.*

*Voor de aanleg van infrastructuur is meestal een stedenbouwkundige vergunning nodig. Dat betekent dat er wettelijke adviesprocedures moeten worden nageleefd en informatievergaderingen georganiseerd met de bewoners, de handelaars en de gemeente. Ik wijd heel wat avonden aan het informeren van de bevolking over de voordelen van een bepaalde ingreep. Het Brussels Gewest beschikt over ver doorgedreven adviesprocedures.*

*We zoeken naar win-winsituaties, zoals bijvoorbeeld de gemengde rijstroken voor bussen en fietsers op de Elsensesteenweg.*

Nous devons pour cela créer beaucoup plus d'espaces pour les modes actifs de déplacement et pour les transports en commun. C'est l'option fondamentale que le gouvernement a prise. C'est la raison pour laquelle l'accord gouvernemental prévoit clairement une diminution de 20% du parc automobile entre 2001 et 2018.

Nous sommes bien conscients que cela ne sera pas facile, mais c'est notre point de départ, notre objectif premier étant de rendre notre ville beaucoup plus agréable à vivre.

Ce n'est pas une question de respect envers les autres usagers de la route, et en particulier les automobilistes, mais bien l'inverse : il faut inciter les automobilistes à respecter les transports publics et les usagers de la route actifs en réattribuant une partie de l'espace excessif qui leur est réservé.

Lors de l'aménagement d'une infrastructure spécifique pour les transports publics, les principaux points pris en considération sont : la garantie d'un système de transports en commun qui puisse rivaliser avec le transport privé en termes de vitesse de parcours ; la garantie d'un système de transports en commun qui soit fiable, soit régulier à tout moment de la journée ; la garantie d'un système de transports en commun qui offre un service de qualité abordable par la ville, ses usagers, ses riverains et ses visiteurs.

La vitesse ne figure donc pas en soi parmi les objectifs, comme certains le croient. Ce sont la régularité et l'augmentation des fréquences qui priment.

Le choix des sites où une infrastructure spécifique sera aménagée pour les transports publics sera guidé par l'actuel contrat de gestion, et plus spécifiquement son annexe 7. Celle-ci donne un aperçu des endroits où une bande de circulation réservée aux bus et aux trams doit être aménagée, ou pour lesquels des mesures doivent, en tout état de cause, être prises en vue de favoriser la fluidité des transports en commun. Je vous renvoie à ladite annexe, que la STIB doit appliquer, par contrat, en collaboration avec Bruxelles Mobilité. Il ne s'agit donc pas de choix aléatoires.

Nous préparons en ce moment le nouveau contrat de gestion et nous verrons ce qui doit être fait pour la période à venir, mais les travaux qui ont lieu en

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, ik heb uw bedenkingen genoteerd en zal uw document grondig doornemen. Wij moeten telkens alle technische aspecten onderzoeken. Momenteel lopen er proefprojecten om bussen en trams vroeger te laten vertrekken aan verkeerslichten. Wij moeten nagaan hoe dat kan samengaan met fietsers en taxi's op die busbanen.

Ik wil de busbanen op de gewestwegen maximaal openstellen voor de taxi's. Daarnaast ben ik bezig aan een ronde van de Brusselse gemeenten om hen te vragen om ook de busbanen op de gemeentewegen maximaal voor de taxi's open te stellen. Wij beschouwen taxi's immers als een aanvulling op het openbaar vervoer.

Daarentegen ben ik er geen voorstander van om de busbanen open te stellen voor elektrische auto's, hoe zeer ik de elektrische auto ook genegen ben. Wij moeten vermijden dat er op termijn meer voertuigen op de busbanen rijden dan op de rest van de wegen.

(verder in het Frans)

*De voordelen voor de MIVB wil ik illustreren aan de hand van drie voorbeelden.*

*1. De investeringen op lijn 95 leveren 4 minuten tijdswinst op voor een traject van 41 minuten in de avondspits. Bovendien kunnen een voertuig en dus ook een chauffeur worden uitgespaard.*

*2. Op lijn 23 is de laatste jaren vooruitgang geboekt. De lijn beschikt bijna de hele weg over een eigen rijstrook, wat een tijdswinst van 6 minuten oplevert. Tijdens de spits betekent dat twee voertuigen minder.*

*3. De aanleg van een aparte busstrook in de Willemstraat in Sint-Joost-ten-Noode leverde 2,25 minuten op in de ochtendspits en 3,35 in de avondspits. Gelet op het aantal bussen die deze - al bij al bescheiden - rijstrook gebruiken, is de tijdswinst aanzienlijk.*

*Buiten de tijdswinst die aparte rijstroken opleveren, komen ze ook de regelmaat en de kwaliteit van de dienstverlening ten goede.*

*Het aantal bus-en tramlijnen waar de uurregeling*

ce moment se retrouvent dans l'actuel contrat de gestion de la STIB.

La recherche d'une fluidité accrue des transports en commun ne passe pas que par l'installation de bandes de circulation réservées aux bus ou de sites propres pour les trams. Bien d'autres éléments contribuent à cet objectif. Les sens de circulation réservés, les adaptations au plan de circulation dans un quartier, les règlements de priorité sur les voiries ou aux carrefours peuvent donner de très bons résultats.

Les dossiers en matière d'aménagement de l'infrastructure réservée nécessitent généralement un permis d'urbanisme. Voilà le mode sur lequel se passe la concertation. Cela signifie par définition que les procédures de consultation légales sont suivies, mais également que des séances d'information sont organisées avec les habitants, les commerçants, la commune... Je passe bon nombre de mes soirées dans ce genre de séances à expliquer les avantages de certains projets que l'on peut même, parfois, améliorer. En Région bruxelloise, nous avons des procédures de consultation très poussées.

Des situations "win-win" sont recherchées dans la mesure du possible, par exemple en aménageant des bandes de circulation mixtes servant tant pour les bus que pour les vélos, comme c'est le cas dans le projet d'aménagement de la chaussée d'Ixelles.

(poursuivant en néerlandais)

*Mme Maes, j'ai pris note de vos remarques et analyserai votre document en détail. Nous devons tenir compte à chaque fois de tous les aspects techniques. Actuellement, des projets pilotes examinent la possibilité d'un démarrage anticipé des bus et des trams aux feux de signalisation. Nous devons examiner le bon fonctionnement de ce procédé en y incluant les taxis et les cyclistes sur les bandes bus.*

*Les bandes bus doivent être ouvertes également aux taxis. J'ai entrepris un tour des communes pour les inciter à généraliser cette possibilité sur leur territoire. Nous considérons les taxis comme un complément aux transports en commun. En revanche, ouvrir les bandes bus aux voitures électriques serait inadéquat. Il ne faudrait pas qu'à terme, il y ait plus de véhicules sur les bandes bus*

voor meer dan 85% wordt nageleefd, is spectaculair gestegen: van 9 buslijnen op 45 in 2003 naar 46 op 50 in 2010, en van 3 tramlijnen op 16 in 2003 naar 19 op 19 in 2010.

De financiële winst die resulteert uit de aanleg van bus- en trambanen, wordt uiteraard in de bestaande dienstverlening geïnvesteerd, maar niet altijd in dezelfde lijn. Zo werd de winst die op lijn 95 is geboekt, gebruikt om de dienstverlening op lijn 71 te verbeteren. Uiteraard wordt de frequentie opgevoerd op lijnen waar de vraag het sterkst stijgt.

(verder in het Nederlands)

Voor de planning van bus- en trambanen heeft men gekken waar er doorrijproblemen zijn voor het openbaar vervoer op basis van een lijst van zwarte punten op het net. Die kunnen geïdentificeerd worden op basis van het Système Aide à l'Exploitation of het SAE-systeem. Dat laat toe na te gaan hoe de bussen en de trams in het verkeer vorderen en waar ze dikwijls vastzitten. Dat heeft mee de keuze helpen bepalen van de specifieke bus- en trambanen die men nu aan het aanleggen is.

(verder in het Frans)

*Wat het aantal of liever de toename van het aantal reizigers betreft, verwijst ik naar de groeiwijfers van de voorbije tien jaar. Het aantal gebruikers is spectaculair gestegen. Ook in 2010 nam het aantal met 7% toe.*

*Mevrouw Caron, de dag dat alle trams en bussen over hun hele traject in eigen bedding rijden, kan de mogelijkheid worden overwogen om sommige overstappen te herbekijken. Die overstappen moesten immers worden ingelast omdat bussen en trams door het autoverkeer stroppen kwamen te zitten. Maar voor die tijd zullen nog heel wat ingrepen nodig zijn.*

*Nieuwe busstroken zijn gepland op de Keizer Karellaan, de Kerselarenlaan, de Vijverstraat, de Maelbeeklaan en de Elsensesteenweg. Al deze dossiers zullen worden voorgelegd aan de gemeenten, de MIVB, de fietsersverenigingen, de gewestelijke administratie, de buurtbewoners, enzovoort. Vervolgens zullen we de stedenbouwkundige vergunningen aanvragen, het openbaar onderzoek voeren, en het overleg in de*

*que sur les autres voies.*

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne le "gain" effectif pour la STIB, je souhaiterais citer trois exemples.

1. Les investissements qui ont été faits sur la ligne 95 pour aménager des sites propres sur l'avenue de la Couronne permettent de gagner 4 minutes sur un temps de trajet total de 41 minutes à l'heure de pointe du soir. Le gain s'élève à environ 10% par rapport à la situation sans site propre. Cette solution permet, en outre, d'économiser un véhicule (bus articulé) et donc un chauffeur durant les heures de pointe.

2. La ligne 23 a également connu de grands progrès ces dernières années. Cette ligne de tram importante bénéficie désormais d'un site propre sur la majorité de son parcours. Cet investissement a amélioré la vitesse commerciale, ce qui permet une réduction du temps de parcours de 6 minutes. Aux heures de pointe, cette mesure permet le gain de deux véhicules.

3. La bande réservée aux bus aménagée dans la rue Willems à Saint-Josse-ten-Noode a permis un gain de temps de 2 minutes 25 aux heures de pointe du matin et de 3 minutes 35 aux heures de pointe du soir. Vu le nombre de bus qui utilisent ce site propre de dimension somme toute modeste, le gain de temps est considérable, tant pour les milliers de voyageurs qui utilisent ces lignes de bus que pour la STIB.

Il s'avère également que les investissements dans les bandes bus ou d'autres aménagements qui améliorent la vitesse de trajet ont une conséquence directement positive sur la régularité et la qualité du service offert.

Actuellement, le nombre de lignes de bus et de tram qui sont certifiées, c'est-à-dire qui assurent un service de qualité garanti avec un horaire qui est respecté à plus de 85%, a également augmenté de façon spectaculaire : de 9 lignes de bus certifiées sur 45 en 2003, on est passé à 46 lignes de bus certifiées sur 50 en 2010 ; et de 3 lignes de tram certifiées sur 16 en 2003, on est passé à 19 lignes de tram certifiées sur 19 en 2010.

Les bénéfices engrangés grâce à l'aménagement des

*commissie en met de buurtbewoners organiseren.  
Ik denk dat we inzake overleg het onderste uit de  
kan halen.*

bandes de circulation réservées aux bus et aux trams sont réinjectés dans le service existant. Il est vrai que les bénéfices ne sont pas toujours réinvestis sur la ligne où ils avaient été initialement perçus. Ainsi, les bénéfices réalisés sur la ligne 95 ont été utilisés pour améliorer le service de la ligne 71. Il va de soi que la hausse des fréquences est prévue sur les lignes où la demande augmente le plus.

*(poursuivant en français)*

*Avant de procéder à l'aménagement des bandes réservées aux bus et aux trams, les points critiques du réseau ont été identifiés à l'aide du système d'aide à l'exploitation. Il permet de suivre la progression des bus et des trams dans la circulation et de déterminer les endroits où ils sont bloqués. Nous avons ainsi pu définir les tronçons les plus appropriés pour ces bandes spécifiques.*

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne le nombre de voyageurs, ou plus particulièrement son augmentation, je ne peux que vous renvoyer aux chiffres de croissance des dix dernières années, au cours desquelles nous avons pu constater une augmentation spectaculaire du nombre d'usagers des transports publics. En 2010, une nouvelle hausse de 7% a été enregistrée.

Mme Caron, si nous arrivons un jour à créer de vrais sites propres pour les trams et les bus, c'est-à-dire du début à la fin de leur trajet, nous aurons peut-être la possibilité de reconSIDérer certaines situations de rupture de charge ou autres que nous avons été obligés d'instaurer parce que les bus et les trams étaient coincés dans le trafic automobile. Pour en arriver là, il faudra encore perfectionner fortement les sites propres des bus et des trams.

De nouvelles bandes de bus sont prévues sur l'avenue Charles-Quint, l'avenue des Cerisiers, la rue de l'Étang, l'avenue du Maelbeek et la chaussée d'Ixelles. Pour tous ces dossiers, des concertations sont prévues avec les communes, la STIB, les associations de cyclistes, l'administration régionale, les habitants, etc. Ensuite, nous procédonS aux demandes de permis d'urbanisme, à l'enquête publique formelle, à la concertation en commission et aux réunions d'information avec les riverains. Je crois qu'en matière de concertation, nous faisons le maximum.

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *De plaats van de auto in het Brussels Gewest is inderdaad lange tijd buiten proportie geweest. Omdat de MR een duurzame, leefbare stad wil, met een uitstekend openbaar vervoer, steunt ze het beleid van de eigen beddingen.*

*Het autoverkeer in de stad stremmen, helpt echter niet om de pendelaars buiten te houden. Het verkeer verplaatst zich dan van de grote assen naar de kleine woonwijken.*

*We mogen de automobilist niet culpabiliseren als we hem geen goede alternatieven kunnen aanreiken.*

*Op lijn 95 zou een traject nog maar 37 minuten duren in plaats van 41, maar u zegt niet op welk uur van de dag. Voor de reizigers zijn kortere wachttijden wellicht belangrijker dan kortere reistijden.*

*De MR vindt het belangrijk dat de MIVB en Mobiel Brussel samen aan een harmonieuze combinatie van vervoerswijzen werken. Staat u achter dergelijk overleg?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Deze instanties plegen nu al regelmatig overleg.*

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Des te beter!*

*Een neutrale evaluatie is belangrijk, aangezien ze oplossingen zou kunnen aanreiken voor bepaalde knelpunten, zoals de kruispunten.*

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

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Rassurez-vous : nous sommes d'accord avec vous sur le fait que la place accordée à la voiture en Région bruxelloise était disproportionnée. Nous souhaitons également une ville durable, agréable à vivre ainsi qu'un réseau de transports en commun de qualité. Nous sommes donc favorables aux sites propres et nous abondons dans votre sens quand vous évoquez une situation "win-win".

Ce qui me semble important, c'est d'étudier les conséquences du manque de fluidité du trafic intra-bruxellois. En effet, s'il faut dissuader les navetteurs de pénétrer dans la ville, il faut se garder d'empêcher toute fluidité et toute circulation automobile à l'intérieur de la ville. À défaut, on risque de détourner la circulation des grandes axes vers les petits quartiers résidentiels.

Nous ne voulons pas défendre l'automobile à tout prix, mais nous ne voulons pas davantage culpabiliser l'automobiliste en l'absence d'alternatives performantes.

Concernant la ligne 95, vous avez dit que l'on gagnait 4 minutes sur les 41 que compte le trajet, mais vous ne dites pas à quel moment de la journée ce gain de 10% est réalisé. Si j'étais une usagère de la ligne 95, je demanderais avant tout une régularité de la ligne. Ne pas devoir attendre près de 20 minutes à un arrêt me semble en effet plus important qu'un gain de 30 secondes sur le temps de parcours.

Concrètement, nous demandons une cohabitation harmonieuse des différents modes de transport. Cela nécessite une collaboration entre la STIB et Bruxelles Mobilité. Je n'ai pas bien compris si vous vouliez vraiment une réelle concertation entre ces deux instances.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Cette concertation existe et est régulière.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Tant mieux !

Une évaluation indépendante telle que demandée par Touring me semble importante. Si certains points stratégiques comme des carrefours posent problème, une solution peut-elle être envisagée ?

*Een win-winsituatie zou betekenen dat het openbaar vervoer goed functioneert zonder het autoverkeer naar de woonwijken te verdrijven.*

Une pareille étude, centrée sur un carrefour, pourrait démontrer l'existence éventuelle d'un conflit et étudier ce qui est mis en place pour le résoudre.

C'est ce qui pourrait garantir une situation "win-win" telle que vous l'évoquez : un réseau de transports publics performant qui n'incite cependant pas les voitures qui doivent impérativement circuler dans Bruxelles à dévier leur trajet vers des quartiers résidentiels, ce qui n'est certainement pas une bonne chose.

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).**- *In uw antwoord geeft u een aantal concrete voorbeelden, maar ik had graag een globaal overzicht gehad: wat is de totale tijdwinst dankzij de busbanen? Hoeveel bijkomende reizigers kunnen er worden vervoerd? Hoe is het reizigersaantal tussen 2005 en 2010 geëvolueerd? Hoe zit het met de trajectduur, de frequentie en de naleving van de dienstregelingen? Bestaan hier studies over?*

*Ik verfoei automobilisten die de eigen bus- en trambanen gebruiken om sneller te kunnen rijden of om te parkeren. Een verbetering van het openbaar vervoer komt iedereen ten goede.*

*Ik hoop dat er met de vele instanties een goede samenwerking tot stand zal komen. Sommige hebben immers visionaire ideeën: Touring Wegenhulp stelt bijvoorbeeld voor om bij een staking van het openbaar vervoer de busbanen open te stellen voor de auto's.*

*Sinds tien jaar zijn de busbanen in Parijs opengesteld voor fietsers. Dat heeft de veiligheid van de fietsers verbeterd en het aantal ongevallen verminderd. Waarom dit systeem niet in Brussel toepassen? De koudwatervrees van de regering op dit vlak verbaast mij een beetje.*

*De vraag is of busbanen wel geschikt zijn in smalle straten. Moet de aanleg van de busbanen niet worden herdacht in het kader van een globale visie van de stad?*

*Net als u ben ik voorstander van minder overstappen en meer rechtstreekse lijnen.*

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

**Mme Danielle Caron.-** Je remercie la ministre pour sa réponse même si je suis un peu déçue. Je pense que je vais malgré tout déposer ma question écrite car elle est plus globale.

Votre réponse s'est appuyée sur des exemples concrets, les lignes 23 et 95, en l'occurrence, afin d'illustrer le gain de temps. Mais j'aurais souhaité avoir une vue d'ensemble : combien de minutes au total les couloirs réservés aux bus nous font-ils gagner ? Combien d'usagers supplémentaires permettent-ils de desservir ? Quelle a été leur évolution entre 2005 et 2010 ? Qu'en est-il du temps de parcours sur l'ensemble du réseau ? Du nombre de voyageurs gagnés ? De la fréquence de passage ? Du respect des horaires ?

Voilà les questions auxquelles j'aurais voulu avoir des réponses, tout en sachant que ce n'est pas simple. J'aurais aimé savoir s'il existait des études sur le sujet.

Comme je vous l'ai dit, je condamne l'égocentrisme des automobilistes qui utilisent les couloirs réservés aux bus et même les sites propres des trams pour rouler plus vite, ou qui s'y garent. Augmenter le nombre de transports publics profitera à tout le monde.

Enfin, j'espère comme Mme Fraiteur qu'il y aura une concertation fructueuse entre les différentes personnes qui ont parfois des idées visionnaires, tout comme Touring Secours qui demandait de pouvoir utiliser les couloirs de bus en cas de grève afin de désengorger la ville.

J'avais encore envie de signaler que depuis dix ans, à Paris, tous les cyclistes peuvent utiliser ces

couloirs réservés aux bus. Or, la circulation est bien plus dense dans la capitale française que chez nous. C'est une solution sécurisante pour les cyclistes et le nombre d'accidents diminue. Pourquoi ne pas appliquer ce système en Région bruxelloise ? Le manque d'adhésion du gouvernement à ce type de solution m'étonne beaucoup.

Enfin est-ce que les bandes réservées aux bus sont indiquées dans des rues plus étroites ? Ne faudrait-il pas repenser l'aménagement de couloirs réservés dans une vision globale qui englobe l'ensemble de la ville ? On a parfois l'impression qu'on les installe au coup par coup.

En revanche, je vous suis totalement sur la diminution des ruptures de charge et la réapparition de lignes qui vous mènent d'un point à un autre.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Là, vous parlez du futur.

**Mme Danielle Caron.-** J'espère que vous continuerez dans cette direction durant les années à venir.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Selon Mme Fraiteur, il faut dissuader les navetteurs d'entrer en Région bruxelloise. Mais quand on analyse qui sont les automobilistes, on s'aperçoit qu'il y a encore énormément de Bruxellois qui se déplacent en voiture à l'intérieur de la ville. On doit travailler en visant les deux groupes.

Pour les navetteurs, le projet du réseau express régional (RER) doit se mettre en route ; j'espérais d'ailleurs que cela irait plus vite. Celui-ci doit encourager les navetteurs à utiliser d'autres moyens que la voiture pour rejoindre Bruxelles.

Et pour les Bruxellois, nous devons améliorer la qualité des transports en commun par une meilleure régularité et une fréquence plus élevée. Si, un jour, nous atteignons ce haut niveau de qualité, nous pourrons, en respectant les sites propres, y ajouter un plus faible nombre de ruptures de charge. C'est un objectif à plus long terme.

Les réaménagements des carrefours se font dans le souci de tous les modes de transport : transports en commun, mais aussi piétons, cyclistes ou automobilistes, car il est rarissime qu'une rue ne soit plus accessible aux voitures. Tout est pris en

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Dat is de toekomst!**

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- Ik hoop dat u in die richting voortwerkt.**

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Mevrouw Fraiteur wil een oplossing voor de pendelaars die met de auto naar Brussel komen, maar er zijn ook enorm veel Brusselaars die zich met de wagen verplaatsen.**

*Voor de pendelaars moet het Gewestelijk Expresnet (GEN) een alternatief bieden. Voor de Brusselse automobilisten moeten eerst de regelmaat en de frequentie van het openbaar vervoer worden verhoogd. Een vermindering van het aantal overstappen is een doelstelling op langere termijn.*

*Bij de heraanleg van kruispunten hebben we oog voor alle vervoerswijzen: het openbaar vervoer, maar ook voetgangers, fietsers en automobilisten. Verkeersveiligheid is een doorsslaggevend criterium.*

*Wij staan open voor suggesties. Er bestaat een commissie voor de mobiliteit, die adviezen geeft over projecten van de regering en waar onder meer de grote automobilistenverenigingen vertegenwoordigd zijn.*

*Het is moeilijk om een globale becijferde evaluatie te geven van de busbanen en de eigen beddingen.*

*We werken momenteel aan een nieuwe beheersovereenkomst voor de MIVB, op basis van een evaluatie van de oude overeenkomst. Daarbij wordt gekeken naar de verhouding tussen onze inspanningen en de resultaten, onder meer wat de eigen beddingen betreft.*

*De cijfers die ik u zonet heb gegeven, slaan vooral op de spitsuren.*

*De commerciële snelheid van het hele netwerk wordt jaarlijks gemeten. Voor de bussen blijft ze stabiel en voor de trams stijgt ze lichtjes.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

## REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van minister Huytebroeck, die verontschuldigd is, beslist de commissie om de interpellaties van mevrouw Fraiteur en mevrouw Lemesre betreffende de kastanjebomen op de Winston Churchilllaan samen te voegen.

compte, et la sécurité est un élément majeur.

Nous sommes par ailleurs toujours à l'écoute de toute suggestion faite par un groupement d'habitants, d'automobilistes, un comité de quartier ou autres. Il y a en Région de Bruxelles-Capitale une commission de la mobilité qui donne son avis sur beaucoup de projets du gouvernement ; les grandes associations automobiles, par exemple, y sont représentées.

Concernant la vaste question de Mme Caron sur les chiffres globaux d'évaluation des bandes réservées aux bus et des sites propres pour les transports en commun, l'exercice est difficile.

Nous ne sommes pas seulement aujourd'hui en train de préparer un nouveau contrat de gestion, mais aussi sur le point d'évaluer le contrat précédent de la STIB. Dans ce cadre, nous pourrions en effet nous poser la question de la balance globale des efforts fournis et des résultats, notamment en matière de sites propres.

C'est une évaluation complexe, les chiffres que je vous ai donnés concernaient surtout les heures de pointe. Nous demanderons dans le cadre de l'évaluation du contrat de gestion que soit calculé l'effet de ces mesures.

Je peux néanmoins déjà vous dire que, tous les ans, dans le cadre du programme Vicom, la vitesse est calculée pour l'ensemble du réseau. On constate que pour les bus, il y a une stabilisation, et pour les trams, une légère augmentation de la vitesse commerciale. Je vous propose de nous soumettre une question écrite afin que nous puissions vous fournir plus de détails.

- *Les incidents sont clos.*

## ORDRE DES TRAVAUX

**M. le président.-** En l'absence de la ministre Evelyne Huytebroeck, excusée, la commission a décidé de joindre les interpellations de Mmes Béatrice Fraiteur et Marion Lemesre relatives aux marronniers de l'avenue Churchill.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR**

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

**betreffende "de kastanjobomen op de Winston Churchilllaan".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARION LEMESRE**

**TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,**

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

**betreffende "de aangekondigde kapping van alle bomen aan de Churchilllaan".**

**De voorzitter.-** Minister Grouwels zal de interpellaties beantwoorden.

Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *In de Winston Churchilllaan staan 300 prachtige kastanjobomen. Zij vormen een groene long voor de inwoners van de wijk en geven een esthetische meerwaarde aan de laan.*

*Sinds enkele jaren is men van plan om die kastanjobomen te kappen en door een andere boomsoort te vervangen. Studies zouden hebben aangetoond dat de kastanjobomen sterk verzwakt zijn omdat ze door vlinders en parasieten zijn aangetast. Hun verzwakte toestand is gedeeltelijk te wijten aan snoeiwonden, waarlangs de parasieten*

**INTERPELLATION 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 "les marronniers de l'avenue Winston Churchill".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME MARION LEMESRE**

**À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT**

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

**concernant "l'annonce de l'abattage de tous les arbres de l'avenue Churchill".**

**M. le président.-** La ministre Brigitte Grouwels répondra aux interpellations.

La parole est à Mme Fraiteur.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** L'avenue Winston Churchill est jalonnée de plus de 300 marronniers splendides. Ceux-ci représentent un réel poumon vert pour les habitants de la commune et, en outre, sont particulièrement importants sur le plan esthétique.

Depuis de nombreuses années, il est question d'abattre ces marronniers et de les remplacer par une autre essence. En effet, des études semblent démontrer que certains de ces arbres sont attaqués par des lépidoptères et des parasites avec, pour conséquence, un affaiblissement qui les rend plus

*toegang tot de bomen krijgen.*

*De buurtbewoners hebben verschillende rechtsvorderingen ingesteld om de bomen te beschermen. Een aantal parlementsleden hebben de regering hierover regelmatig ondervraagd.*

*Op 16 februari zei u naar aanleiding van een mondelinge vraag van mevrouw Delforge dat het omkappen van de kanstanjebomen niets te maken heeft met een project van de MIVB, maar dat die kap nodig is om veiligheidsredenen en om de laan een coherent uitzicht te geven.*

*De gemeente Ukkel betreurt dat u er opnieuw aan denkt om de bomen te kappen. Volgens de gemeente is er geen enkele reden om alle bomen om te hakken en die kap aan een infrastructuurproject te koppelen. Enkel de zieke bomen moeten worden gekapt.*

*In 2006 werden de kastanjebomen reeds bedreigd door de aanleg van een tijdelijke eindhalte aan de Churchillrotonde. Na een gevecht van meer dan acht jaar werden uiteindelijk slechts acht bomen geveld, nadat de burgemeester van Ukkel een tegenonderzoek had gevraagd, waaruit bleek dat niet alle bomen ziek waren.*

*Hoe zit het met de rechtsvorderingen die door de buurtbewoners en de gemeente zijn ingesteld? Zijn sommige nog lopende?*

*Van wanneer dateren de laatste studies over de gezondheid van de bomen? Wat waren de conclusies? Werden alle 300 bomen onderzocht?*

*Voor elke boom die wordt gekapt, is een stedenbouwkundige vergunning vereist. Welke procedure zal er worden gevuld?*

*Vindt er overleg plaats met de gemeente Ukkel?*

*Door welke bomen zult u de kastanjebomen vervangen? Niet iedereen is gelukkig met de vervanging van de kastanjebomen op de Tervurenlaan door zilverlinden.*

sensibles aux attaques.

Cette situation est due en partie, on a pu le prouver, à des élagages traumatisants et à des plaies d'élagages qui constituent des portes d'entrée pour les différents parasites.

Les riverains et la commune d'Uccle tiennent particulièrement à ces marronniers. Pour les protéger, plusieurs actions en justice ont été menées. Des questions ont régulièrement été adressées au gouvernement, notamment par ma collègue, Mme Rousseaux.

Dans le cadre d'une question orale posée par Mme Delforge le 16 février en commission de l'Infrastructure sur "la réponse de la STIB à la motion de la commune d'Uccle relative à la réduction des ruptures de charge", vous répondiez : "Le projet que j'ai demandé à mon administration et à la STIB de préparer prévoit l'abattage de tous les arbres de l'avenue Churchill et leur replantation. Cet abattage n'est en rien lié au projet de la STIB. Il répond à une nécessité du point de vue de la sécurité, vu l'état de santé de nombreux arbres et ma volonté de rétablir une perspective paysagère cohérente de l'avenue. Cette replantation permettra de donner aux nouveaux arbres un espace approprié à leur développement harmonieux."

Vos propos nous ont tous surpris. Par voie de presse, la commune d'Uccle a dit regretter que la question de la coupe des marronniers resurgisse, qu'il n'y avait aucune raison d'abattre ces arbres et de lier ce dossier à un projet de réaménagement.

Les arbres malades doivent être abattu, mais pas les autres.

Pour rappel, en 2006, les marronniers ucclois avaient déjà été menacés par l'installation d'un terminus provisoire sur le rond-point Churchill. Après un bras de fer de plus de huit ans, seuls huit arbres avaient été abattus, après que le bourgmestre d'Uccle ait demandé une contre-expertise d'où il était ressorti que tous les arbres n'étaient pas malades et, donc, ne devaient pas être abattus.

De nombreux riverains et la commune ayant introduit des recours, pourriez-vous me faire état des procédures en justice qui ont été engagées ? Certaines sont-elles encore en cours ?

De quand datent les dernières études sur la santé de ces arbres ? Quelles en étaient précisément les conclusions ? Les 300 arbres concernés ont-ils été examinés ?

Un permis d'urbanisme est nécessaire pour abattre chaque arbre. Quelle sera précisément la procédure suivie pour ce faire ?

Une concertation a-t-elle été organisée avec la commune d'Uccle ?

Quelles sont les essences d'arbres que vous prévoyez de planter pour remplacer les marronniers ? Lorsque la question des marronniers de l'avenue de Tervueren a été abordée, le choix éventuel du tilleul argenté n'a pas suscité l'unanimité.

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

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

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).-** In november 2006 dienden mevrouw Rousseaux en ikzelf een voorstel van resolutie in om de grote bomen in het gewest te beschermen, omdat die regelmatig door de infrastructuurwerken van de MIVB worden bedreigd.

*In het begin van deze legislatuur hebben wij een nieuwe tekst ingediend om de Brusselse bomen te beschermen. Die tekst is ruimer en houdt rekening met de opmerkingen van de actoren op het terrein en de wetenschappers die tijdens de vorige legislatuur werden gehoord.*

*Na maandenlange obstructie door de meerderheid, werd de tekst op de agenda van de commissie Leefmilieu van 25 mei 2010 geplaatst. De meerderheid heeft de besprekings echter uitgesteld tot de besprekings van de kaderordonnantie Natuur. Volgens de minister van Leefmilieu zal in het hoofdstuk over het Brussels ecologisch netwerk worden onderzocht op welke manier dit erfgoed wordt bedreigd, en zullen er maatregelen worden vastgelegd die door alle overheidsinstanties moeten worden nageleefd, met inbegrip van de wegbeheerders.*

*De kaderordonnantie Natuur had eind 2010 aan de parlementsleden moeten worden voorgesteld, maar wordt momenteel nog door de Raad van State onderzocht en moet nog voor een derde lezing aan*

**Mme Marion Lemesre.-** Mon interpellation était adressée à la ministre Huytebroeck en charge de l'Environnement et comporte donc un certain nombre de questions relatives à cette compétence. Puisque le Bureau vous a adressé mon interpellation et que Mme Huytebroeck est absente, je suppose que vous allez pouvoir répondre au nom de l'ensemble du gouvernement, en regard du projet que vous avez annoncé en commission de l'Infrastructure le 16 février dernier.

Le fait de répondre, aujourd'hui, au nom de votre collègue en charge de l'Environnement va peut-être mettre un terme à ce fonctionnement schizophrénique du gouvernement.

Car, en effet, je suis abasourdie par votre annonce. Vous n'êtes pas sans savoir que, dès le mois de novembre 2006, Mme Rousseaux et moi-même avions déposé une proposition de résolution visant à la protection des grands arbres en Région bruxelloise, tant ceux-ci se voyaient régulièrement menacés par les projets d'aménagement de la STIB.

Dès le début de cette nouvelle législature, nous redéposons un texte visant à la protection du patrimoine arboré bruxellois. Il s'agissait d'un nouveau texte, plus large, et ayant très utilement intégré les prescrits des gens de terrain et des scientifiques auditionnés lors de l'examen de notre proposition, sous la législature précédente.

*de regering worden voorgelegd. Voordat die tekst zal zijn goedgekeurd, zullen alle kastanjobomen in de Winston Churchilllaan al zijn gekapt.*

*Hoe is dat mogelijk? Wordt er binnen de regering geen overleg gepleegd? Uw project druist in tegen de ordonnantie van de minister van Leefmilieu.*

*Moet er in afwachting van de goedkeuring van de kaderordonnantie geen moratorium worden ingesteld op alle wegen- en infrastructuurwerken die voorzien in een massale bomenkap?*

*Van bij het begin van de infrastructuurwerken aan de Winston Churchilllaan heeft de MIVB een aantal verkeerde keuzes gemaakt. Momenteel zijn de reizigers verplicht om aan het Vanderkindereplein van tram te veranderen, en dit in zeer oncomfortabele en onveilige omstandigheden. Omdat de MIVB er zich van bewust is dat de situatie onhoudbaar is, heeft ze u gevraagd om een oud project van onder het stof te halen, namelijk de aanleg van een derde spoor tussen de Churchillrotonde en de halte Vanderkindere.*

*Een dergelijk project zal heel wat gevolgen hebben. Zo zullen alle kastanjobomen op de Churchilllaan worden gekapt, waardoor deze laan haar prestigieus karakter verliest. Het project zal ook gevolgen hebben voor het plaatselijk verkeer en de geluidsoverlast voor de omwonenden.*

*Deze bijzonder verwoestende werken kunnen nochtans worden vermeden: de toekomstige lijn 7 zou zijn traject voorbij Vanderkindere kunnen voortzetten tot aan de Noord-Zuidverbinding. De bezwaren van de MIVB stoelen niet op een objectieve analyse.*

*Voor de verlenging van het traject van de toekomstige tramlijn 7 naar het Zuidstation moeten er helemaal geen bijkomende trams worden ingezet, aangezien lijn 7 lijn 3 zal vervangen. Een dergelijke maatregel zou juist trams uitsparen, aangezien er aan de Churchillrotonde geen tram meer zou moeten wachten.*

*Onlangs hebt u in de pers verklaard dat de MIVB niet over voldoende trams T4000 beschikt om de verlenging van lijn 7 te verzekeren. Waarop is die verklaring gebaseerd? Bij de invoering van het herstructureringsplan beschikte de MIVB over 19 trams T4000. Dat aantal zal geleidelijk aan*

Après des mois d'obstruction par la majorité, le 25 mai 2010, notre proposition de résolution faisait enfin l'objet d'un premier examen en commission de l'Environnement, nous permettant de mettre en évidence l'urgence de l'adoption d'une telle résolution. Malgré cela, la majorité décidait de ne pas voter un texte venant de l'opposition et d'en suspendre l'examen jusqu'à l'arrivée annoncée de l'ordonnance-cadre Nature.

En cette année de la biodiversité, il y avait pourtant eu, en commission de l'Environnement du 25 mai 2010, une belle unanimité sur les bancs parlementaires et du gouvernement pour reconnaître l'importance des arbres situés sur la voirie ou dans les parcs, car ils contribuent, notamment, à la biodiversité en milieu urbain.

À ce moment, votre collègue en charge de l'Environnement avait conclu de façon péremptoire : "Le Plan nature, dans son chapitre consacré au réseau écologique bruxellois, permettra d'identifier les menaces qui pèsent sur ce patrimoine, et de définir les règles à mettre en place pour y répondre. Ces mesures s'imposeront à tous les acteurs publics et donc également aux gestionnaires des voiries".

C'est donc avec un grand étonnement que, neuf mois plus tard, j'ai pris connaissance de vos propos. Alors que le projet d'ordonnance-cadre Nature devait être déposé sur les bancs des parlementaires fin 2010, comme annoncé, on apprenait qu'il était toujours soumis au Conseil d'Etat et qu'il devait encore passer au gouvernement en troisième lecture. À la lueur de vos dernières déclarations, d'ici à l'adoption de ce texte, tous les marronniers de l'avenue Winston Churchill seront abattus.

Comment une telle chose est-elle possible ? N'y a-t-il donc aucune concertation au sein de ce gouvernement, votre projet allant clairement à l'encontre de l'ordonnance de votre collègue en charge de l'Environnement ?

N'y aurait-il pas lieu de prendre un moratoire sur tous les projets d'aménagement de voiries, pris par la STIB impliquant la destruction ou l'abattage massif du patrimoine arboré, jusqu'à l'adoption de l'ordonnance-cadre qui devrait en assurer la protection et l'entretien ?

Le constat est clair : depuis le début des projets

*worden uitgebreid tot 54. Vandaag beschikt de MIVB al over 34 trams T4000.*

*Dankzij een verlenging van tramlijn 7 zouden de reizigers niet langer moeten overstappen aan de Churchillrotonde. Dat zou niet alleen het comfort, maar ook de veiligheid van de reizigers verbeteren. Het afschaffen van die overstap zou bovendien een tijdwinst van 3 tot 7 minuten opleveren.*

*Het grootste voordeel is evenwel dat het derde spoor overbodig wordt, waardoor de kastanjeboom niet meer moeten worden gekapt, waardoor er geen wegenwerken moeten worden uitgevoerd, waardoor er geen bijkomende uitgaven nodig zijn en er geen extra geluidsoverlast komt.*

*Gezien al deze elementen is het absoluut noodzakelijk dat de regering de MIVB vraagt om haar standpunt te herzien en af te zien van dit verwoestende project, dat niet nodig is om de doeltreffendheid van het openbaar vervoer te verbeteren.*

d'aménagement de la STIB sur l'avenue Churchill, la STIB cafouille et a démarré sur de très mauvaises options. Dans le cas des situations inconfortables et dangereuses pour les usagers, créées par l'obligation de changer de tram dans l'avenue Churchill à hauteur de l'arrêt Vanderkindere, ainsi qu'on a pu le voir de façon claire lors du récent reportage télévisé de Télé-Bruxelles, pourquoi la STIB se réfugie-t-elle dans son obstination de ne pas reconnaître les imperfections générées par certaines décisions ? Et qu'attendez-vous pour aller à la rencontre des attentes des usagers ?

Au rond-point Winston Churchill, le spectacle est navrant : les usagers venant d'Ixelles doivent quitter le tram au rond-point pour se déplacer dans des conditions très inconfortables vers un tram de la ligne 3 qui les mènera à la gare du Midi ou au centre-ville. Sans doute consciente du caractère intenable de cette rupture de charge, la STIB vous a demandé de ressortir ce vieux projet, qu'elle avait déjà essayé d'imposer il y a trois ans : l'installation d'une troisième voie entre le rond-point Churchill et l'arrêt Vanderkindere.

Cette opération aura des conséquences majeures, dont celle qui nous occupe aujourd'hui, à savoir l'abattage de tous les marronniers de cette avenue, lui enlevant son caractère prestigieux. Elle aura aussi d'inévitables conséquences sur la fluidité du trafic local. Elle ne sera pas sans conséquence non plus pour les riverains sur le plan des nuisances sonores dues aux allées et venues des trams sur ce tronçon.

Par cette mesure, la STIB veut imposer des travaux destructeurs, en posant une troisième voie, alors que la future ligne de tram 7 peut poursuivre son parcours au-delà de Vanderkindere, pour se rendre au Midi et au Nord. Les objections de la STIB ne résistent pas à une analyse objective.

Contrairement à ce que vous aviez répondu à Mme Schepmans, prolonger le parcours de la future ligne 7 vers le Midi n'ajouterait aucun tram dans le circuit, vu que la future ligne 7 remplacerait la ligne 3.

Bien au contraire, cette mesure offrirait l'avantage de gagner des véhicules vu qu'il n'y aurait plus de tram en attente au rond-point "tramodrome" Churchill. N'est-il pas préférable d'offrir des places

en mouvement plutôt que des places à l'arrêt ?

Tout récemment, vous déclariez à la presse que la STIB n'aurait pas suffisamment de trams T4000 pour assurer le prolongement de la ligne 7. Sur quelles sources basiez-vous cette déclaration ? En effet, au moment de la mise en service du plan de restructuration de la STIB, cette dernière disposait de 19 véhicules T4000. Aujourd'hui, elle dispose de 34 véhicules de ce type sur le parc de 54 prévus... Il y a manifestement un hiatus dans les sources d'information de la ministre.

Les véhicules existent en nombre et de surcroît, on peut en gagner par la suppression de trams en stationnement à hauteur du "tramodrome" Churchill.

Le prolongement de la future ligne de tram 7 au-delà de l'arrêt Vanderkindere se substituant à la ligne 3 présente les avantages suivants :

- suppression de la lourde rupture de charge au rond-point Churchill ;
- suppression des allées et venues des usagers qui courrent, soit au milieu du rond-point, soit au carrefour Vanderkindere pour changer de tram ;
- diminution sensible du temps de parcours allant de 3 à 7 minutes grâce à la suppression de la rupture de charge ;
- meilleure utilisation du matériel conséquente à l'abandon du stationnement des trams au rond-point Churchill ;
- aucune augmentation du nombre de trams se présentant dans l'axe nord-sud vu que la future ligne 7 remplacerait la ligne 3 ;
- surtout, vu ce qui nous préoccupe aujourd'hui, aucun chantier et donc aucun abattage de marronniers, la troisième voie n'ayant plus aucune raison d'être aménagée ;
- aucun inconvénient sur le plan de la fluidité du trafic qui serait dû à l'implantation de cette troisième voie ;
- aucune infrastructure supplémentaire, ce qui permet des économies sur le plan budgétaire ;

- aucun matériel supplémentaire, contrairement à ce que vous affirmez ;

- élimination de nuisances sonores dues aux manoeuvres des trams conséquentes à l'existence d'une troisième voie.

Au vu de cette analyse, il est impératif que le gouvernement commande à la STIB de revoir entièrement sa copie et abandonne ce projet de chantier destructeur et inutile à la performance du transport public.

#### *Samengevoegde besprekking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Over tramlijn 7 heb ik twee weken geleden al geantwoord, maar de kwestie van de bomen staat daar los van.

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).-** U wilt toch niet beweren dat het kappen van de bomen losstaat van de aanleg van een bijkomend tramspoor?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Toch wel.

**De voorzitter.-** De minister mag antwoorden wat zij wil. Zij mag zeggen dat zij op bepaalde vragen al geantwoord heeft.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Ik wil alleen signaleren dat het project van tram 7 niets te maken heeft met de bomen aan de Churchilllaan.

*Mobiel Brussel heeft geen weet van juridische procedures in verband met de bomen. De laatste analyse van de gezondheid van de bomen dateert van februari 2011 en omvat tevens de evolutie*

#### *Discussion conjointe*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** J'ai déjà donné un grand nombre d'éléments de réponse à ces interpellations dans ma réponse du 16 février dernier dans cette commission. J'ai répondu en long et en large il y a deux semaines à l'interpellation de Mme Delforge sur la question du projet de tram. Mais la question des arbres, qui est traitée dans l'interpellation de Mme Fraiteur, n'a rien à voir avec ce projet de tram.

**Mme Marion Lemesre.-** Vous dites cela sans rougir ? L'installation d'une troisième voie n'aurait rien à voir avec l'abattage des marronniers ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** En effet ! Mais je veux bien répondre à l'interpellation concernant les arbres.

**M. le président.-** Mme la ministre, les députés qui interpellent doivent rester dans le cadre de leur interpellation. Vous devez y répondre. Si vous estimez que vous avez déjà répondu à une partie de l'interpellation, vous pouvez dire clairement que cela constitue votre réponse.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je vous remercie, M. le président. En effet, je vais répondre à l'interpellation concernant les arbres de l'avenue Churchill. Je voulais seulement signaler que cela n'a rien à voir avec le projet de tram.

Je peux fournir les réponses suivantes à Mme Fraiteur. Bruxelles Mobilité n'a pas connaissance de procédures juridiques à ce sujet. Le dernier

sinds 2006.

*Volgens het verslag van onze consulent, Arboriconseil, is de toestand van de kastanjebomen sinds 2006 nog verslechterd en is het gevaar toegenomen. Gelukkig waren de weersomstandigheden de voorbije jaren goed.*

*Rond de heraangelegde haltes zijn al nieuwe bomen aangeplant, namelijk platanen. Ook bij volgende ingrepen zullen we voor platanen kiezen. De kastanjebomen hebben het in heel West-Europa moeilijk, zeker in de steden.*

*Mevrouw Huytebroeck meent dat de aanwezigheid van bomen langs de wegen erg belangrijk is in een stedelijke context. Het Brusselse ecologische netwerk in wording moet de bomen helpen beschermen. Dit netwerk zal opgenomen worden in het gewestelijke natuurplan, dat voorzien is in het ontwerp van ordonnantie. Het plan zal de overheden verplichtingen opleggen wat de keuze en het beheer van de bomen betreft.*

*In december 2010 keurde de regering het ontwerp van ordonnantie goed in tweede lezing. Deze vernieuwende tekst legt voor het eerst het natuurrecht vast. De regering heeft de ordonnantie zoveel mogelijk afgestemd op de bestaande regels en procedures inzake stedenbouw en erfgoed.*

*Door het natuurplan zal er meer aandacht gaan naar het beheer van de bomen. Dat betekent niet dat de bomen vandaag niet beschermd worden. Voor het kappen van hoogstammen is nu al een stedenbouwkundige vergunning nodig. In de overlegcommissies verdedigt Leefmilieu Brussel systematisch het behoud van beboste omgevingen en hun ecologisch beheer. Het advies van Leefmilieu Brussel is echter niet bindend.*

*Volgens artikel 2, § 2 van de ordonnantie van 1991 op de jacht en artikel 5 van het besluit van 25 oktober 1990 op de vogelbescherming, is het verboden om bomen te kappen tijdens de nestperiode, tenzij dat om veiligheidsredenen hoogdringend is.*

*Deze beschermingsmaatregelen worden door de ordonnantie nauwkeuriger bepaald: het kapverbod zal gelden van 1 april (1 maart in natuurreservaten) tot 15 augustus.*

recensement de l'état des arbres date de février 2011. Il reprend l'évolution qu'ont subie les arbres depuis la dernière étude complète, qui date de 2006.

Je citerai le rapport de notre consultant, Arboriconseil : "Les conclusions de notre rapport du 18 août 2006 restent d'actualité. Il est clair que, depuis cette dernière étude, l'état des "vieux" marronniers s'est aggravé et que ces arbres ont atteint un degré de dangerosité plus élevé. Il est heureux que les conditions météorologiques n'aient pas été défavorables au cours de ces dernières années."

Les premières plantations ont déjà eu lieu dans les zones d'arrêt qui ont été réaménagées. Le choix s'est porté sur des platanes. Si des aménagements conséquents sont planifiés, il faudra rester cohérent avec ce choix. Le problème touche toute l'Europe de l'Ouest, où les marronniers sont malades et s'acclimatent mal, surtout dans les villes.

Mme Lemesre, ma collègue Evelyne Huytebroeck m'a demandé de vous apporter les éléments de réponse que je vais vous lire.

La préservation du patrimoine arboré revêt une importance particulière en milieu urbain et les arbres de voirie sont un élément significatif de ce patrimoine.

Le réseau écologique bruxellois que Mme Huytebroeck souhaite développer dans les prochaines années devrait contribuer à préserver et à développer ce patrimoine. Le développement de ce réseau sera repris dans le Plan régional nature qui est prévu par le projet d'ordonnance. Cette planification permettra de définir une vision globale de gestion à long terme. Le plan pourra proposer des mesures contraignantes pour les pouvoirs publics en matière de choix et de gestion des arbres.

Le projet d'ordonnance a été déposé en seconde lecture au gouvernement en septembre 2010. Celui-ci l'a adopté en décembre dernier. Ce délai s'explique par la nouveauté et l'ambition de ce texte qui constitue une véritable codification du droit de la nature. Il s'explique aussi par la volonté de trouver l'articulation la plus adéquate possible avec les règles et les procédures existantes en matière d'urbanisme et de patrimoine.

*Tot zover het antwoord van mevrouw Huytebroeck.*

*Het project aan de Churchilllaan is niet in strijd met de algemene principes van natuurbescherming. De beheerder van de gewestwegen moet de groene ruimten langs de wegen op een coherente en doordachte manier beheren, maar bomen leven nu eenmaal niet eeuwig.*

*Hopelijk vinden we voor de Churchilllaan een evenwichtige oplossing, die rekening houdt met de aanwezigheid van de bomen en het prestige van de laan. Het wordt een moeilijke oefening.*

*In de Tervurenlaan heeft de beheerder ervoor gekozen de bomen op een rij te zetten en om hoge bomen te planten (7 à 8 meter). De meerkost daarvan loont zeker de moeite.*

*Als er dan toch bomen gekapt moeten worden, zou het dan niet beter zijn ze allemaal te kappen, en platanen aan te planten die even hoog zijn als die aan de tramhaltes? Daarover zal nog heel wat gedebatteerd worden.*

*De huidige bomen zijn oud en ziek, en dat dwingt ons tot een snelle keuze.*

Le Plan nature et le concept de réseau écologique bruxellois devraient contribuer à une meilleure intégration et à une plus grande attention à la bonne gestion des arbres en villes.

Cela ne veut pas dire que les arbres ne bénéficient d'aucune protection actuellement, puisque l'abattage des arbres à haute tige est soumis à permis ou certificats d'urbanisme. Ceux-ci ne relèvent pas des compétences de Mme Huytebroeck, mais Bruxelles Environnement, qui est représentée dans les commissions de concertation, y défend systématiquement la préservation des espaces boisés et leur gestion écologique. Son avis n'est toutefois pas contraignant.

Il faut rappeler également qu'en vertu de l'article 2, § 2 de l'ordonnance de 1991 sur la chasse, et de l'article 5 de l'arrêté du 25 octobre 1990 relatif à la protection des oiseaux, il est interdit d'abattre des arbres pendant la période de nidification des oiseaux, sauf pour des raisons impératives de sécurité, car ces travaux perturbent les oiseaux nicheurs et peuvent entraîner la destruction des nids, des œufs ou des oisillons qu'ils contiennent.

Le projet d'ordonnance renforcera ces dispositions en précisant les dates de début et de fin de la période de nidification. Il sera dès lors interdit de couper les arbres du 1er mars au 15 août dans les réserves naturelles, et du 1er avril au 15 août partout ailleurs.

J'en ai fini avec les éléments de réponse de ma collègue Huytebroeck.

En tant que ministre des Travaux publics et des Transports, je souhaite enfin souligner que, selon moi, le projet en cours dans l'avenue Churchill n'est pas du tout en désaccord avec les principes généraux de préservation de la nature et qu'il en va de la responsabilité du gestionnaire des voiries de gérer les espaces verts le long des voiries régionales de manière cohérente et réfléchie, tout en gardant à l'esprit que les arbres ne sont pas éternels et qu'il est logique de postuler une approche globale au terme d'un cycle de vie.

Je suis bien consciente du défi que représente l'avenue Churchill et j'espère que nous aboutirons à une solution équilibrée tenant compte de la vie des arbres, de la qualité de cette prestigieuse avenue et

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur** (*in het Frans*).- *Het verbaast mij dat u geen weet hebt van juridische procedures. Op 15 september 2007 antwoordde uw voorganger aan de heer de Lobkowicz dat de gemeente Ukkel een beroep had aangetekend tegen de stedenbouwkundige vergunning voor de kap van 152 kastanjebomen, waardoor die vergunning nog steeds opgeschorst is.*

*De mensen die de eerste twee rechtszaken aanspanden, hebben in 2007 aan de Raad van State gevraagd om dezelfde vergunning te schorsen. De Raad van State heeft zich daarover nog niet uitgesproken. Dan mag ik u in 2011 toch om nieuws vragen?*

*U praat verder alleen over de studie van Arboriconseil. Heeft dit bedrijf ook de studie uit 2006 gemaakt? Dat verontrust mij, want uit een tegenexpertise die de gemeente Ukkel gevraagd had, bleek dat slechts acht bomen gevaarlijk waren en gekapt moesten worden.*

*Bepaalde bomen zijn ziek, zegt u. Dat komt volgens*

de l'attachement au patrimoine arboré. Je sais qu'il s'agit là d'un exercice très difficile qui a déjà fait l'objet de nombreuses discussions, parfois mal vécues.

Permettez-moi cependant d'attirer à nouveau votre attention sur ce qui a été fait dans l'avenue de Tervueren, où l'on a opté pour un alignement des arbres, où l'on a fait un choix mûrement réfléchi sur le type d'arbres et garanti une hauteur importante des nouvelles plantations (de 7 à 8 mètres), dont le coût supplémentaire vaut assurément la peine.

En cas d'abattement nécessaire des arbres, demandons-nous s'il ne serait pas plus judicieux de l'étendre à toute la rangée et de nous diriger vers un alignement de platanes, de la même grandeur que les arbres déjà plantés aux arrêts de tram. Cette question délicate n'est pas encore tranchée, elle exigera beaucoup de pourparlers avec toutes les parties intéressées, dont la commune et les riverains.

Nous devons néanmoins avoir le courage de faire un choix car ces arbres sont vieux, de plus en plus sont malades et doivent être abattus.

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

**Mme Béatrice Fraiteur.-** En ce qui concerne les procédures juridiques, je m'étonne que vous déclariez ne pas être au courant. Je suis retombée sur une question de M. Stéphane de Lobkowicz à votre prédécesseur, le 15 septembre 2007. Il disait bien que la commune d'Uccle avait introduit un recours devant le Collège d'urbanisme contre le permis d'urbanisme relatif à l'abattage de 152 marronniers. Le permis est suspendu par ce recours. Jusqu'à présent, plus de nouvelles.

Dans le cas de la quatrième action en justice, les mêmes demandeurs que dans les deux premières ont introduit devant le Conseil d'État un recours en suspension du même permis, mais le Conseil d'État ne s'est pas encore prononcé. C'était en 2007. Il est quand même normal qu'en 2011, je vous demande où en sont ces procédures juridiques !

Ensuite, concernant les études, vous nous avez parlé de la société Arboriconseil. Cette société avait-elle également réalisé les études de 2006 ? Si c'est le cas, je suis d'autant plus inquiète puisque, lorsque la commune d'Uccle avait fait procéder à

*de specialisten vooral doordat er ondoordacht gesnoeid is. We moeten er dus eerst voor zorgen dat de bomen goed beheerd worden, voor we beslissen om ze te kappen!*

*Uiteraard moet u over een dergelijke kwestie overleggen met de gemeenten en de bewoners en het is dan ook schandalig dat de gemeente Ukkel nog niet geraadpleegd werd!*

*De regering moet met één stem spreken. Wij hadden graag de plannen van minister Huytebroeck met deze bomen gehoord en zullen ook de heer Kir ondervragen over de stedenbouwkundige vergunning.*

*Als Arboriconseil inderdaad ook de studie van 2006 gemaakt heeft, kunt u dan bevestigen dat zij alle bomen bestudeerde, of alleen enkele resultaten geëxtrapoleerd heeft?*

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

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).-** *Het is duidelijk dat bomen vooral oud of ziek verklaard worden in lanen waarmee de MIVB plannen heeft! Deze commissie moet inzage krijgen in de plannen voor een bijkomend tramspoor en moet dit ter plaatse kunnen beoordelen.*

*U wil de bomen alleen kappen omdat ze gevvaarlijk zijn, zegt u. U kondigt dat al tien jaar aan, maar er is nog niets gebeurd. Als er enkele bomen ziek zijn, is dat misschien omdat ze niet goed behandeld*

une contre-expertise quant à l'ensemble de ses condamnations de marronniers, seulement huit ont été déclarés prêts à devoir être abattus car jugés dangereux.

Vous soulignez également le fait que certains arbres sont malades. Même si je l'ai déjà dit dans mon intervention, je tiens à rappeler que c'est en grande partie dû, dixit les spécialistes, aux élagages traumatisants, certaines plaies causées lors des élagages constituant des portes d'entrée pour les maladies. Faisons donc d'abord attention à la manière dont on traite les arbres avant de décider de les abattre !

J'entends bien qu'il s'agit d'un dossier difficile, pour lequel il faudra organiser une concertation avec la commune et les habitants. Cela me semble évident et je m'étonne qu'à ce stade, alors qu'on en a parlé dans la presse, la commune d'Uccle n'ait pas encore été consultée. C'est aberrant !

Nous souhaitons que le gouvernement parle d'une seule voix. Il aurait été intéressant d'entendre la ministre Evelyne Huytebroeck s'exprimer sur ses projets concernant ces arbres, porteurs d'une valeur inestimable. Nous n'hésiterons pas non plus à interroger le secrétaire d'État Emir Kir à propos des permis d'urbanisme qu'il serait tenté de délivrer.

Si vous me dites que c'est ici la même société que celle qui a fait l'étude de 2006 et qui a contredit, via une contre-expertise, le fait que seuls huit arbres sur les trois cents devaient être abattus, je me pose des questions sur la généralisation de l'abattage. Chacun des 300 arbres a-t-il été étudié ou seulement un ou deux, après quoi cette société aurait conclu à l'abattage des 300 arbres ?

**M. le président.-** La parole est à Mme Lemesre.

**Mme Marion Lemesre.-** Je ne reprendrai pas l'argumentation qui démontre que les arbres sont dépeints comme vieux ou malades justement dans des artères où la STIB veut s'implanter ! Cette relation est claire, même si vous la niez.

Je voudrais que notre commission reçoive le plan de la STIB concernant l'implantation de cette troisième voie et qu'elle puisse juger sur pièce ce que la STIB veut effectivement réaliser avenue Churchill.

worden.

*De kaderordonnantie over de natuur is erg belangrijk voor het gewest. Natuur en groene ruimten worden te vaak als iets bijkomstigs gezien, naast de ruimte die nodig is voor voetgangers, fietsers, auto's, trams, enzovoort. Bomen kappen is erg gemakkelijk.*

*Ik geloof dus niet dat er geen verband is tussen de bomen en het tramproject. Daarom moeten we de plannen kunnen onderzoeken en hoorzittingen kunnen houden. Misschien kunnen de beheerders hun project komen voorstellen.*

*Ik ben ook niet overtuigd dat een derde spoor het openbaar vervoer op deze plek zal verbeteren.*

**De voorzitter (in het Frans).**- *U vraagt plannen, maar misschien kunnen we gewoonweg aan de minister vragen de studie, of een korte inhoud ervan, aan de leden van deze commissie over te maken. U betwist de resultaten van de studie immers. Ik weet dat luchtfoto's de gezondheidstoestand van bomen helpen in kaart te brengen.*

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).**- *Ik ben het helemaal eens met uw voorstel maar mevrouw Lemesre wilde de studie van de MIVB om er zeker van te zijn dat de dossiers onafhankelijk zijn opgesteld.*

Vous nous déclarez que vous voulez abattre ces arbres uniquement car ils risquent de tomber. Cela fait déjà dix ans qu'on nous annonce ces chutes qui n'ont toujours pas eu lieu. S'il y a huit ou neuf arbres malades, on peut étudier ce qu'il en est réellement. Peut-être que ces arbres sont décrits comme malades car ils ne font pas l'objet de traitements corrects comme ma collègue vient de le soulever.

Cette ordonnance-cadre Nature est réellement très importante pour notre Région. La dimension de la nature et des espaces verts a trop souvent été mise sur le côté et considérée comme annexe aux aménagements. C'est la fonction la plus fragile dans un espace public en voie de densification où il faut de la place pour les piétons, les vélos, les voitures, les trams, etc. On ne peut pas faire reculer les murs des maisons, tandis que les arbres, on peut les abattre sans état d'âme.

Je ne vous crois donc pas quand vous dites que les deux affaires ne sont pas liées. C'est la raison pour laquelle je demande à examiner les plans et que nous recevions les personnes adéquates en commission Infrastructure. Peut-être que cela pourrait donner lieu à une présentation par les gestionnaires de ce dossier.

Il ne sert à rien de faire de grandes déclarations, encore faut-il les démontrer. Or, votre démonstration ne me convainc guère, pas plus d'ailleurs que la démonstration visant à présenter la troisième voie comme la solution pour assurer un transport en commun de qualité à cet endroit.

**M. le président.**- Vous nous demandez des plans, mais peut-être qu'on pourrait tout simplement, puisque vous mettez en cause l'étude sur l'état des arbres, demander à Mme la ministre de transmettre cette étude ou un résumé de cette étude photographique aux membres de cette commission. Je sais qu'on prend des photos aériennes qui renseignent sur l'état des arbres. Ce serait une information qu'on pourrait transmettre aux commissaires.

**Mme Béatrice Fraiteur.**- Je suis tout à fait d'accord avec votre proposition, mais je crois que Mme Lemesre demandait l'étude de la STIB pour s'assurer que les dossiers sont traités indépendamment.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik kan u de conclusies van Arboriconseil meegeven. Dat bureau is een vertrouwensraadgever van het gewest.*

*De meest recente conclusies maken melding van de slechte gezondheidstoestand van de bomen. Sommige moeten onmiddellijk worden gekapt. Andere zijn er wat minder slecht aan toe. Ofwel vervangen we de hele rij, ofwel kappen we hier en daar een boom die we dan vervangen. Dat is de keuze die moet worden gemaakt.*

*Aanvankelijk ging het om 300 kastanjelaars, nu zijn het er nog een honderdtal want er zijn er intussen al veel gekapt.*

*We moeten nadenken over de weg die we willen inslaan. Een boom leeft ook niet eeuwig. Ik haalde het voorbeeld aan van de Tervurenlaan omdat daar is geopteerd voor het kappen van alle bomen en deze dan te vervangen. Het gaat dus niet alleen om de belangen van de MIVB.*

*Ik ben dus bereid de studie van Arboriconseil aan de commissie mee te delen.*

*Ik deel uw mening dat het snoeien van de bomen voorzichtig moet gebeuren om andere ziekten te voorkomen. Het probleem is een oud zeer, het deed zich op de Tervurenlaan ook al voor. Met de aandacht die er vandaag aan groen in onze steden wordt besteed, worden deze parameters alsmaar belangrijker.*

*Ik onderhoud contacten met het gemeentebestuur van Ukkel, al zijn we het niet over alles eens. Hetzelfde geldt voor de andere gemeenten waar projecten worden bediscussieerd.*

*Het gerechtelijk dossier van 2007 wordt afgesloten. Er is een vergunning verleend maar slechts voor een deel van de bomen. Vandaar dat we een nieuwe aanvraag zullen indienen.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je pourrais vous transmettre les conclusions d'Arboriconseil. C'est notre conseiller sur l'état des arbres, pas uniquement sur cette voirie, mais aussi ailleurs. C'est un bureau de confiance pour la Région, dont le travail se base sur ses études.

Nous pouvons vous transmettre les conclusions récentes de ce bureau sans aucun problème. L'étude signale qu'il y a des arbres en très mauvais état qui doivent être abattus d'urgence, d'autres sont en mauvais état, d'autres encore un peu moins. C'est à nous de choisir : remplaçons-nous des rangées d'arbres ou continuons-nous à abattre de-ci, de-là et à planter d'autres essences en faisant un mélange ? Il faut trancher.

Concernant le nombre, il y avait au départ 300 marronniers sur cette avenue-là. Il en reste un peu plus de 100, car on a déjà dû en abattre beaucoup d'exemplaires.

Je demande qu'on réfléchisse à la direction que nous voulons prendre pour renouveler des rangées d'arbres, car un arbre a aussi une vie qui se termine. C'est une réflexion importante. J'ai cité l'exemple de l'avenue de Tervueren parce que là, on a fait le choix de les abattre et de les remplacer dans leur totalité. Voilà aussi un exemple qui démontre que les intérêts de la STIB ne sont pas liés aux choix final.

Je suis donc prête à communiquer l'étude d'Arboriconseil à la commission.

Je partage votre avis selon lequel l'élagage des arbres doit être effectué avec prudence, car s'il est mal fait, il peut générer d'autres maladies. Le problème date de plusieurs dizaines d'années. Nous avons connu la même situation avec les marronniers de l'avenue de Tervueren. Avec le souci actuel de protéger les espaces verts en ville, ces paramètres sont de plus en plus surveillés.

Je garde un contact permanent avec la commune d'Uccle et les échevins concernés, même si nous ne sommes pas d'accord sur tous les dossiers. Cela vaut également pour les autres communes dans lesquelles des projets sont en discussion.

**De voorzitter.-** En wat is uw antwoord op de vraag van mevrouw Lemesre over het plan?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het plan ligt officieel nog niet op tafel.*

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).-** *Een dergelijk projet wordt niet zonder voorafgaand plan van de MIVB gelanceerd. Staat het kappen van de kastanjelaars niet in het project van de derde weg dat door de MIVB is geformuleerd?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Beide dossiers staan los van elkaar.*

**De voorzitter.-** De minister zal ons de studie overmaken. Dat is genoteerd.

#### *Moties – Indiening*

**De voorzitter.-** Naar aanleiding van de interpellatie wordt een gemotiveerde motie, aangekondigd door mevrouw Marion Lemesre.

Een eenvoudige motie wordt door de heer Emin Özkara, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Danielle Caron, en mevrouw Carla Dejonghe ingediend.

(zie bijlagen blz. 90-92)

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE d'URSEL**

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

**betreffende "de uitvoering van het akkoordprotocol voor de intergewestelijke samenwerking met het oog op de tariefintegratie in het openbaar vervoer".**

Le dossier de justice de 2007 est clôturé. Un permis a été délivré, mais pour une partie des arbres, seulement, raison pour laquelle nous souhaitons introduire une nouvelle demande.

**M. le président.-** Et concernant la question de Mme Lemesre sur le plan ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le plan n'est pas encore officiellement sur la table.

**Mme Marion Lemesre.-** On ne lance pas un tel projet sans un plan préalablement établi par la STIB. Le projet de la troisième voie formulé par la STIB n'explique donc pas l'abattage des marronniers ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Les deux dossiers ne sont pas liés !

**M. le président.-** La ministre nous transmettra l'étude sur l'état des arbres. Nous en prenons acte.

#### *Ordres du jour – Dépôt*

**M. le président.-** En conclusion des interpellations, le dépôt d'un ordre du jour motivé est annoncé par Mme Marion Lemesre.

Un ordre du jour pur et simple est déposé par M. Emin Özkara, Mmes Céline Delforge, Annemie Maes, Brigitte De Pauw, Danielle Caron et Carla Dejonghe.

(voir annexes p. 90-92)

#### **INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE d'URSEL**

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

**concernant "l'application du protocole d'accord de coopération interrégional prévoyant l'intégration des systèmes tarifaires dans les transports en commun".**

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (*in het Frans*).- *Op 31 mei 2006 ondertekende uw voorganger een protocolakkoord over de invoering van een tariefintegratie in de verschillende openbare vervoersmaatschappijen.*

*Er werd een intergewestelijke werkgroep opgericht om na te denken over de technische en financiële uitvoering van dit project. Als doelstelling werd 2010 vooropgesteld.*

*Voor de uitbating van het systeem zou een bedrijf worden opgericht, UBIGO, waarin de operatoren elk 20% van de aandelen zouden bezitten. In september 2007 werden de aandeelhoudersstructuur, de besluitvormingsprocedure en de investeringen vastgelegd. De Vlaamse en Waalse regeringen en de bestuursraden van De Lijn en TEC gaven hun principiesakkoord aan het project.*

*Wat is er langs Brusselse kant gebeurd? De heer Smet is hierover nooit bijzonder spraakzaam geweest. Het enige dat we weten is dat de MIVB haar investering op 23,5 miljoen euro had geraamd, tegenover 56 miljoen voor De Lijn, 24 miljoen voor TEC en 48 miljoen voor de NMBS.*

*Ondertussen zijn er heel wat jaren voorbij gegaan en hebben er heel wat regeringswissels plaatsgevonden op alle gezagsniveaus, maar is de streefdatum van 2010 niet gehaald.*

*Sinds de ondertekening van het protocolakkoord werd de oprichting van UBIGO meermaals uitgesteld. Op 24 september 2008 gaf de federale minister toe dat UBIGO nog niet was opgericht en dat de NMBS zich nog niet over het nut van een dergelijk gemeenschappelijke onderneming had uitgesproken.*

*In andere landen zoals Nederland heeft het systeem meer gekost dan gepland. Daarom moet er volgens de NMBS een meer gedetailleerde studie worden uitgevoerd om de juiste technische en budgettaire keuzes te kunnen maken.*

*Ik wilde graag weten of u daarover al met uw collega's hebt gesproken. Wat is de stand van zaken? Bestaat of functioneert het filiaal al? Heeft de vertraging direct of indirect kosten met zich*

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Le 31 mai 2006, votre prédécesseur, M. Smet, avait signé, en compagnie du ministre fédéral des Transports, de la ministre flamande des Transports, du secrétaire d'État aux Entreprises publiques et du ministre wallon des Transports, un protocole d'accord prévoyant l'intégration des systèmes tarifaires des différentes sociétés de transports en commun.

À la suite de cet accord, un groupe de travail interrégional avait été mis sur pied afin de réfléchir à l'opérationnalisation technique et financière du projet. Dans le rapport du groupe de travail, il était précisé que le délai fixé était 2010. Le choix technologique devait tenir compte "des exigences fonctionnelles de la situation spécifique de la Belgique, de la nécessité d'une grande vitesse de transaction et de la sécurité".

La mise en oeuvre de ce dispositif technologique devant se concevoir sous la responsabilité d'un organe directionnel, les parties à l'accord ont consenti à la création d'une société appelée UBIGO. En septembre 2007, on annonce qu'UBIGO devait bientôt se transformer juridiquement en une société dont les quatre opérateurs de transports en commun seraient actionnaires, chacune à 20%. Le rapport indique à cette date que "la structure des actionnaires, le processus de décision et les investissements ont été établis. Les gouvernements flamand et wallon, et les conseils d'administration de De Lijn et de la SRWT ont donné leur accord de principe sur le projet".

Que s'est-il passé du côté bruxellois ? M. Smet n'avait pas été très prolix à ce sujet lors d'une interpellation en commission Infrastructure en 2008. On sait que parmi les partenaires au projet, lorsque chacun a dû évaluer le coût de son investissement dans les cartes à puce sur le total de 152 millions d'euros, la STIB avait évalué son investissement à 23,5 millions (56 millions pour De Lijn, 24 millions pour les TEC et 48 millions pour la SNCB).

Depuis, les années ont passé, on a procédé à des remaniements gouvernementaux à différents niveaux de pouvoir, et l'objectif d'une opérationnalisation du système pour 2010 n'a pas été atteint. Même si dernièrement on pouvait lire,

*meegebracht voor het gewest? Welk financieringsmechanisme is ervoor opgezet en hoeveel bedraagt de Brusselse participatie?*

*Op het technische vlak was afgesproken dat de pinkaart door Syntigo, de informaticacel van de NMBS, zou worden geleverd. De technische coördinatiegroep waaraan Syntigo deelnam, werd belast met de studie over de leefbaarheid van dit project. In 2008 bevestigde Syntigo dat de eerste resultaten bevredigend waren en het systeem voor alle routes functioneerde, maar dat het productieproces moest worden opgevolgd.*

*In 2008 werden er tests uitgevoerd al bestond het pilootproject toen nog niet, wat een ernstige vergissing was. Nochtans heeft de Brusselse regering zich daar destijds niet druk over gemaakt.*

*Aan de Mobibkaart wordt een aparte commissievergadering besteed. De vraag is met welke opdracht de partners van het samenwerkingsakkoord Syntigo hebben belast terwijl het bestaan van het bedrijf dat het pilootproject moet uitvoeren nog altijd op een werv leek. In wat soort van samenwerking werd voorzien tussen de diensten van de MIVB die voor Mobib verantwoordelijk zijn, Syntigo en de technische coördinatiegroep?*

*De MIVB had in 2007 ingeschat dat zijn investering 23.500.000 euro zou bedragen. Is dat bedrag intussen herzien? Als dat het geval is, volgens welke criteria gebeurde dat?*

dans le Plan Iris 2, qu'un projet était en cours.

Depuis la mise en place de ce protocole d'accord, la création de la société UBIGO a été retardée à plusieurs reprises. Ainsi, le 24 septembre 2008, soit plus de deux ans après la signature de l'accord de coopération, la ministre fédérale de la Fonction publique et des Entreprises publiques a admis que la filiale commune aux quatre opérateurs, en l'occurrence UBIGO, n'avait pas encore été créée et qu'il fallait tenir compte du fait que l'opérateur SNCB ne s'était pas encore prononcé sur la pertinence d'une telle filiale.

Pour rappel, à cette date, si on isolait les coûts externes supportés par la SNCB (opérateur) depuis la signature du protocole d'accord entre les ministres en mai 2006, la facture s'élevait à environ 115.000 euros. En vérité, la SNCB était réticente, arguant qu'en raison de l'expérience dans d'autres pays comme les Pays-Bas, l'investissement de la carte avait été plus important que prévu. Il fallait donc, d'après elle, procéder à une étude détaillée pour choisir la meilleure solution aux plans techniques et budgétaires.

J'aimerais savoir si vous avez rencontré vos homologues à ce sujet. Où en est la situation quant à l'existence et au fonctionnement de cette filiale ? Ce retard a-t-il entraîné des coûts directs ou indirects pour la Région ? Quel mécanisme de financement a-t-on mis en place pour assurer le fonctionnement de cette filiale et quelle est la part de la participation bruxelloise ?

Au niveau technique, il était prévu que la mise en oeuvre de cette carte à puce soit pilotée par Syntigo, la cellule informatique de la SNCB. Le groupe de coordination technique auquel participent les ingénieurs de Syntigo était responsable d'étudier la viabilité du projet. En 2008, Syntigo affirmait que les premiers tests avaient donné des résultats concluants, que le système fonctionnait pour n'importe quel type de parcours, mais qu'il fallait étudier le processus au niveau de la production industrielle.

En 2008, on procédait à des tests alors même que le comité de pilotage du projet n'existe pas encore. Cela constitue ni plus ni moins qu'une aberration dont le gouvernement bruxellois de l'époque n'a pas semblé s'émouvoir.

Sans déborder sur les enjeux de la technologie de la

carte Mobib, qui feront l'objet d'une séance de commission spécifique, je souhaiterais savoir ce que les partenaires de l'accord de coopération ont prévu comme mission pour Syntigo, dès lors que l'existence même de la société chargée de piloter le projet semble en éternel chantier. Qu'est-il prévu comme coopération précise entre le service de la STIB responsable de Mobib, Syntigo et le groupe de coordination technique ?

Au niveau de l'investissement de chaque partenaire pour la globalité du projet, la STIB avait évalué en 2007 son investissement à 23.500.000 euros. Ce montant a-t-il été revu depuis ? Si oui, en fonction de quels paramètres ?

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De tariefintegratie is hier al vaak aan bod gekomen, voor het laatst in januari 2010. Ik verwijst dan ook naar vroegere antwoorden.*

*Een eerste poging om een gemeenschappelijk platform te creëren, UBIGO, mislukte. Het Nederlandse voorbeeld Translink deed immers vermoeden dat een dergelijk systeem erg duur zou zijn.*

*De vier openbare vervoersmaatschappijen (MIVB, NMBS, De Lijn en TEC) beslisten daarom een eigen gemeenschappelijke entiteit op te richten, de nv Belgian Mobility Card (BMC), actief sinds maart 2010. Bij de oprichting bracht elke maatschappij een kwart in van het kapitaal van 61.500 euro. Ook de kosten werden in vier gelijke delen verdeeld en bedroegen 74.700 euro voor 2010 en 67.400 euro voor 2011 en 2012. Dat is heel wat minder dan de 23,5 miljoen euro die u vermeldt.*

*De Mobib-kaart is geen gemeenschappelijk ticket, maar kan tot acht verschillende tickets of vervoersbewijzen bevatten. De vier operatoren hangen immers allemaal af van andere toeziende overheden, zodat het tariefbeleid overall anders is.*

*De MIVB heeft het Mobib-systeem bijna volledig ontplooid.*

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le sujet de l'intégration des systèmes tarifaires a déjà été abordé maintes fois au sein même de cette commission. J'y ai répondu de manière exhaustive en janvier 2010, à la suite d'une interpellation de votre confrère, M. De Wolf. Je me permets donc de faire largement référence aux réponses apportées à l'époque.

Une première tentative de créer une plateforme commune dénommée UBIGO s'est soldée par un échec. Les quatre opérateurs de transports publics belges n'ont pas souhaité poursuivre dans cette voie, particulièrement au vu des coûts de fonctionnement élevés que l'exemple de la plateforme Translink aux Pays-Bas laissait supposer.

Les quatre opérateurs - la STIB, la SNCB, De Lijn et TEC - ont dès lors pris la décision de créer une entité spécifique commune. La société anonyme Belgian Mobility Card (BMC) est opérationnelle depuis mars 2010. Au moment de la fondation de BMC, chaque opérateur a souscrit à 25% du capital de 61.500 euros, soit une mise de fonds de 15.375 euros par opérateur. Les coûts, divisés en quatre parts égales entre les quatre actionnaires s'élèvent pour la STIB à 74.700 euros pour l'exercice 2010 et à 67.400 euros pour les deux exercices suivants. Nous sommes donc très en dessous du montant de 23,5 millions d'euros que vous citez.

La carte Mobib n'est pas un ticket commun, mais

- Bij de NMBS hebben alle verkooppunten de technische mogelijkheid om Mobibkaarten af te leveren, waarmee houders van een gecombineerd NMBS/MIVB-abonnement via de poortjes toegang hebben tot de metrostations. De draagbare machines van de treinbegeleiders worden aangepast en vanaf 2012 zou het Mobib-systeem algemeen ingevoerd worden.
- De Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) voert een proefproject uit, genaamd Fast Track, met 1.000 vaste abonnees. De komende maanden zal ze een globale aanbesteding doen voor een proefproject met Mobib in Vlaams-Brabant vanaf 2012 en in heel Vlaanderen vanaf 2013.
- De Société régionale wallonne du Transport (SRWT) zet de vervanging van haar informaticasystemen voort, met de bedoeling dat het Mobib-systeem volledig ingevoerd is tegen 2013. Vanaf 2014 zullen alle Belgische openbare vervoersmaatschappijen hetzelfde systeem toepassen.

bien un "contenant" de tickets ou de titres de transport. La carte pourra accueillir jusqu'à huit contrats de transport émanant indifféremment de chacun des quatre opérateurs ou étant par nature des titres valables sur deux ou plusieurs d'entre eux. Il faut en effet rappeler que cette formule s'est imposée dans le contexte institutionnel belge, où chacun des quatre opérateurs dépend d'une autorité de tutelle propre, ce qui engendre des politiques tarifaires spécifiques.

À ce stade, et outre le fait que la STIB a pratiquement terminé le déploiement de son système de "télé-billettique" Mobib, on observe :

- À la SNCB : l'introduction dans tous les points de vente de la SNCB de la possibilité technique de délivrer des cartes Mobib pour permettre aux titulaires d'abonnement combinés SNCB/STIB d'accéder aux stations de métro déjà munies de portillons d'accès. La SNCB poursuit son programme d'adaptation des machines portables des accompagnateurs de train et a lancé une procédure de pré-qualification pour l'acquisition de cartes Mobib et sa généralisation à tous ses abonnés dès 2012.
- La Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) poursuit une phase pilote initiale dite Fast Track portant sur les cartes de service et sur un panel de 1.000 abonnés annuels. Elle devrait attribuer un marché global d'équipements Mobib dans les prochaines semaines et lancer ainsi une phase pilote portant sur le Brabant flamand dès 2012, pour une généralisation à l'ensemble de la Flandre en 2013.
- La Société régionale wallonne du Transport (SRWT) poursuit son programme de remplacement des systèmes informatiques embarqués afin de pouvoir y greffer la télébillettique Mobib dès 2012, l'objectif étant également d'aboutir à un équipement complet dès 2013. Je puis vous assurer que tous les transports publics belges fonctionneront selon le même procédé de télé-billettique à partir de 2014.

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** Als heel België de Mobibkaart zal gebruiken, zal dat andere vragen oproepen.

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Toutes ces précisions sont très heureuses. Je pense cependant qu'on rediscutera de ce dossier la semaine prochaine. En effet, si c'est la carte Mobib qui

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES**

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

**betreffende "het elektrisch autodelen met Zen Car".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE d'URSEL,**

**betreffende "het onderzoek naar een nieuw systeem van carsharing met elektrovoertuigen".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

**betreffende "de steun van de minister aan het Zen Car-bedrijf en de vernietiging van de subsidie voor het E-Cambio-project".**

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** In de media hebben we vernomen dat Brussel met Zen Car vanaf maart een nieuwe actor krijgt op het vlak van autodelen. Ik verwijst ook naar uw aankondiging in deze commissie toen ik u vragen heb gesteld over het uitbreiden van autodeelsystemen naar bedrijven.

Ik heb me ondertussen wat verdiept in het dossier van Zen Car, dat zich richt op een duurder marktsegment, namelijk de betere verdiener die zijn bedrijfswagen in een parkeergarage wil achterlaten om verder met een kleine auto in de stad rond te rijden. Men haalt daarvoor onder andere het argument van de parkeerproblemen aan.

Wat me stoort, is dat Zen Car heel sterk in die autologica blijft steken. Ik ben ongerust over de filosofie die er achter steekt. Zo heeft men een visie

servira de support pour toute la Belgique, d'autres questions surgiront.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION 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 "la voiture partagée électrique avec Zen Car".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE d'URSEL,**

**concernant "l'étude du choix d'un nouveau système de véhicules en libre-service utilisant les technologies d'électromobilité".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,**

**concernant "le soutien de la ministre à la société Zen Car et l'annulation du subside au projet E-Cambio".**

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Nous avons appris dans les médias que Bruxelles accueillera en mars un nouvel acteur sur le marché de la voiture partagée, à savoir Zen Car. Cet acteur vise le segment de marché plus élevé des travailleurs qui souhaitent laisser leur voiture de société au garage pour se déplacer en ville avec une petite voiture et met en avant l'argument du problème de stationnement.

*Ce qui me gêne, c'est que la société Zen Car reste très attachée à la logique automobile, dénonçant un manque de flexibilité des transports en commun, le coût élevé des taxis et la mauvaise adaptation des voiries pour la pratique du vélo. Elle part donc du principe qu'il n'est généralement pas possible de circuler sans voiture à Bruxelles.*

over mobiliteit, die ik niet kan onderschrijven. In het dossier staat: "In de praktijk ziet Brussel er heel anders uit. Het openbaar vervoer mist flexibiliteit. Taxi's zijn erg duur en de wegen zijn slecht aangepast aan fietsers. In de meeste gevallen is het niet mogelijk om het zonder een eigen wagen te stellen." Als dat al de vertrekbasis van hun filosofie is, ben ik op mijn hoede.

Verder heeft men het heel uitgebreid over het economisch argument, namelijk de kosten, en daarnaast komen ook de ecologische en sociale voordelen aan bod.

Over het sociaal voordeel staat er: "De gebruikers van Zen Car hebben iets gemeen: hun interesse in een verschillende wel doordachte stedelijke mobiliteit. Ze vormen een gemeenschap gebaseerd op sterke en positieve waarden. Het oorspronkelijke ontwerp van de auto springt in het oog en maakt het eenvoudig om contacten te leggen. Het is dus een heus sociaal bindmiddel." Aan het ecologische aspect wordt een zin gewijd: "De Zen Car-wagen wordt aangedreven door elektriciteit, stoot geen broeikasgassen uit en maakt geen lawaai." Dat is wel vrij pover als argumentatie.

Het dus gaat om een stedelijk wagentje met twee plaatsen en weinig bagageruimte. De vrees bestaat dat het in de plaats van fietsers of van voetgangers zal komen en nauwelijks tot minder autogebruik of -bezit zal leiden.

Zen Car focust op de meest rendabele standplaatsen in het centrum en betekent zo concurrentie voor Cambio. Ik vraag me af of het een positieve zaak is voor het autodeelsysteem in zijn geheel. Essentieel is een zo goed mogelijke dienstverlening om zoveel mogelijk Brusselaars te overtuigen van de voordelen van carsharing.

Het achterliggende streefdoel is een verschuiving van autobezit naar autogebruik. Een goede dienstverlening betekent een voldoende groot aanbod zodat autodelers niet te lang op voorhand een wagen moeten reserveren, een voldoende gespreid aanbod, zodat zoveel mogelijk Brusselaars een standplaats in hun buurt hebben, en een voldoende gevarieerd aanbod, zodat het systeem ook kan worden gebruikt voor eerder uitzonderlijke, grote aankopen. Ik ben er niet van overtuigd dat de komst van Zen Cars een stap vooruit is op het vlak van dienstverlening. Een

*Les avantages sociaux et écologiques du système Zen Car sont pour leur part pauvrement argumentés.*

*Les véhicules de Zen Car sont de petites voitures urbaines à deux places, avec un petit coffre. Il est donc à craindre qu'ils offriront une alternative aux cyclistes et piétons, mais n'inciteront pas à utiliser moins la voiture.*

*Zen Car cible les stations les plus rentables dans le centre, venant ainsi concurrencer Cambio. Je m'interroge sur le caractère positif de cette initiative pour le système de partage de voitures dans son ensemble.*

*L'objectif sous-jacent est d'induire un glissement de la possession d'un véhicule vers l'utilisation de celui-ci. Un bon service de voitures partagées passe par une offre suffisamment grande, dispersée et diversifiée. Je ne suis pas convaincue que l'arrivée des voitures Zen Car représente une avancée sur le plan du service. Selon moi, une concession publique offre plus de garanties.*

*Comment s'inscrit cette initiative dans le cadre de la politique de mobilité régionale, et plus particulièrement dans le cadre du Plan Iris 2 ?*

*Avez-vous pris les décisions en la matière, ou avez-vous plutôt joué un rôle de soutien ? Nous devons éviter que certains lieux commercialement intéressants soient investis par plusieurs systèmes de voitures partagées au détriment d'autres lieux moins intéressants, qui seraient boudés. Y a-t-il eu une concertation à ce sujet au sein du gouvernement ?*

*Avez-vous examiné quel système et quel procédé garantissent le meilleur service pour les Bruxellois et le meilleur résultat pour la politique de mobilité bruxelloise ? Avez-vous analysé les conséquences d'une telle initiative pour Cambio ? Ne risque-t-on pas de voir Cambio réduire son réseau et restreindre son offre dans des lieux moins intéressants sur le plan commercial ?*

*Par ailleurs, qu'en est-il des bornes de recharge électrique ? Est-ce bien la mission d'un pouvoir public de les financer ?*

*Nous ne sommes, en soi, pas opposés à la mise en place de systèmes de voitures partagées*

openbare concessie, zoals voor Villo, biedt volgens mij meer garanties.

Hoe past dit initiatief binnen het mobiliteitsbeleid van het gewest, en meer bepaald binnen het Iris 2-plan?

Hebt u zelf de beslissingen genomen of speelde u eerder een ondersteunde rol? Wij moeten vermijden dat er op bepaalde, commercieel interessante plaatsen meerdere autodeelsystemen naast elkaar bestaan en dat er op andere plaatsen geen enkel systeem is.

Is hierover overleg gepleegd binnen de regering?

Is er onderzocht welk autodeelsysteem en welke werkwijze de beste dienstverlening voor de Brusselaars en het beste resultaat voor het Brussels mobiliteitsbeleid garandeert, zowel wat het type voertuigen als wat het debat over concurrentie versus openbare concessie betreft? Cambio heeft een belangrijke pioniersrol gespeeld en voor een kentering in Brussel gezorgd. Hebt u onderzocht welke gevolgen dit initiatief zal hebben voor Cambio? Cambio is in 2003 gestart met vier standplaatsen. Ondertussen is dat netwerk uitgegroeid tot een zestigtal standplaatsen. Bestaat het risico niet dat Cambio op een bepaald ogenblik haar netwerk zal afbouwen op de commercieel minder interessante plaatsen?

Hoe zit het voorts met de elektrische oplaadpalen? Op een colloquium van het VBO over de elektrische wagen is gebleken dat men het nog altijd niet eens is over een standaard oplaadpaal. Hopelijk gebeurt niet hetzelfde als met de stopcontacten, waarvoor verschillende systemen bestaan in Frankrijk, Nederland, België, enzovoort. Bovendien is het de vraag of het wel de taak van de overheid is om dergelijke elektrische oplaadpalen te financieren.

Op zich hebben wij geen probleem met het elektrisch maken van autodeelsystemen, maar wij vragen ons af of er wel voldoende over het volledige plaatje is nagedacht.

Tot slot - als uitsmijter - wil ik nog meegeven dat al in 1974 in Amsterdam de 'Witkar' is gelanceerd. Het was de tijd van Provo's. De witkar was een elektrische wagen die volledig wit was geschilderd. Het enige resultaat was dat in het project ontzettend

électriques. Cependant, a-t-on bien fait tout le tour de la question avant de prendre une décision ?

*La voiture électrique a certes un avenir, mais elle n'est pas la panacée. Elle doit s'inscrire dans une politique de mobilité mûrement réfléchie.*

veel subsidies zijn ingepompt omdat het niet goed doordacht was.

Mijn vraag is dan ook uit de fouten van het verleden lessen te trekken. De elektrische wagen heeft wel degelijk een toekomst, maar men mag er niet alle heil van verwachten. Hij moet passen in een doordacht mobiliteitsbeleid.

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** Zen Car is een nieuw autodeelsysteem waarbij uitsluitend gebruik wordt gemaakt van elektrische wagens. Het Brussels netwerk zal 40 voertuigen omvatten die uitgerust zijn met de e-Colibritechniek.

*Het e-Colibrimodel belooft een vermindering van het wagenpark, een maximalisering van de beschikbaarheid van de voertuigen, een vermindering van de kostprijs per kilometer, een eco-optimalisering van de beroepsverplaatsingen, enzovoort. Dit model lijkt vooral geschikt te zijn voor overheidstoepassingen. E-Colibri is bovendien maar één van de vele technologische modellen.*

*Zen Car beweert heel wat ervaring te hebben op het vlak van autodelen en elektrische mobiliteit. Heeft de administratie onderzoek gedaan naar de wettelijke en financiële structuur van dat bedrijf en naar de ervaring van de medewerkers?*

*Heeft de administratie vooraf contact genomen met steden zoals Parijs en Rennes, waar al e-Colibrisystemen in gebruik zijn?*

*Hebt u die projecten en de projecten die geen beroep doen op de e-Colibritechnologie vergeleken met de waarborgen die Zen Car biedt op de volgende punten: technologie van het uitbatingsssysteem, technologie van het voertuig, spreiding van de standplaatsen, financieel model, juridisch model?*

*U hebt onlangs verklaard dat een aantal nieuwe spelers belangstelling tonen voor deze markt. Heeft de administratie alle alternatieven met Cambio onderzocht?*

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Nous aussi nous avons quelques questions concernant ce système Zen Car alliant le principe du car-sharing et le recours à des véhicules utilisant la technologie électrique e-Colibri. Cette technologie équipera, d'après ce que vous avez annoncé, 40 véhicules électriques en auto-partage au cœur du réseau régional bruxellois.

Les arguments de la technologie e-Colibri sont enchantants, mais s'inscrivent avant tout dans le cadre d'applications pour entreprises et flottes de services publics : diminution du coût total de conception (TCO), du parc automobile, maximisation de la disponibilité des véhicules en flottes, diminution du prix de revient kilométrique (PRK), éco-optimisation des déplacements professionnels, etc.

Mais ce n'est qu'un modèle technologique parmi d'autres, et je souhaiterais me pencher sur l'ensemble du travail d'étude du dossier que votre administration a effectué lorsque Zen Car vous a soumis son projet.

Très précisément, sachant que la société Zen Car affirme avoir une expérience dans le domaine du car-sharing et de la mobilité électrique et qu'il s'agit d'une petite société, votre administration a-t-elle effectué des recherches sur le passif de la société Zen Car, sur l'expérience de ses membres, sur sa structure légale et financière ?

Votre administration a-t-elle préalablement pris des contacts avec les administrations respectives de la ville de Rennes et de la ville de Paris, où des systèmes de libres services utilisent les solutions technologiques e-Colibri, afin d'étudier en profondeur ces systèmes ?

*Heeft de administratie ook contact genomen met privébedrijven die autodeelsystemen hebben uitgewerkt, zoals Siemens en Total?*

Avez-vous confronté ces expériences respectives et les expériences ne faisant pas appel à la technologie Colibri avec les garanties du modèle proposé par Zen Car sur les points suivants : technologie de l'interface commerciale, technologie du véhicule, schéma de répartitions des emplacements, modèle financier, modèle juridique ?

D'autre part, puisque vous avez déclaré récemment qu'un certain nombre de nouveaux acteurs étaient intéressés par ce terrain, pouvons-nous avoir l'assurance que, préalablement au lancement de ce partenariat, votre administration a étudié toutes les possibilités d'un modèle de car sharing reposant sur l'électromobilité auprès de Cambio ?

Pouvez-nous nous assurer que votre administration a également pris contact et étudié les projets d'acteurs privés comme Siemens et Total dans leurs applications de car sharing ?

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Mevrouw Maes heeft duidelijk dezelfde zaken opgemerkt in het persdossier van Zen Car als ik. Zo wordt beweerd dat "het weinig flexibele openbaar vervoer, de peperdure taxi's en het wegennet dat niet aangepast is aan tweewielers" ervoor zorgen dat je in Brussel niet zonder een auto kan. Nochtans doet 42% van de Brusselse gezinnen het wel degelijk zonder wagen! Het is meteen duidelijk dat Zen Car niet bepaald groen is.

Verder staat er dat "een origineel design de aandacht trekt, contact bevordert, een echt sociaal cement vormt". Dit lijkt sterk op de reclame voor een bepaald voertuig van enkele jaren geleden. Er is hier niet echt sprake van een duurzaam alternatief voor de wagen.

Mevrouw de minister, u kondigde enthousiast aan dat u voor Zen Car parkeerplaatsen zou reserveren, om te beginnen een dertig. De bedoeling van Zen Car is echter niet dat mensen het openbaar vervoer of de fiets gebruiken en af en toe eens een wagen van Zen Car. De boodschap is net dat je niet zonder wagen kunt. Dat gaat in tegen de doelstelling van het Iris 2-plan om de druk van het autoverkeer met 20% te verminderen.

*Elektrische wagens zijn minder slecht voor de*

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

**Mme Céline Delforge.-** Je me suis amusée en écoutant ma collègue Annemie Maes, car, sans nous être concertées, ce sont manifestement les mêmes extraits du dossier de presse de Zen Car qui ont retenu notre attention.

Pourquoi cela ? Pas uniquement parce que cela peut faire rire d'entendre que « la mobilité est l'affaire de tous », mais qu'avec des « transports publics peu flexibles, le coût exorbitant des taxis ou un réseau routier peu adapté aux deux-roues, dans la plupart des cas il n'est pas possible de se passer de voiture individuelle malgré les inconvénients liés à son acquisition et à son entretien. » C'est fort peu gentil pour les 42% des ménages bruxellois qui se débrouillent sans voiture. On se demande comment ils font !

Cela peut faire rire, mais cela annonce la couleur de Zen Car, qui est tout sauf verte. Dénigrer de cette manière tous les modes de transports alternatifs qui existent et sont utilisés par des centaines de milliers de personnes chaque jour, en disant qu'il faut absolument une voiture, cela me pose un problème !

De même, le dossier de presse a dû être conçu comme de la publicité. Par exemple, pour l'aspect social, on peut lire ceci : « Un design original de la

*luchtkwaliteit, maar voor de verkeersdrukte vormen ze geen oplossing. Net die drukte zorgt ervoor dat de kwaliteit van de wegen vermindert en dat kost de MIVB veel geld.*

*Terwijl het autosolisme een Brussels zeer is, biedt Zen Car tweezitters aan wat het carpoolen serieus beperkt. Ik zie niet in hoe dat systeem bijdraagt tot het oplossen van de verkeerscongestieproblematiek. Het mikt op meer auto's, meer verplaatsingen per auto en minder met bus, tram offets.*

*Voorts creëert het verwarring met een ander systeem, namelijk Cambio dat het aantal individuele auto-eigenaars wil verminderen en een rationeel autogebruik stimuleren. Hun concept is een missing-linkconcept, het is complementair en doet de zachte weggebruiker geen concurrentie aan. Bovendien richt Cambio zich tot alle Brusselaars zonder onderscheid.*

*Zen Car kunnen we daar niet mee vergelijken. Zen Car biedt een tweezittersmodel aan dat de familiewagen onmogelijk kan vervangen. Hun doelgroep woont echter niet in wijken met weinig openbaar vervoer want daar zijn geen stations gepland. Een occasioneel autogebruiker kan tenslotte nog altijd een taxi aanspreken, een niet al te duur alternatief.*

*Dit project treft niet enkel de mobiliteit, het heeft ook een economische impact, de taxisector zal er zeker niet wild van staan.*

*Zen Car houdt er een heel andere filosofie op na. In het persdossier staat te lezen dat noch het openbaar vervoer, noch de fiets noch de taxi gebruiksvriendelijke verplaatsingswijzen zijn en er voor binnenstedelijke verplaatsing best op de auto een beroep wordt gedaan.*

*Ook technologisch wordt er hoog gemikt. De introductie van herlaadpalen staat gelijk aan een enorme industriële uitdaging. De overheid moet daar ernstig over nadenken, zeker omdat de technologie nog niet helemaal op punt staat. De onderneming die de aanbesteding voor het plaatsen van herlaadpalen voor alle soorten van elektrische auto's zal binnenhalen, zit wel op rozen.*

*Worden er allerhande systemen naast elkaar toegelaten? Of wordt er voor een standaard geopteerd? Komen er criteria voor het opslaan*

*voiture attire l'oeil, favorise le contact, créant un véritable ciment social ». J'ai l'impression de lire la publicité pour une certaine voiture d'il y a quelques années. On y parlait aussi de la communauté... Je ne citerai pas de marque, mais je n'ai pas l'impression de me retrouver face à un modèle de mobilité durable qui constituerait une alternative aux déplacements en voiture.*

Dans la presse, Mme la ministre, vous avez annoncé avec beaucoup d'enthousiasme que vous alliez octroyer des places de stationnement – une trentaine pour commencer – réservées dans l'espace public à la société Zen Car.

Quand on annonce que Zen Car vise à remplacer des déplacements qui se font avec des modes doux, on ne parle pas de prendre habituellement les transports en commun ou le vélo et de temps en temps la Zen Car. Le message est qu'on ne peut pas se passer de la voiture et que les autres modes de transport ne sont pas compatibles. Cela s'éloigne dangereusement des objectifs du Plan Iris 2, qui visent à diminuer de 20% la charge de trafic automobile.

La voiture électrique est-elle une voiture verte ? En effet, la voiture électrique n'émet pas de polluants dans l'air que respirent ceux qui vivent là où elle est utilisée. Du point de vue de la qualité de l'air, c'est un plus. Néanmoins, cela n'enlève rien au problème de la congestion. Or c'est la première plaie, non seulement pour la qualité de vie, mais aussi pour les transports en commun de la STIB qui payent cela très cher chaque jour.

La congestion coûte à la STIB et favorise la dégradation de son réseau de surface. Si on favorise les déplacements en voiture, on favorise la congestion et du même fait, la dégradation du réseau de surface de la STIB et donc l'augmentation de ses coûts

Par ailleurs, alors que l'autosolisme est pointé comme un mal de la mobilité à Bruxelles, Zen Car offre des voitures deux places qui limitent singulièrement les possibilités de covoiturage. Je ne vois pas en quoi cela va résoudre le problème de congestion. Ce système vise davantage de voitures, davantage de déplacements en voiture, moins de déplacements en bus, en tram ou en vélo.

De plus, une confusion est entretenue avec un système existant. Cambio est un concept qui a

*van elektriciteit? Hoe zal worden voorkomen dat de vraag naar elektriciteit tijdens de spits piekt? Dat zijn geen triviale vragen waar lichtvoetig overheen kan worden gestapt.*

*Waar staan we? Is het principe 'first come, first served' hier van toepassing? Of heeft Zen Car de belofte op zak dat er elektrische herlaadpalen komen in de publieke ruimte na degelijk studiewerk en overleg met de regering en een energiestudie eventueel in samenwerking met de minister voor Energie?*

*Een tijd geleden, mevrouw de minister, sprak u in de pers van een subsidie van 100.000 euro voor het E-Cambioproject dat door onderzoekers van de VUB en Cambio wetenschappelijk zou worden getest, maar de subsidies zijn inmiddels verdwenen.*

*Hoe kan het dat een kaart met strategische informatie over Cambiostations die door de administratie is uitgewerkt, in het persdossier van Zen Car terechtkomt? Waar komt de lek vandaan? Uit uw kabinet? Uw administratie? Een overheid die informatie over een concurrent aan een onderneming verstrekkt, dat is wel verbijsterend.*

*Ik vroeg u over welke onafhankelijke studies u beschikte. Hoe zit het met de aanwezigheid van publiciteit bij de eindstations van Zen Car? Volgens welke criteria wordt er voor Zen Car in parkingplaatsen voorzien? Waarom is het Cambio voorstel afgevoerd? Wie zal de installatie en de voeding van de herlaadpalen in de publieke ruimte financieren? Ik geef toe, mevrouw de minister, dat ik ongerust ben over iets dat al langer hoe meer op 'green washing' lijkt.*

comme objectif de diminuer le taux de possession de voitures individuelles et de favoriser l'utilisation rationnelle et réfléchie de la voiture. Cela signifie que l'emplacement et le type de véhicules répondent au concept de « chaînon manquant » et que le système s'inscrit en complément et non en concurrent des modes doux de déplacement. D'autre part, c'est un système qui s'adresse à tous les Bruxellois, sans distinction géographique ou de composition de ménage.

Zen Car n'y est pas comparable, dans la mesure où il s'agit de voitures deux places qui ne permettent à aucune famille d'y recourir en lieu et place de la possession d'une voiture individuelle. Par ailleurs, les stations planifiées visent clairement un public ciblé qui n'habite pas dans les quartiers peu desservis par les transports en commun. Notons quand même que, pour les personnes faisant un usage réfléchi de la voiture, il existe aussi les services des taxis qui, pour une utilisation occasionnelle, ne représentent pas un coût exorbitant.

Avec ce projet, on ne touche pas seulement à la mobilité, cela devient un enjeu économique, et le secteur des taxis ne va certainement pas apprécier cette concurrence.

De plus, Zen Car entretient une philosophie toute différente et nous explique dans son dossier de presse que les transports en commun, le vélo et le taxi ne sont pas des modes de déplacement praticables et qu'il faut donc recourir à la voiture pour les déplacements infra urbains.

Quant à l'aspect technologique du dossier, nous ne sommes pas en reste.

L'introduction d'un système de bornes de recharge pour voitures électriques représente un enjeu industriel énorme et nécessite une réflexion approfondie de la part des pouvoirs publics, a fortiori quand on est confronté à des technologies qu'on ne maîtrise pas encore totalement. Sous-entendre que l'on va mettre en place un système de bornes qui servira ensuite à tout le parc automobile électrique représente un marché en or pour l'entreprise qui remportera le marché.

Ceci appelle une série de questions. Va-t-on laisser cohabiter des systèmes de toute sorte ? Va-t-on

imposer un standard ? Va-t-on imposer des critères de stockage d'électricité ? Comment va-t-on éviter de contenir la demande d'électricité aux heures de pointe ? Ces questions ne sont pas anodines, ni d'un point de vue industriel ni d'un point de vue énergétique, et aucune d'entre elles ne peut être tranchée à la légère.

Où en sommes-nous ? Est-ce le système « premier arrivé, premier servi » ? Ou Zen Car a-t-il reçu la promesse d'emplacements de bornes électriques dans l'espace public après des études, une concertation avec le gouvernement ou une réflexion énergétique, éventuellement en collaboration avec la ministre de l'Énergie ?

Par ailleurs, Mme la ministre, il y a quelque temps, dans la presse, vous aviez annoncé l'octroi d'un subside de 100 000 euros pour un projet E-Cambio qui devait être scientifiquement testé avec des chercheurs de la VUB et l'entreprise Cambio. Or, manifestement, ce subside a disparu.

De plus, comment se fait-il qu'une carte, élaborée par l'administration, qui reprend des informations stratégiques dont les emplacements précis des futures stations Cambio, se retrouve dans le dossier de presse de Zen Car ? D'où vient la fuite ? De votre cabinet ? De votre administration ? Un pouvoir public qui donne des informations sur un concurrent à une entreprise, c'est assez original !

Je vous ai demandé de quelles études indépendantes vous disposiez. Qu'en est-il de la présence de publicités commerciales aux emplacements de stations Zen Car ? Quels seront les critères de décision pour autoriser la mise à disposition de places de parking réservées dans l'espace public. Pourquoi le projet Cambio a-t-il été abandonné ? Qui va financer l'installation et l'alimentation des bornes dans l'espace public ? Je dois vous avouer, Mme la ministre, que face à ce qui ressemble de plus en plus à du « green washing », j'exprime mes plus vives inquiétudes.

### *Samengevoegde besprekking*

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** *De cdH-fractie is een groot voorstander van autodelen, omdat dit □eode□ bijdraagt tot een rationalisering van het autogebruik. Een gedeelde auto kan tot*

### *Discussion conjointe*

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

**Mme Danielle Caron.-** J'aurais voulu poser quelques questions portant sur le principe de carsharing, auquel le groupe cdH est totalement favorable. En effet, il s'inscrit bien dans le Plan Iris

*acht gewone auto's vervangen. Daardoor wordt heel wat openbare ruimte uitgespaard.*

*Hoe zit het evenwel met de regulering van de autodeelsector op lange termijn?*

*Momenteel bezit het bedrijf Cambio een feitelijk monopolie. Het bedrijf is voornamelijk samengesteld uit openbare aandeelhouders, wat de zaken eenvoudig maakt. Zo heeft eod het gewest een overeenkomst met Cambio gesloten voor de standplaatsen op de gewestwegen en hebben de gemeenten hetzelfde gedaan voor de gemeentewegen. De standplaatsen voor de Cambiovoertuigen zijn gratis, wat bijdraagt tot een positieve evolutie van het autodelen.*

*Wordt het echter niet tijd om zich over een regulering van deze sector te buigen? Wij moeten vermijden dat 19 verschillende systemen naast elkaar bestaan en een coherent systeem uitwerken voor het hele gewest, naar het voorbeeld van Villo.*

*De oplaadpalen zijn een bijzonder goede zaak. Er rijden alsmaar meer elektrische voertuigen rond. Ik denk niet alleen aan de gehandicapte personen. Ook meer en meer personen zonder rijbewijs kiezen voor kleinere elektrische wagentjes, die een goed alternatief voor Cambio bieden.*

*Bent u van plan de sector te reguleren? Op welke manier? Tegen wanneer?*

2. Il conforte l'objectif de rationalisation de l'usage de la voiture. En effet, quand on sait qu'une voiture en car sharing correspond à environ huit emplacements en voirie d'une voiture classique, le gain en termes d'emplacements dans l'espace public est incontestable.

Qu'en est-il de la régulation du système à long terme ?

Aujourd'hui, la société de car sharing Cambio a un monopole de fait en la matière. Cependant, elle est essentiellement composée d'actionnaires publics, ce qui rend les choses plus faciles. La Région s'est donc conventionnée avec Cambio et règle avec elle l'octroi des autorisations en voirie régionale. Les communes font de même pour les voiries communales.

Bruxelles-Ville et d'autres communes ont ainsi défini, comme le prescrit la loi fédérale, un régime d'agrément et ont pris la décision de rendre le stationnement de Cambio gratuit sur leurs territoires. Cela permet évidemment une évolution positive du système de car sharing.

La situation est donc facilement gérable, tant pour Cambio que pour les pouvoirs publics et ce, même si se pointent certains particularismes dans quelques communes. Ne serait-il pas dès lors nécessaire de se pencher sur la question de la régulation ?

Je suis convaincue qu'il faudrait en organiser une. En effet, si 19 systèmes coexistaient en Région bruxelloise, ce serait dommageable pour les uns et les autres. Il faut rendre le système de car sharing cohérent et compréhensible pour toute la Région bruxelloise, à l'instar de ce que l'on a fait pour Villo et, je l'espère, de la future politique de stationnement.

Je me réjouis de l'existence de bornes électriques, surtout pour les personnes handicapées qui apprécieraient de pouvoir de temps en temps recharger leur voiturette, même moyennant paiement. On compte également de plus en plus de vélos électriques, symboles d'une nouvelle technologie.

Du mobilier permettant de recharger ordinateurs portables, GSM, voitures électriques devrait désormais faire partie de l'ensemble. Peut-être un

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

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Ik ben tevreden met het betoog van mevrouw Caron. De christendemocraten zitten blijkbaar op dezelfde golflengte. Ik heb een paar keer mijn wenkbrauwen gefronst toen ik mijn twee collega's van de groene partij bezig hoorde. We zitten toch wel op een heel ander spoor.

Ik hoor hier met heel veel brio het Cambio-systeem verdedigen. Dat is natuurlijk heel goed. We hebben gekozen voor 'car sharing'. Nu er zich een andere speler op de markt aandient met een aanbod van elektrische wagens met minder CO2-uitstoot en minder lawaai, begrijp ik de commotie die errond ontstaat niet goed. Het is een goede zaak dat er meerdere spelers op de markt komen. Hoe meer concurrentie, hoe meer men geneigd is om het eigen systeem performanter te maken of de dienstverlening te verbeteren.

Mijn fractie steunt uw initiatief, want het is een model om op een laagdrempelige wijze kennis te maken met de elektrische wagen. Sommigen dromen ervan dat niemand in deze stad nog de wagen mag gebruiken of alleen maar in het weekend om familie te bezoeken of boodschappen te doen. Er zijn heel wat mensen die een dergelijke visie niet delen. We moeten een antwoord bieden op heel wat vragen. Het is goed dat dit proefproject in Brussel aanwezig is.

**De voorzitter.-** De heer Close heeft het woord.

**De heer Phillippe Close (in het Frans).-** *De stad*

jour pourrait-on imaginer, à l'instar de Mme Annemie Maes, vivre dans une Région où circulent un maximum de véhicules peu bruyants et moins polluants. Je préfère en tout cas ce futur aux gros bus touristiques désagréables qui polluent et qui font du bruit.

Par ailleurs, de plus en plus de personnes n'ayant pas de permis de conduire se dirigent vers des véhicules électriques plus petits qui, face à la congestion automobile, représentent une alternative au système Cambio. Il faut rester à l'écoute des nouveautés que nous offre notre société et qui nous font réfléchir. Veut-on réguler ce secteur ? Si oui, comment et dans quel délai ?

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

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** *J'adhère totalement aux propos de Mme Caron. Les chrétiens-démocrates sont visiblement sur la même longueur d'ondes ; nous ne partageons pas à cet égard la vision des partis écologistes.*

*Je ne comprends pas l'agitation que provoque l'arrivée des véhicules électriques sur le marché des voitures partagées, un système que nous avons tous plébiscité. Le fait que cela constitue une concurrence pour Cambio est plutôt une bonne chose, car le jeu de la concurrence ne peut que rendre chaque système plus performant et contribuer à améliorer le service.*

*Votre initiative est positive, car elle permettra de se familiariser très facilement avec les voitures électriques, dans la mesure où il est utopique d'imaginer une ville sans voitures.*

**M. le président.-** La parole est à M. Close.

**M. Philippe Close.-** Je me souviens du rôle moteur

*Brussel speelde een voortrekkersrol bij de eerste stations voor autodelen, net als bij de recente beslissing over het plaatsen van parkeerautomaten.*

*Het globale doel is om het autoverkeer in de stad te verminderen. Gedeelde auto's zijn er opdat mensen hun eigen auto zouden opgeven. Ze zijn in elk geval niet bedoeld om te concurreren met het openbaar vervoer.*

*Zen Car is een jonge Brusselse onderneming, die door de GIMB wordt gefinancierd en een alternatief aanreikt. Ik kan me niet inbeelden dat de twintig wagens van Zen Car de verkeersdrukte zullen doen toenemen.*

*Wij hebben een keuze gemaakt tussen privemonopolie en overheidsmonopolie. We hadden het proces nog verder kunnen ontwikkelen, zoals bij Villo. Een soort tegenmonopolie ontwikkelen, zou onredelijk zijn.*

*Mevrouw Delforge heeft gelijk, Zen Car mikt op een ander publiek dan Cambio. Cambiowagens worden vooral gebruikt om boodschappen te doen of zich buiten de stad te verplaatsen, waar het openbaar vervoer weinig ontwikkeld is. Cambio is ook een goed alternatief voor nachtelijke verplaatsingen.*

*Dit alles hindert de ontwikkeling van het openbaar vervoer toch niet? Alles kan beter, maar ik begrijp de kritiek niet goed.*

*Het is een positief project, dat interessant kan zijn voor de GIMB. Het is goed dat mensen kennismaken met elektrische wagens. Daarnaast is er de doelstelling om het globale aantal wagens te doen dalen. Dat laatste kan worden verwezenlijkt, als Cambio en Zen Car het openbaar vervoer aanvullen.*

*Deze bijkomende vervoersmiddelen moeten gefinancierd worden, maar niet noodzakelijk door de overheid. De kapitaaldeelname van de GIMB is niet echt een overheidssubsidie.*

*De herlaadpalen moeten wel openbaar blijven. Sibelga moet daarom een van de vaste partners blijven en zou kunnen nadenken over een vorm van controle. Veel vragen blijven onbeantwoord.*

*Zen Car is een origineel project. Het is voor*

qu'avait joué la Ville de Bruxelles dans les premières stations de voitures partagées, de même que, comme vient de le rappeler Mme Caron, dans la décision qui vient d'être adoptée quant aux emplacements d'horodateurs.

Il faut rappeler l'objectif global de ces décisions, qui est de réduire la pression automobile en ville. L'idée des voitures partagées est en effet d'amener les gens à renoncer à la voiture. Si pas complètement, comme c'est le cas pour 40% des gens qui ne possèdent pas de voiture, au moins de renoncer à une deuxième voiture. Mais surtout, cette solution ne doit pas faire concurrence aux transports en commun.

Cette initiative me laisse cependant dubitatif. Zen Car est une jeune société bruxelloise, financée par la Société régionale d'investissements, avec un capital à risque, qui propose une solution alternative. Je trouve intéressant qu'une jeune boîte bruxelloise investisse dans ce domaine. Mais il faut certainement tenir compte d'un grand nombre de paramètres. Je doute cependant que la vingtaine de voitures de Zen Car mènent à un phénomène de congestion, étant donné le temps qu'a mis Cambio pour atteindre le nombre de cent véhicules.

Nous avons tranché entre le monopole privé et le monopole public. Il y aurait eu moyen de développer davantage le procédé, comme ce fut le cas pour Villo. Il serait déraisonnable de créer une sorte de contre-monopole.

Le dispositif actuel est intéressant. J'entends bien les remarques de Mme Delforge, qui souligne à juste titre qu'il ne s'agit pas de la même utilisation. Les utilisateurs recourent principalement à Cambio pour faire des courses ou effectuer des déplacements en dehors de la ville, dans des zones peu couvertes par les transports en commun.

Il ne faudrait pas que cela empêche le développement des transports en commun. Mais le système Cambio pourrait constituer une alternative en complémentarité des transports publics pour les déplacements de nuit. Je ne comprends pas ce tir de barrage de la part de certains, même si certains points peuvent être améliorés.

Il s'agit d'un projet positif qui pourrait intéresser notamment la SRIB. Des expériences semblables sont effectuées à l'étranger. La sensibilisation aux

*verbetering vatbaar, maar we staan nog maar aan het begin. Als Cambio en Zen Car over een strategie willen praten, moeten wij hen niet tegenhouden. Het zou toch geen ramp moeten er meerdere autodeelbedrijven actief worden op gewestelijk grondgebied? Dat lijkt mij net positief.*

*Mevrouw Maes en mevrouw Caron lijken niet te weten hoe dergelijke initiatieven in het buitenland worden aangepakt. De GIMB investeert trouwens helemaal niet zo'n grote bedragen. De verschillende beleidsniveaus dienen na te gaan hoe ze deze complementaire projecten kunnen ondersteunen. De gemeenten zouden bijvoorbeeld voor parkeerruimte kunnen zorgen.*

véhicules électriques est intéressante. En tant qu'habitant du centre-ville confronté quotidiennement à la congestion automobile, je suis partisan d'une réduction globale du nombre de voitures.

Les systèmes Cambio ou Zen Car, utilisés en complémentarité des transports en commun, permettront de réduire le nombre global de voitures à l'avenir. Il s'agit d'un objectif vers lequel il faut tendre.

À terme, ces moyens complémentaires de mobilité méritent d'être examinés, voire financés, et pas nécessairement par les pouvoirs publics. La prise de capital de la SRIB n'est pas réellement un subside public.

Par ailleurs, les bornes de recharge doivent rester publiques comme l'ensemble du réseau, en y impliquant notamment Sibelga. Ce dernier pourrait développer une réflexion, notamment sur la manière d'assurer une forme de contrôle. De nombreuses questions restent ouvertes.

Mme Maes et Mme Caron, il s'agit d'une idée originale qui mérite d'être améliorée. Je rappelle que ce processus n'en est qu'à son début. Si Cambio et Zen Car sont favorables au développement d'une option stratégique, qu'on les laisse parler ! Ne bloquons pas la situation en raison de la présence d'une seule société de car sharing et risquer qu'il n'y en ait plus demain. Ou risquer qu'il y en ait davantage demain.

Es- ce vraiment un mal ? Si certains souhaitent investir dans ce procédé, c'est un élément positif.

Vous n'êtes peut-être pas au fait des expériences réalisées ailleurs, Mme Maes et Mme Caron. En Région bruxelloise, la SRIB n'investit pas de manière dispendieuse dans ce genre de projet. Il s'agit de projets complémentaires auxquels il ne faut pas s'opposer. Laissons les vivre et examinons de quelle manière les pouvoirs publics peuvent les financer. Il s'agira peut-être d'une concession de places, ce qui est envisageable au niveau des communes.

**M. le président.-** La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *Quel est précisément le rôle de Zen Car, si cette entreprise*

**De voorzitter.-** De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme.-** Er is een zaak die vreemd genoeg nog niet aan bod is gekomen. Wat

is nu specifiek de rol van een Zen Car als dat bedrijf geen alternatief kan bieden als vervoermiddel om boodschappen te doen of om je met meerdere personen te verplaatsen en als je er geen langere afstanden mee kan afleggen? Net zoals veel andere mensen gebruik ik Cambio juist voor lange afstanden.

Enerzijds zegt mijn buikgevoel me dus hetzelfde als wat mevrouw Maes en mevrouw Delforge - bij wie ik mee aansluit - beweren. Anderzijds vraag ik me af waarom we niet gewoon afwachten welk resultaat het systeem oplevert. We zien wel of het werkt. Als de privésector er brood in ziet, moeten we de zaken misschien gewoon hun gang laten gaan.

Mevrouw Grouwels, waarom investeert u het geld dat ter ondersteuning van Zen Car is bedoeld niet in een uitgebreide studie? Ik denk niet dat er zelfs in het buitenland al dergelijke studies bestaan. Ik heb geen enkel zicht op de impact van een systeem voor het delen van elektrische auto's op autodelen in het algemeen of op autogebruik. De cijfers die Zen Car voorlegt, zijn gewoon overgenomen van Cambio. Er bestaat echter geen enkele wetenschappelijke studie over het systeem waarmee Zen Car van start wil gaan. Daarom vind ik het erg jammer dat u het budget van 100.000 euro dat u had uitgetrokken voor een studie van de VUB schrapte. Met zo'n studie had men immers kunnen nagaan of het systeem van Zen Car haalbaar is en of de overheid het moet subsidiëren.

(verder in het Frans)

*In plaats van op ons buikgevoel af te gaan, zouden we ons beter baseren op cijfers. Waarom laten we een universiteit niet een objectieve studie uitvoeren over het potentieel van Zen Car en de impact ervan op het autogebruik in de stad?*

(verder in het Nederlands)

Volgens mij is dat de fundamentele vraag. We kunnen allemaal buikgevoelens koesteren voor of tegen Zen Car, maar ik pleit voor een studie. Mevrouw Grouwels, u kunt als objectieve scheidsrechter voor cijfers zorgen, zodat blijkt of het systeem van Zen Car goed kan functioneren en ertoe kan leiden dat meer mensen gebruik maken van autodelen. Daarom vind ik het jammer dat u het budget van 100.000 euro voor E-Cambio hebt

*propose des véhicules avec lesquels il n'est pas possible de transporter des marchandises, ni plusieurs passagers, ni d'effectuer de longues distances ?*

*D'un côté, mon instinct me dit que Mme Maes et de Mme Delforge ont raison. De l'autre, je me demande pourquoi nous n'attendons pas de voir si le système fonctionne, en laissant faire le secteur privé.*

*Mme Grouwels, pourquoi n'affectez-vous pas le budget prévu pour soutenir Zen Car à la réalisation d'une étude détaillée sur l'impact d'un système de voitures partagées électriques sur le système global de voitures partagées ou sur l'utilisation de la voiture en général ? Une telle étude nous permettrait d'examiner la faisabilité de Zen Car et la nécessité d'un soutien de la part des autorités.*

*(poursuivant en français)*

Au lieu de se baser sur les sentiments des uns et des autres, basons-nous plutôt sur des chiffres. Pourquoi ne pas faire appel à une université pour réaliser une étude objective sur le potentiel de Zen Car et l'effet concernant l'utilisation de la voiture en ville?

*(poursuivant en néerlandais)*

*Seuls des arguments objectifs et rationnels nous permettront de dépassionner ce débat. C'est pourquoi je déplore que vous ayez supprimé le budget de 100.000 euros prévu pour le projet-pilote E-Cambio.*

geschrapt. We voeren in feite een geloofsdiscussie in plaats van ons op rationele argumenten te baseren.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Ik dank u voor uw inbreng in het debat. Deelauto's maken deel uit van de oplossingen die aan de bewoners van ons gewest worden aangereikt om hun mobiliteitsvragen op duurzame wijze in te vullen.

Het Iris 2-plan onderschrijft trouwens deze stelling volmondig. In die zin kadert de maatregel dus volledig in het beleid dat de regering op dit vlak heeft bepaald. Het is trouwens in dit kader dat het project Cambio is gelanceerd. Cambio telt op dit ogenblik ongeveer 200 auto's. Vanuit dezelfde overtuiging kreeg Cambio de aandacht toebedeeld van de gewestelijke overheden.

Net als in andere steden hebben ook andere partijen, namelijk privépartners, hun interesse betoond voor deze vorm van autogebruik.

Zen Car heeft ook een project gepresenteerd dat beantwoordt aan de basisprincipes van een deelautosysteem. Ik wil even de aandacht vestigen op wat de heer Close heeft gezegd. Zen Car is een nieuw Brussels bedrijf van jonge mensen die geloven in het systeem van deelauto's. Ik ben echter niet verantwoordelijk voor de inhoud noch toon van hun publiciteitcampagnes. Zelf heb ik daar trouwens ook vragen bij. Ik zal er later nog iets meer over zeggen. Misschien mikt Zen Car wel op een publiek dat vandaag nog helemaal niet denkt aan deelauto's. Ze gebruiken wellicht een taal die niet de taal is van mevrouw Maes of Delforge of de mijne. Zen Car is een privébedrijf.

Vanuit het principe van de gelijkberechtiging en rekening houdend met het innovatieve van de demarche, heb ik Zen Car mijn principiële steun toegezegd. Ik zeg duidelijk dat hier geen geld mee is gemoeid. Het betekent concreet dat ik bereid ben hen de nodige parkeerplaatsen op gewestwegen toe te wijzen, dus vergunningen toe te kennen, middels het ondertekenen van een conventie die duidelijk de kijftlijnen uitzet binnen dewelke dit kan gebeuren.

In deze conventie en in de wegvergunningen die nodig zijn om de stations te kunnen inrichten,

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Les voitures partagées comptent parmi les solutions proposées aux habitants de notre Région pour compléter de manière durable leurs demandes en matière de mobilité.*

*Le Plan Iris 2 va pleinement dans ce sens et cette mesure cadre parfaitement avec la politique que le gouvernement a déterminée dans ce domaine.*

*Des partenaires privés ont commencé à manifester de l'intérêt pour cette forme d'utilisation de l'automobile. La société privée Zen Car a ainsi présenté un projet qui répond aux principes de base du système de voitures partagées. Nous ne sommes responsables ni du contenu, ni du ton de ses campagnes publicitaires, que nous n'appréciions pas toujours.*

*En partant du principe d'égalité de traitement et en tenant compte du caractère innovant de la démarche, j'ai apporté mon soutien de principe à Zen Car. Cela signifie concrètement que je suis prête à lui accorder les places de stationnement nécessaires sur les voiries régionales, moyennant la signature d'une convention qui précise clairement le cadre dans lequel s'inscrit cette collaboration.*

*Cette convention et les permis de voirie qui sont requis afin de pouvoir aménager les stations abordent par ailleurs aussi le volet de la publicité. En ce moment, la dernière main est mise à cette convention. J'espère que la société pourra effectivement procéder à l'aménagement des premières stations dans un avenir proche.*

*La question des voitures partagées est également abordée dans le cadre de l'élaboration du Plan de politique régionale de stationnement, qui déterminera entre autres le quota de places à réservier aux voitures partagées par commune. Je souligne encore qu'il n'existe aujourd'hui aucune base légale pour empêcher des entreprises de se présenter en tant que fournisseurs de systèmes de voitures partagées.*

wordt trouwens ook het aspect publiciteit behandeld. Het is inderdaad niet de bedoeling dit initiatief tegenover het openbaar vervoer of de taxi te stellen. Op dit ogenblik wordt de laatste hand gelegd aan de conventie. Ik hoop dan ook dat zij binnen afzienbare tijd daadwerkelijk kunnen overgaan tot het inrichten van de eerste stations.

Het is belangrijk om weten dat het aspect deelauto's ook aan bod komt in het licht van de uitwerking van het gewestelijk parkeerbeleidsplan dat onder meer het quotum van voorbehouden plaatsen voor deelauto's per gemeente zal bepalen. Het is eveneens van belang te benadrukken dat er vandaag geen wettelijke basis is om bedrijven te beletten deelautosystemen aan te bieden. Bovendien ga ik uit van het principe van gelijkberechtiging.

Tot heel recent stelde het probleem zich niet, omdat Cambio de facto over een monopolie beschikte, maar na de komst van Zen Car heb ik opdracht gegeven om na te gaan hoe andere steden omgaan met verschillende kandidaten. Ik sluit niet uit dat er een wettelijk kader zal nodig zijn. Dat is een van de mogelijkheden.

(verder in het Frans)

*Mevrouw Delforge, het E-Cambiotproject werd niet voortgezet. Dat zei ik u al toen u me hierover een dringende vraag stelde.*

*Het zou niet logisch zijn dat de overheid een bescheiden onderneming voor elektrische wagens subsidieert op een moment dat een privébedrijf op grote schaal met eigen middelen van start gaat.*

*De kaart met de Cambiostations kan eenvoudigweg worden geraadpleegd door naar hun site te surfen.*

*Er bestaat een duidelijk onderscheid tussen taxi's en gedeelde auto's. Om die reden was er geen specifiek overleg met de sector nodig.*

*Ik ben trouwens verwonderd dat een project dat geen financiële steun van het gewest vraagt, dat zelf elektrische herlaadpalen plaatst waar ook andere gebruikers van elektrische auto's terechtkunnen, dat volledig achter de doelstellingen van Iris 2 staat en dat ecologisch verantwoorde energie gebruikt, zoveel opschudding veroorzaakt.*

*Welk type elektrisch voertuig er ook wordt*

*Jusqu'il y a peu, ce problème ne se posait pas, car Cambio disposait de facto d'un monopole. Avec la venue de Zen Car, j'ai demandé que soit analysée la façon dont procèdent les autres villes où différents candidats se présentent. L'établissement d'un cadre légal n'est pas à exclure.*

*(poursuivant en français)*

Le projet E-Cambio n'a, de fait, pas été poursuivi, Mme Delforge, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le préciser en réponse à votre question d'actualité sur le même sujet.

En effet, il n'aurait pas été logique, au moment où une entreprise privée est sur le point d'impliquer, à relativement grande échelle, des véhicules électriques dans un projet de voitures partagées qui est entièrement financé par des moyens privés, que les autorités soutiennent un projet de véhicules électriques d'une taille bien plus modeste.

En ce qui concerne la carte des places de stationnement Cambio, il suffit de se rendre sur le site de Cambio pour pouvoir consulter celle-ci.

Il importe de faire une distinction entre les taxis et les voitures partagées, parce qu'il s'agit de concepts tout à fait différents. C'est pourquoi une concertation spécifique avec le secteur n'était pas nécessaire.

Je m'étonne par ailleurs qu'un projet qui ne demande aucun soutien financier de la part de la Région, qui règle lui-même les bornes de recharge électrique et qui est prêt à les mettre à disposition d'autres utilisateurs de véhicules électriques, qui s'inscrit parfaitement dans les objectifs d'Iris 2 et qui utilise des sources d'énergie écologiquement responsables, puisse donner lieu à l'agitation que nous connaissons aujourd'hui.

Quel que soit le type de véhicule électrique utilisé, la question de la provenance de l'électricité utilisée est, par contre, pertinente. Mais, outre cette considération, il est indéniable que la mise en circulation de véhicules hybrides ou électriques dans une ville dense comme la Région de Bruxelles-Capitale ouvre des perspectives intéressantes pour notre ville.

*(poursuivant en néerlandais)*

gebruikt, de vraag naar de herkomst van de elektriciteit is pertinent. Maar sowieso zijn hybride of elektrische wagens interessant voor een dichtbevolkt gewest als het onze.

(verder in het Nederlands)

Tot nu toe ben ik niet gecontacteerd door andere bedrijven die in de sector van hat autodelen actief zijn of dat in de toekomst denken te zijn. Als zij over een goed businessplan beschikken, zoals Zen Car, geldt natuurlijk het principe van de gelijkberechtiging en zullen zij op dezelfde voet behandeld worden als Cambio en Zen Car, tenzij er teveel actoren actief worden en dit een regulering van het systeem noodzakelijk maakt. Dat is momenteel echter niet het geval.

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Er mag geen misverstand bestaan over het feit dat ik voorstander ben van het autodeelsysteem en van het milieuvriendelijk maken van het autopark. Ook elektrische voertuigen zijn onder bepaalde voorwaarden voor ons geen enkel probleem. Maar een elektrisch voertuig is niet per definitie ecologisch. Dat hangt af van waar de elektriciteit afkomstig is.

Belangrijk is dat er een verschuiving plaatsvindt van autobezit naar autogebruik. Het kan dat Zen Car deel uitmaakt van het grote geheel van het Iris 2-plan en van de vermindering van de 20 procent autovervoer. Als ik hun publiciteit lees - waarvoor u niet verantwoordelijk bent -, is mijn aanvoelen dat het daar niet in kadert, maar ik wil Zen Car het voordeel van de twijfel geven.

Ook de dienstverlening is zeer belangrijk. Is het niet mogelijk om in de conventie met Zen Car bijvoorbeeld vast te leggen dat men het wagenpark ook aanbiedt in commercieel minder interessante gebieden? De vrees bestaat dat er op een aantal strategische plaatsen twee of drie firma's aanwezig zijn en dat de rest van Brussel daar geen gebruik van kan maken. U zegt dat er nog geen andere bedrijven op de markt zijn, maar die gaan er wel komen als u het hen gemakkelijk maakt.

U doet geen enkele financiële inbreng, maar u voorziet wel in openbare ruimte en die is in Brussel net heel kostbaar. Als andere bedrijven dat weten,

*Je n'ai, jusqu'à présent, pas été contactée par d'autres entreprises qui opèrent dans ce secteur ou qui souhaitent en faire partie à l'avenir. Si elles disposent d'un plan d'entreprise solide, comme cela a été le cas pour Zen Car, et en partant du principe d'égalité de traitement, elles seront traitées de la même manière que Cambio et Zen Car. Si le nombre d'acteurs devient trop important, nous envisagerons une régulation du système.*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Soyons clairs : je suis partisane du système de voitures partagées ainsi que de la création d'un parc automobile respectueux de l'environnement. Un véhicule électrique n'est pas écologique en soi puisque tout dépend de la source de son approvisionnement. Il importe d'opérer un glissement entre la possession d'une voiture et son utilisation. À la lecture de sa publicité, je doute néanmoins que Zen Car soit conforme au Plan Iris 2 et à son objectif de réduction de la circulation automobile.

*La qualité du service est également fondamentale. Ne serait-il pas pertinent d'inclure dans la convention avec Zen Car l'élargissement de son parc automobile à des zones moins rentables commercialement ?*

*Bien que vous n'apportiez aucune contribution financière, vous concédez une partie de l'espace public qui est justement très onéreux à Bruxelles. Si d'autres sociétés l'apprennent, elles viendront également s'implanter à Bruxelles.*

*Vous devez mener une réflexion approfondie sur la question dans son ensemble. Je vous accorde le bénéfice du doute, mais je ne manquerai pas de revenir sur la pertinence de cette initiative. Il se peut que vous ayez raison et qu'il y ait effectivement un public potentiel, mais sur la base des éléments disponibles, je ne suis toujours pas convaincue.*

zullen ze ook naar hier komen. U moet toch goed nadenken over het totale plaatje.

Ik geef u het voordeel van de twijfel, maar ik zal regelmatig vragen wat Zen Car betekent in het totale plaatje. Het kan zijn dat u gelijk heeft en dat het gaat om een publiek dat nog niet aangeboord is. Op basis van de beschikbare elementen ben ik alleszins nog altijd niet overtuigd. Over een paar maanden zal ik u zeker nog eens vragen stellen.

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** In tegenstelling tot de groene partijen, steunt de MR de elektrische wagen, die minder energie verbruikt en minder lawaai maakt. Uit uw antwoord blijkt geen globale strategie.

Een van de twee ondernemingen die ik noemde, heeft een gesprek met uw kabinet gevraagd, maar dat werd geweigerd. Nochtans heeft deze onderneming al herlaadpalen geplaatst in het Brussels Gewest.

Gelieve ons de conventie te bezorgen, zodat wij die kunnen bestuderen.

U kondigt studies aan, terwijl u eigenlijk al voor het systeem van Zen Car hebt gekozen. Zit de Brusselse politiek zo ineen? Dan getuigt ze niet echt van goed beheer.

Bovendien zou u wat meer met de heer De Lille moeten overleggen. In oktober 2009 kondigde hij een proefproject aan waarbij Cambio elektrische wagens zou aanbieden. Cambio ontkennt dit echter.

De 40 elektrische wagens van Zen Car lijken een alibi om tijdens deze regeerperiode niets meer te hoeven doen ter ondersteuning van de elektrische wagen.

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Vos réponses me laissent perplexe. Contrairement à mes collègues écologistes, le groupe MR soutient le développement de la voiture électrique, qui est plus respectueuse de l'environnement en termes de consommation d'énergie ou encore de pollution sonore. Je relève cependant dans votre réponse un manque de stratégie globale.

Vous menez une politique du "plic-ploc", en disant "oui" au premier venu. Je sais pertinemment qu'une des deux sociétés que j'ai citées tout à l'heure a sollicité un rendez-vous à votre cabinet, qui lui a été refusé. Cette société a pourtant pignon sur rue, car elle possède déjà des bornes électriques en Région bruxelloise.

Au nom de la transparence, je vous demande de nous communiquer cette convention, afin que nous puissions la consulter.

Par ailleurs, votre manière de procéder est curieuse. Vous nous annoncez la réalisation d'études alors que vous vous êtes d'ores et déjà engagée envers le système Zen Car. Est-ce là la manière dont s'organise la politique bruxelloise ? C'est pour le moins un mauvais exemple de gestion des biens publics.

De plus, vous devriez vous accorder avec votre collègue De Lille. J'ai sous les yeux une interpellation datant d'octobre 2009, où l'on nous explique un projet d'expérience pilote de voitures électriques au sein de la flotte Cambio. Or, quand on s'en enquiert auprès de Cambio, on nous le dément.

Enfin, j'ai l'impression que vous nous donnez, avec ces 40 véhicules de Zen Car, un alibi électrique

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).** - *Ik heb geen antwoord gekregen over het overleg met uw collega's uit de regering. De overeenstemming van het project met het Iris 2-plan is nochtans geen detail! Bovendien staan er heel wat industriële belangen op het spel.*

*De sector achteraf reguleren lijkt mij, gezien de concurrentieregels, wat moeilijk. Elk wagenverhuurbedrijf beschikt immers graag over gratis standplaatsen en elektrische oplaadpalen op de openbare weg.*

*Het autodeelsysteem zou duidelijk moeten worden omschreven, met inbegrip van de verplichtingen inzake dienstverlening en de dekking van het grondgebied. Momenteel worden dergelijke verplichtingen niet opgelegd. Wie eerst komt, eerst maalt.*

*U ziet af van het project E-Cambio omdat een privébedrijf zich daarmee wil belasten. Er is echter een verschil tussen een privébedrijf en een universiteit die een technologie wil uittesten. Misschien moeten we de universiteiten sluiten en het geld aan de onderzoekscentra van privébedrijven geven?*

*Het is niet omdat u Zen Car geen geld geeft, dat er geen probleem bestaat. U verstrekt immers wel parkeerplaatsen en een ongelooflijk industrieel voordeel aan dit bedrijf, dat luidop zegt dat het zijn technologie wereldwijd wil ontwikkelen. Men kan zich niet zomaar in een dergelijk avontuur storten zonder de minister van Energie of de staatssecretaris voor Mobiliteit te raadplegen.*

(Rumoer)

*U hebt de regering niet geraadpleegd, maar zult haar achteraf wel een voorstel van reglementering voorleggen.*

*De kaart die ik heb getoond, is niet de kaart die op de website van Cambio kan worden geraadpleegd. Het gaat om een kaart van de geplande standplaatsen, die nog niet openbaar is gemaakt. Ik*

pour cette législature. Ce manque de vision globale me laisse véritablement perplexe.

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

**Mme Céline Delforge.-** Madame la ministre, je n'ai toujours pas eu de réponse quant à la concertation avec vos collègues du gouvernement sur un enjeu à la fois industriel et de mobilité aussi important.

La compatibilité du projet avec Iris 2 n'est quand même pas un détail. Je veux bien qu'on régule a posteriori, mais cela va être un peu difficile eu égard aux règles de concurrence. Si j'étais une entreprise de location de véhicule, dès demain, je demanderais des emplacements gratuits et réservés sur l'espace public, avec des bornes électriques. J'aimerais bien voir comment on va leur refuser. J'aimerais avoir une vraie définition de la voiture partagée, y compris avec les obligations de couverture du territoire et de service. Il n'y en a pas. On agit et puis on voit. Premier arrivé, premier servi.

Je veux bien qu'on abandonne le projet E-Cambio en disant qu'il y a du privé qui s'en charge, mais excusez-moi, une entreprise privée qui vient avec son projet ou une université qui veut expérimenter, tester et faire approuver, ce n'est pas exactement la même chose. Sinon on ferme les universités et on donne l'argent aux centres de recherche des entreprises privées.

Sur l'électricité verte, on peut aussi parler du lithium. Je ne le ferai pas ici.

Je crois que le fait d'affirmer qu'on ne donne pas d'argent à Zen Car et qu'il n'y a donc pas de problème n'est pas correct. On donne des places, et mieux, on donne un avantage industriel incroyable à une société qui nous explique qu'elle veut un développement mondial. On ne se lance pas là-dedans comme ça, sans consulter la ministre de l'Énergie ou le secrétaire d'État à la Mobilité.

(Rumeurs)

Des enjeux comme ceux-là méritent consultation. Vous nous parlez de légiférer. Vous allez venir au gouvernement a posteriori en disant : "Je ne vous avais pas consultés, mais maintenant voilà la proposition pour légiférer".

*begrijp niet hoe die kaart in het persdossier van een concurrerend bedrijf is terechtgekomen.*

*Dit debat wordt vandaag afgesloten maar zal wellicht nog worden vervolgd.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Er wordt al lang gesproken over elektrische voertuigen en een netwerk van oplaadpalen, maar concrete projecten laten op zich wachten.*

*Op het jongste autosalon was het niet makkelijk om een elektrische wagen tegen een betaalbare prijs te vinden. Het privéproject dat gedeelde elektrische auto's verhuurt, wekte dan ook onze interesse.*

*Ook Cambio is een privébedrijf, ook al bezit de MIVB 49% van de aandelen in Brussel. Wij kunnen Cambio geen standplaatsen opdringen. Cambio kiest de standplaatsen op basis van rendabiliteitscriteria, ook al wordt het bedrijf door de gemeenten gesteund. In ons parkeerplan zullen wij hiervoor een reglementering moeten invoeren.*

(verder in het Nederlands)

Op die manier hopen wij de spreiding te bevorderen, ook op plaatsen waar minder vraag is. Voor privébedrijven blijft de rendabiliteit evenwel de belangrijkste factor.

(verder in het Frans)

*Mevrouw d'Ursel, u lijkt beter op de hoogte te zijn van mijn agenda dan ikzelf. Ik weet niet welke bedrijven een ontmoeting hebben gevraagd.*

*Dankzij de studie zullen wij de toekomst van het autodelen beter kunnen voorbereiden. Wij zijn niet lukraak tewerkgegaan maar hebben gewoonweg een aantal mogelijkheden benut.*

*Uit het Iris 2-plan blijkt duidelijk dat het gewest ervoor gekozen heeft autodelen te steunen. Tot nu toe gaat het om privé-initiatieven. Wij moeten met*

Pour la carte que je vous ai montrée, je suis désolée, mais il ne s'agit pas de la carte disponible sur le site de Cambio. C'est une carte qui reprend les stations en projet et qui n'est pas publique. Je ne m'explique toujours pas comment elle est arrivée dans un dossier de presse d'une société concurrente.

Le dossier est peut-être clos pour aujourd'hui, mais probablement pas pour l'avenir.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il y a bien longtemps que l'on parle de voitures électriques et de réseaux de bornes de recharge, mais peu de réalisations concrètes voient le jour. Pour les véhicules privés, les possibilités sont rares. Au dernier Salon de l'automobile, il n'était pas aisément de trouver une voiture électrique à un prix abordable.

Mais je suis convaincue que cela arrivera un jour. Le projet privé qui propose une voiture électrique partagée nous a paru intéressant, parce qu'il permettra d'attirer les citoyens vers ce mode de transport.

Je rappelle que Cambio est également une société privée, même si la STIB y participe à hauteur de 49% à Bruxelles. On ne peut donc pas lui imposer les emplacements. C'est elle qui les choisit sur des critères de rentabilité, même si elle reçoit le soutien des communes. Toutefois, notre politique de stationnement devra prévoir une réglementation en la matière.

(poursuivant en néerlandais)

*Nous espérons ainsi favoriser la dispersion, y compris là où la demande est moins importante. Les entreprises privées restent toutefois attentives à la rentabilité.*

(poursuivant en français)

Madame d'Ursel, je ne sais vraiment pas de quoi il s'agit. Vous êtes plus au courant que moi des questions qui se posent à mon cabinet ou de mon agenda. Je ne sais absolument pas de quelles entreprises vous parlez qui auraient sollicité des rendez-vous. Tout cela me paraît assez obscur.

Avec l'étude en cours, nous allons pouvoir mieux

*die specifieke context rekening houden.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE MOLENBERG

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

**betreffende "de begeleiding van de MIVB-reizigers door plaatsers tijdens de spitsuren".**

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

**Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).-** *Nu de metro tijdens de spitsuren meer reizigers vervoert, treden de stewards van de MIVB op als plaatsers om het opstappen vlotter te doen verlopen. Dit gebeurt tussen 7 en 8 uur en tussen 16 en 17.30 uur.*

*Volgens dewoordvoerder van de MIVB is deze maatregel ingevoerd om te vermijden dat iedereen voor dezelfde deuren aanschuift en dat mensen opstappen vooraleer iedereen afgestapt is.*

*Veel klanten klagen over de manier waarop de plaatsers optreden. Ze vinden dat ze eerder als vee behandeld worden dan als reizigers, omdat het er*

préparer l'avenir de la voiture partagée. Nous n'avons pas agi au hasard, nous avons saisi des opportunités qui se présentaient.

De toute façon, dans le Plan Iris 2, il est très clair que la Région a fait le choix de stimuler la voiture partagée. Jusqu'à présent, il s'agit d'initiatives d'entreprises privées, et il faut donc tenir compte du contexte spécifique au privé.

- *Les incidents sont clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE MME ISABELLE MOLENBERG

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

**concernant "les clients de la STIB encadrés par des placeurs durant les heures de pointe".**

**M. le président.-** La parole est à Mme Molenberg.

**Mme Isabelle Molenberg.-** Faisant suite à l'augmentation de fréquentation des métros à l'heure de pointe, la STIB a décidé de confier une nouvelle mission aux stewards. En effet, ces derniers se meuvent en "placeurs" afin de diriger l'embarquement des clients de 7h à 8h et de 16h à 17h30.

Selon le porte-parole de la STIB, l'objectif de cette mesure est de mieux diriger les clients vers les différentes entrées du métro pour éviter la cohue devant certaines portes, d'une part, et d'autre part empêcher que la montée à l'intérieur du métro ne commence avant que les usagers ne puissent descendre.

ruw aan toe kan gaan.

*Een betere oplossing zou zijn om de frequentie van de metrolijnen te verhogen.*

*Waarom heeft de MIVB deze beslissing genomen? Baseert ze zich hiervoor op ervaringen elders? Krijgen de plaatsers een opleiding? Wat is hun precieze taakomschrijving? Hoeveel plaatsers zijn er op het ondergrondse net actief?*

*Zijn er voor deze maatregel nieuwe jobs gecreëerd? Wil de MIVB deze praktijk ook op een aantal buslijnen toepassen? Welke maatregelen hebt u recent genomen om de frequentie van de metro in de spits te verhogen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Het systeem is niet nieuw. Sinds 2006 signaleren agenten aan de hand van lichtgevende borden dat alle reizigers goed zijn opgestapt en dat de bestuurder mag vertrekken. Deze agenten zijn geen 'plaatsers'; ze bieden 'hulp bij het opstappen'. Ze worden ingezet in de drukst bezochte stations en tijdens de spitsuren. Alle agenten kunnen de opdracht uitvoeren, aangezien deze deel uitmaakt van hun basisopleiding.

*De klanten worden geenszins in het voertuig geduwd zoals dat in grote hoofdsteden als Tokyo of Parijs het geval is. Het gaat evenmin om een nieuwe functie die aanleiding geeft tot de indienstneming van bijkomend personeel. Deze taak maakt immers deel uit van de opdracht van de stationsagenten.*

*Een vijftiental agenten worden ingezet om hulp te*

descender.

Plusieurs clients se sont plaints de cette pratique. En effet, de "placeurs", il semble que certains agents se transforment plutôt en "pousseurs". Alors qu'il est déjà particulièrement inconfortable de prendre le métro à l'heure de pointe, vu l'affluence, cela devient carrément insupportable lorsqu'on traite les voyageurs comme s'il s'agissait de bétail qu'on dirige vers l'enclos.

Le véritable problème aux heures de pointe, c'est la fréquence des métros. Plutôt que de créer des fonctions qui s'inspirent de pratiques au Japon, la STIB ferait mieux d'augmenter ses fréquences.

Quelles sont les raisons qui ont poussé la STIB à créer cette fonction ? De quelles expériences s'inspire-t-elle ? Quelle formation les placeurs ont-ils reçue ? Quelle est la description précise de leur fonction ? Combien de placeurs y a-t-il sur le réseau souterrain ?

Cela a-t-il suscité la création de nouveaux emplois ? La STIB envisage-t-elle de généraliser cette pratique en surface sur certaines lignes de bus très fréquentées ? Quelles sont les mesures qui ont été prises récemment pour augmenter la fréquence des métros durant les heures de pointe ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le système que vous décrivez n'est pas nouveau dans le métro. Depuis 2006, des agents munis de palettes lumineuses indiquent au conducteur que tous les voyageurs ont bien embarqué et que le conducteur peut démarrer. Il ne s'agit pas de "placeurs", mais bien d'une mission d'"aide à l'embarquement" qui est appliquée pendant les heures de pointe dans les stations les plus fréquentées. Tous les agents de station sont susceptibles d'effectuer cette mission, qui fait partie de leur formation de base.

Il ne s'agit donc pas de "pousser" les clients dans le véhicule, comme on peut le voir dans de grandes capitales comme Tokyo ou Paris. Il ne s'agit pas non plus d'une nouvelle fonction, qui aurait donné lieu à une embauche de personnel supplémentaire, mais bien d'une tâche faisant partie de la mission des agents de station.

*bieden bij het opstappen. De maatregel is niet van toepassing op buslijnen.*

*Er zijn structurele maatregelen getroffen om de frequentie op de metrolijnen te verbeteren. In 2011 zal de MIVB nieuwe boa's laten rijden op metrolijn 6. Dan zal de frequentie op het gemeenschappelijke stuk 2,5 minuut bedragen en zal de capaciteit van lijnen 1 en 5 met 20% stijgen.*

*De geleidelijke automatisering van de metro verhoogt de capaciteit en biedt een doeltreffend antwoord op de alsmaar stijgende vraag en de verzadiging van het netwerk.*

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

**Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).-** *Hoe zit het met de klachten?*

*Wanneer zal de frequentie worden verhoogd? De reizigers hebben geen nood aan hulp bij het opstappen, maar aan meer voertuigen, vooral tijdens de spitsuren.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Mijn kabinet heeft geen klachten over de hulp bij het opstappen ontvangen. Ik zal navraag doen bij de MIVB en u de informatie schriftelijk meedelen via de commissiesecretaris.*

*De nieuwe boavoertuigen zullen nog dit jaar in gebruik worden genomen, maar ik kan u geen precieze data meedelen.*

*- Het incident is gesloten.*

Concrètement, une quinzaine d'agents remplissent cette fonction d'aide à l'embarquement sur les lignes de tram et de métro concernées. Ce dispositif n'est pas d'application sur les lignes de bus.

De manière structurelle, des mesures ont été prises pour améliorer la fréquence sur les lignes de métro. En 2011, la STIB mettra en service six nouveaux boas sur son réseau de métro. La fréquence passera ainsi à 2 minutes 30 secondes sur le tronçon commun et la capacité des lignes 1 et 5 augmentera de 20%, soit 2.500 places supplémentaires. L'automatisation progressive du métro permettra d'accroître la capacité et d'offrir ainsi une réponse efficace à l'augmentation ininterrompue de la demande et à la saturation du réseau.

**M. le président.-** La parole est à Mme Molenberg.

**Mme Isabelle Molenberg.-** J'aurais souhaité vous entendre à propos des plaintes formulées par certains clients quant à ces "placeurs" que vous préférez nommer "aides à l'embarquement".

Connaissez-vous déjà les dates auxquelles les fréquences seront augmentées ? En effet, c'est bien nécessaire aux heures de pointe vu les nombreuses difficultés rencontrées par les usagers. La véritable réponse à la demande des usagers réside bel et bien dans l'augmentation de la fréquence.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Mon cabinet reçoit régulièrement des plaintes des usagers. Or, à ma connaissance, aucune plainte n'a été introduite à ce sujet. Je puis cependant m'informer directement auprès de la STIB. Je pourrai vous transmettre cette information par écrit via le secrétaire de commission.

Quant à savoir quand les nouveaux boas entreront en service sur le réseau, ce sera au cours de cette année mais je ne puis vous fournir de dates précises en la matière. Cette entrée en service se fera certainement progressivement tout au long de l'année. Je vais essayer d'avoir connaissance de la date à laquelle le premier boa sera mis en service.

*- L'incident est clos.*

## 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 stand van zaken van de werken aan metrostation Graaf van Vlaanderen".

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

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE d'URSEL

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

betreffende "het bezoek van een afvaardiging uit Taiwan en de problematiek van de financiering van het openbaar vervoer".

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).**- *Op 16 november 2010 ontvingen de directie Externe Betrekkingen en de directie Financiën en Begroting een afvaardiging uit Taipei, de hoofdstad van Taiwan. Doel van de ontmoeting was een uitwisseling over het financieel beheer van beide steden. Een van de thema's die daarbij aan bod kwamen, was de financiering van het openbaar vervoer, en meer bepaald van de metro.*

*Het is altijd interessant om nieuwe evoluties inzake juridische, technische of administratieve mechanismen te leren kennen die nuttig kunnen zijn voor het gewest. Azië is een continent dat bijzonder dynamisch is op het vlak van vervoer.*

*Was een vertegenwoordiger van de MIVB op de vergadering aanwezig? Werd uw kabinet op de hoogte gebracht van de resultaten van de*

## 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 "l'état d'avancement des travaux à la station de métro Comte de Flandre".

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

## QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE d'URSEL

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

concernant "les apports de la visite de la délégation taïwanaise sur la question du financement des transports en commun".

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- Le 16 novembre 2010, la direction des Relations Extérieures et la direction générale des Finances et du Budget du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale ont reçu une délégation de la ville de Taipei, capitale de Taïwan. Cette rencontre avait pour but d'aborder la question spécifique de la gestion budgétaire et financière des deux villes.

Un chapitre de cette discussion entre les autorités a porté sur le financement des transports en commun des deux agglomérations et notamment du métro. À l'heure où les échanges internationaux de bonnes pratiques et de réflexions constituent des opportunités uniques de se mettre au fait d'évolutions intéressantes et applicables à notre propre contexte, malgré les spécificités régionales bruxelloises, c'est une occasion en or que d'avoir des explications directes des autorités d'une ville d'un continent regorgeant de dynamiques dans le

*ontmoeting?*

*Welk financieringsmodel wordt in Taipei gebruikt?  
Welke aspecten vindt de Brusselse administratie interessant?*

domaine des transports.

La STIB marque de sa présence l'Union internationale des transports publics, et sa politique de suivi des évolutions des nouveaux modèles technologiques de transports est reconnue. Il serait dès lors intéressant de voir comment la STIB et l'administration des Transports, en collaboration avec la direction générale des Finances et du Budget, peuvent avoir le même type de suivi des systèmes de financement des transports en communs.

En effet, il existe parfois, au-delà des spécificités des modèles budgétaires de politique des transports respectifs, des possibilités d'étudier l'application de mécanismes juridiques, techniques et administratifs dont l'adaptation ou l'intégration pourrait se révéler bénéfique.

Votre cabinet a-t-il été mis au courant des conclusions de cette rencontre et du mode de financement des services de transports en communs existant à Taipei ? La STIB avait-elle envoyé un représentant à cette réunion ?

Si c'est le cas, en quoi consistait le modèle de financement appliqué chez nos invités et quels sont les apports éventuels retenus par l'administration bruxelloise sur cette question ?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Mijn antwoord is heel kort. Ik werd niet op de hoogte gesteld van een ontmoeting met een Taiwanese delegatie, waar de financiering van het openbaar vervoer aan bod zou komen. Ook de MIVB werd er niet bij betrokken.*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** *De regering getuigt van een gebrek aan coördinatie. In The Brussels Globe kunnen we immers lezen dat in weervil van hun verschillen, Taipei en Brussel veel van elkaar te leren hebben, en dat de financiering van de metro van Taipei meer dan een Brusselaar doet dromen.*

*Ik hoop dat u uw oren te luisteren zult leggen. Het zou ons nieuwe energie kunnen bezorgen.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Ma réponse risque d'être très courte, car je n'ai pas été avisée de la visite d'une délégation taïwanaise lors de laquelle la question du financement des transports publics aurait été abordé. La STIB n'a pas été impliquée non plus.

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Je constate un sérieux manque de coordination au sein du gouvernement. Je lis dans The Brussels Globe : "En dépit de leurs différences Taipei et Bruxelles ont indéniablement beaucoup à apprendre l'une de l'autre. Pour ne prendre qu'un seul exemple, le financement du métro de la capitale taïwanaise a fait rêver plus d'un participant bruxellois à la réunion".

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**betreffende "de bewaking van de opslagplaatsen van de Haven".**

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** Volgens de pers werd tijdens het weekend van 5 februari een groot aantal flessen alcohol gestolen uit de opslagplaatsen van de Haven, in de Dieudonné Lefèvrestraat.

*De schade is aanzienlijk. De vracht kon blijkbaar probleemloos op een vrachtwagen worden geladen. Worden de haveninstallaties dan niet bewaakt? Hoe verklaart u dat andere personen dan de concessiehouders van de Haven probleemloos goederen kunnen laden? Was de Haven jaren geleden al niet van plan om te voorzien in een omheining rond al haar gebouwen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De diefstal betreft een opslagplaats op de eerste verdieping van het TIR-centrum. Dergelijke diefstallen doen zich niet vaak voor. De afgelopen jaren heeft de Haven haar veiligheid aanzienlijk verhoogd, onder meer op het vlak van de

J'espère que vous allez nous renseigner à ce sujet... Cela pourrait peut-être nous apporter une énergie nouvelle.

- *L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE DE M. FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**concernant "le gardiennage des entrepôts du Port".**

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Selon la presse, un vol relativement important de bouteilles d'alcool a eu lieu au cours du week-end du 5 février dans les entrepôts du Port situés Dieudonné Lefèvre.

Le préjudice subi par la firme bruxelloise est loin d'être négligeable et il semblerait que la marchandise ait pu être embarquée à bord d'un camion sans la moindre difficulté.

Cette disparition de marchandises soulève quelques questions. N'existe-t-il pas un service de gardiennage des installations portuaires ? Dans l'affirmative, comment expliquez-vous qu'au vu et au su de tout le monde, des personnes autres que les concessionnaires du Port puissent embarquer des marchandises sans difficulté ?

Le Port n'avait-il pas prévu, il y a quelques années déjà, d'installer un système de clôture de l'ensemble des installations ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le vol concerne un entrepôt situé au premier étage du centre TIR. Les vols de cette ampleur ne sont pas fréquents. Le Port a augmenté sensiblement son niveau de sécurité au cours des dernières années, notamment pour ses entrepôts.

*opslagplaatsen.*

*Er zijn verscheidene maatregelen getroffen, waaronder de creatie van een controlecentrum voor het hele havendomein in de kapiteinsdienst. Deze permanentiedienst werkt 24 uur op 24. Het controlecentrum staat in continue verbinding met een bewaker via het beveiligde ASTRID-netwerk.*

*De bewaker inspecteert het havendomein alle dagen tussen 18.00 en 6.00 uur. Gemiddeld twee keer per week doet hij dat in het gezelschap van een hond. De bewaker loopt drie à vier keer per nacht langs het TIR-centrum. Sinds zijn aanstelling stellen wij een daling vast van het aantal veiligheidsproblemen op het domein.*

*Het TIR-centrum werkt 7 dagen op 7 en 24 uur op 24. 's Nachts is de activiteit natuurlijk beperkt. De Haven kan onmogelijk de gemeenschappelijke én de privatiële gedeelten controleren, wegens de specificiteit van elke concessiehouder.*

*Jammer genoeg kan er nog altijd een diefstal plaatsvinden tussen de rondes van de bewaker door. De Haven bestudeert de mogelijkheid om de toegang tot het TIR-centrum 's nachts af te sluiten. Verschillende maatregelen zijn getroffen om nog meer veiligheid te bieden, zoals het opvoeren van het aantal camera's op de site. Ook logeren er nu twee concierges ter plaatse en worden er elke nacht verscherpte rondes uitgevoerd.*

*De Haven heeft rond het hele domein omheiningen geplaatst, evenals rond het TIR-centrum. Men gaat er binnen via automatische poorten, die opengaan aan de hand van een code die de concessiehouder moet ingeven.*

*Dit systeem wordt aangevuld met een camerasyntsem. Op dit ogenblik hangen er zeven camera's op de hele site. Tegen eind 2011 komen er meer dan veertig camera's bij, meer bepaald aan alle ingangen.*

*Elke concessiehouder is vrij om voor zijn eigen opslagplaats bijkomende veiligheidsmaatregelen te treffen. De Haven van Brussel kan geenszins worden beschuldigd van laksheid in deze materie. Veiligheid is voor haar een prioriteit en de getroffen maatregelen bevestigen dit.*

Plusieurs mesures importantes ont été prises. Un centre de contrôle pour l'ensemble du domaine du Port a été créé. Il est installé dans le bâtiment de la capitainerie. Une permanence y est assurée 24 heures sur 24. Le centre de contrôle est en relation permanente, via notamment le réseau sécurisé Astrid, avec un rondier.

On peut voir les images projetées par les différentes caméras installées sur le site. Le rondier inspecte quotidiennement le port de 18 à 6 heures du matin. Il est accompagné d'un chien deux fois par semaine et passe au centre TIR plusieurs fois par nuit. Depuis son engagement, l'insécurité a diminué sur les lieux.

Le centre TIR fonctionne 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. L'activité y est bien entendu réduite la nuit. Il est impensable pour le Port de contrôler à la fois les parties communes et les parties privatives compte tenu de la spécificité de chaque concessionnaire.

Il est malheureusement possible qu'un vol ait lieu entre deux passages du rondier. Le Port étudie actuellement la possibilité de fermer l'accès au centre TIR la nuit. Diverses mesures supplémentaires ont été prises afin de renforcer la sécurité : le nombre de caméras sur le site a augmenté, deux concierges logent sur place et les rondes de nuit sont plus fréquentes.

Le Port a placé des clôtures sur l'ensemble de son domaine ainsi qu'autour du centre TIR. Les accès se font via des portails automatiques, s'ouvrant via un code à taper par le concessionnaire.

Le dispositif est complété par un système de caméras avec enregistrement. Actuellement, sept caméras couvrent l'ensemble du site. Avant la fin de 2011, une série d'autres caméras vont être installées sur le domaine du Port et au centre TIR. Au total, plus d'une quarantaine de caméras de la nouvelle génération vont être placées sur le site, et notamment à toutes les entrées.

Chaque concessionnaire est libre de prendre ou non des mesures supplémentaires de sécurisation de son dépôt. C'est sa responsabilité. Le Port de Bruxelles ne peut nullement être taxé de laxisme en matière de sécurité, qui est une priorité pour lui, comme les mesures déjà prises le confirment clairement.

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Wanneer is het nieuwe veiligheidssysteem geïnstalleerd?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ongeveer een jaar geleden. Ik zal u de exacte gegevens meedelen.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Zult u dat schriftelijk doen?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik zal het document aan de commissiesecretaris geven, die het u vervolgens zal bezorgen.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Ik ben verrast dat er ondanks het veiligheidssysteem een diefstal kon plaatsvinden. Het systeem is wellicht voor verbeteringen vatbaar. Heeft de Haven zich daar al over gebogen?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het is duidelijk dat de diefstal vragen doet rijzen. Het TIR-centrum is altijd open. Er kunnen altijd mensen binnen. Maar de precieze omstandigheden van de diefstal kennen we nog niet.*

*- Het incident is gesloten*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CATHERINE MOUREAUX

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

betreffende "de fietsmarkeringen".

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Quand le nouveau système de sécurité a-t-il été mis en place ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Vous parlez du système actuel ? Ce centre de contrôle existe depuis un an environ. Je vous transmettrai les données exactes.

**Mme Françoise Schepmans.-** Par écrit ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je remettrai ce document à la commission, qui vous le transmettra.

**Mme Françoise Schepmans.-** Comme les mesures de sécurité ont l'air importantes, je suis surprise que ce vol ait pu se commettre au vu et au su de chacun, avec autant de facilité. C'est sans doute que le système n'est pas suffisamment performant et qu'il y a probablement des améliorations à y apporter.

Le Port de Bruxelles s'est-il penché sur la question de savoir comment remédier à ce type d'effractions ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il est clair que cela pose question, vu les mesures de sécurité qui sont prises et la surveillance caméra. Le centre TIR est ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Mais il y a toujours des gens qui peuvent y entrer. Nous n'avons pas encore pu élucider les causes de ce vol important.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CATHERINE MOUREAUX

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

concernant "les marquages 'vélo'".

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "het gebruik van LED-verlichting voor de gewestwegen".

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** In de pers werd recent gewag gemaakt van een Waals proefproject inzake energiebesparende openbare wegverlichting. Een stuk van de N63 werd uitgerust met pilonen met LED-verlichting. De aankoopprijs van de pilonen ligt hoger maar hun energiegebruik is lager.

Het Atomium is al jaren uitgerust met LED-lampjes die 21.000 in plaats van 118.000 watt verbruiken. Ook delen van het Waalse Ravelnetwerk zijn met LED-verlichting uitgerust.

Ik ben er mij van bewust dat deze technologie niet overal kan worden toegepast, maar het is de moeite de mogelijkheid te bestuderen.

Bestaan er proefprojecten voor LED-verlichting van de openbare weg? Het Lichtplan 2010 stelt dat het gebruik van LED-lampen wordt overwogen zodra de energiebesparing en de lichtkwaliteit voldoende hoog zijn, en dat LED-verlichting ook zal worden getest op secundaire wegen en fiets- en wandelpaden.

Volgens het regeerakkoord zal elke nieuwe installatie of vervanging vanaf 2012 moeten gebeuren met LED-verlichting of een equivalent ervan.

Wat is er al gerealiseerd? Welke initiatieven plant men in 2011? Zijn de nodige middelen vrijgemaakt?

**M. le président.-** À la demande de l'auteure, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine séance.

### QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'utilisation de lampes LED sur les voiries régionales".

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

**Mme Françoise Schepmans.-** La presse s'est récemment fait l'écho d'une expérience pilote menée en Région wallonne pour valoriser les économies d'énergie dans l'éclairage des voiries. Un tronçon de la nationale 63 a ainsi vu substituer ses pylônes équipés de lampes au sodium par des diodes électroluminescentes dites "lampes LED". Ces dernières sont relativement plus chères à l'achat, mais elles permettent de procéder à des compressions importantes du volume de la consommation énergétique et, partant, des coûts.

Je citerai deux exemples. Équipé de lampes LED depuis plusieurs années, l'Atomium aurait réduit sa consommation électrique pour l'éclairage de 118.800 watts à environ 21.000 watts. D'autre part, certaines parties du réseau wallon du Ravel ont également été dotées de ce type d'éclairage, compte tenu de sa durée de vie importante et du peu d'entretien qu'il nécessite.

Je suis bien consciente que cette technologie ne convient pas à toutes les configurations de l'espace public, mais elle mérite d'être examinée en Région bruxelloise pour ce qui concerne les voiries.

Aussi, pourriez-vous me dire s'il existe déjà des programmes tests d'équipement de la voirie en diodes électroluminescentes ? Je rappelle que le Plan lumière 2010 stipule que "leur utilisation sera à envisager lorsque leur efficacité énergétique et la qualité de la lumière produite atteindront des niveaux suffisants. Des essais ciblés seront

*Staan uw diensten in contact met hun Waalse collega's, zodat ze ervaringen inzake LED-verlichting kunnen uitwisselen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Momenteel is er geen programma voor het testen van LED-verlichting op de wegen. De administratie volgt de testen van andere beheerders nauwgezet op, maar tot nu toe is de return on investment nog niet voldoende opdat deze techniek in een stedelijke omgeving concurrerend zou zijn.*

*Mobiel Brussel past deze nieuwe technologie echter wel al toe voor de verkeerslichten en voor de verlichting van patrimoniale elementen.*

*Wat de verkeerslichten betreft, werd vijf jaar geleden gestart met de vervanging van gloeilampen door LED-lampen. Vandaag is bijna de helft van de door Mobiel Brussel beheerde verkeerslichten op deze manier uitgerust.*

*Daarnaast worden ook lichtgevende kegels geleidelijk aan door LED-staven vervangen. Het gaat om meer dan 2.500 staven, verspreid over de gewestwegen.*

cependant à envisager sur des voies secondaires, des pistes cyclables, des zones piétonnes".

En outre, l'accord de majorité annonce : "Après un test sur un échantillon représentatif se fera, l'application d'un plan de généralisation de l'éclairage LED ou équivalent pour toute nouvelle installation ou remplacement, au plus tard en 2012".

Que pouvez-vous nous dire sur les réalisations opérées dans ce dossier et les initiatives déjà prévues en 2011 ? Des budgets sont-ils mobilisés pour atteindre les objectifs fixés par le gouvernement ?

Enfin, vos services sont-ils en contact avec leurs équivalents wallons et flamands pour échanger leurs informations sur l'utilisation du LED ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** À l'heure actuelle, il n'y a pas de programme planifié pour ce qui concerne l'essai d'éclairage LED en voirie.

L'administration suit de près les expériences menées par d'autres gestionnaires en Flandre, en Wallonie et à l'étranger, mais force est de constater qu'à l'heure actuelle, le retour sur investissement n'est pas encore de nature à rendre cette technique concurrentielle dans un milieu urbain, même en faisant les comptes à moyen terme.

Néanmoins, Bruxelles Mobilité est actif dans ce domaine et applique cette nouvelle technologie dans plusieurs secteurs. Ainsi, il utilise les lampes LED pour les feux tricolores et les mises en lumière des éléments patrimoniaux.

Pour ce qui concerne les installations tricolores, le projet de remplacer les ampoules à incandescence par des ampoules LED a débuté il y a plus de cinq ans. À ce jour, près de la moitié du parc de carrefours à feux gérés par Bruxelles Mobilité est équipée de la sorte, ce qui représente près de 250 installations.

La LED a également fait son apparition dans le balisage : les cônes lumineux rétroéclairés sont progressivement remplacés par des barreaux à LEDS ancrés au sol. Plus de 2.500 modules sont

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Het regeerakkoord voorziet in de algemene invoering van LED-lampen voor de wegverlichting. Ik vraag de regering gewoon om dit akkoord toe te passen.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Wij zullen dat doen zodra het financieel haalbaar is. Wij gebruiken nu al LED-verlichting voor andere doeleinden.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *U zou ook de wegverlichting kunnen aanpassen.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Wij bestuderen de proefprojecten die elders plaatsvinden. Het moet financieel interessant zijn voordat wij op die technologie overschakelen.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *De investering is duurder maar de afschrijving is voordeliger.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *We houden daarmee rekening voor de kosten-batenverhouding op langere termijn.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

ainsi répartis sur les voiries régionales.

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Je rappelle l'accord de majorité qui prévoit l'application de l'éclairage LED sur les voiries. Évidemment, on ne peut pas le généraliser, mais il me semble qu'un effort pourrait être consenti par la Région pour développer ce type d'éclairage dans les infrastructures publiques régionales comme les routes. C'était d'ailleurs prévu dans l'accord de majorité et j'invite le gouvernement à le mettre en application.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Si c'est payable, ce sera fait. On suit en tout cas ce dossier de très près et on place déjà ces lampes là où l'on peut, comme dans les feux tricolores.

**Mme Françoise Schepmans.-** On pourrait également les prévoir pour les nouveaux luminaires bordant les voiries.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** On suit le sujet de très près et constamment. On étudie le fruit des expériences réalisées ailleurs. Il faut que cela soit intéressant financièrement et ce, à différents niveaux.

**Mme Françoise Schepmans.-** Cela coûte plus cher en termes d'investissement, mais c'est intéressant en termes d'amortissement.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** On tient compte de cela dans le calcul du rapport entre le coût et les avantages escomptés à plus long terme.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**betreffende "de economische toekomst van de Haven van Brussel".**

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Uit een debat dat Buildgreen in januari 2011 organiseerde, bleek dat de Haven van Brussel niet veel economische projecten plant.*

*Er is de bouw van 900 woningen, 100.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte en 40.000 m<sup>2</sup> winkeloppervlakte op de site Tour & Taxis. In diezelfde buurt komt ook de woontoren Up-site en wat verderop werkt de GOMB aan het Tivoli-project, dat zich richt tot milieuondernemingen maar tevens 530 woningen bevat.*

*De Haven van Brussel neemt zelf blijkbaar geen initiatieven. In het gebied van het Vergotedok komen voorlopig geen nieuwe havenactiviteiten. Ook het BILC komt er niet, omdat het niet meer aangepast is aan de Brusselse realiteit. Waardoor wordt het BILC vervangen? Bestaat er voor de zone aan het Vergotedok geen enkel ontwikkelingsplan dat het havenverkeer kan stimuleren en banen kan creëren?*

*Het BILC zou vervangen worden door een parking op de site Tour & Taxis. Klopt dat?*

*Welke plannen heeft de Haven van Brussel om haar economische activiteiten te stimuleren? Bestaan er concrete plannen voor havenactiviteiten in het Vergotedok?*

*Welke terreinen zal de haven op korte termijn aankopen om ondernemingen die van watertransport gebruikmaken, nieuwe mogelijkheden te bieden?*

**concernant "l'avenir économique du Port de Bruxelles".**

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Ma question sera brève, même si son intitulé mériterait de longs développements.

D'un débat organisé par Buildgreen en janvier 2011, il ressort que les projets économiques pour le Port de Bruxelles ne sont pas légion.

Le développement du site de Tour & Taxis est un projet d'envergure qui verra la construction de 900 logements, de bureaux sur 100.000 m<sup>2</sup> et de commerces sur 40.000 m<sup>2</sup>.

À proximité de Tour & Taxis se construit un immeuble d'habitations de 41 étages dénommé Up-site. Il apportera une réponse au défi démographique des prochaines années, mais n'aura aucune retombée économique sur les activités portuaires.

Un peu plus loin, au nord de Tour & Taxis, c'est la SDRB qui porte le projet Tivoli, un zoning axé sur les entreprises environnementales et intégrant 530 logements.

Des initiatives sont donc prises, mais l'on cherche en vain celles lancées par le Port de Bruxelles. Rien ne semble se décider dans la zone du bassin Vergote en faveur de nouvelles activités portuaires.

Le BILC ne sera pas concrétisé. Nous en avons suffisamment débattu. Ce projet n'était plus adapté à l'évolution de la Région bruxelloise. Mais par quoi allons-nous le remplacer ? N'existe-t-il aucun plan de développement de la zone du bassin Vergote susceptible de générer de nouveaux trafics au Port et, donc, de créer de l'emploi ?

J'ai entendu dire que le BILC serait remplacé par un parking pour le site de Tour & Taxis. Pouvez-vous nous le confirmer ? Quel avenir voulons-nous réservé à ce lieu ?

Quels sont les projets du Port de Bruxelles visant à stimuler ses activités économiques ?

Existe-t-il des projets concrets de développement

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** In het regeerakkoord staat duidelijk dat de Redersbrug de grens vormt tussen het economische deel van de haven in het noorden (inclusief het Vergotedok) en het recreatieve deel in het zuiden.

Sinds november 2010 is er een regelmatige aanvoer van bouwmateriaal vanuit Antwerpen over het water naar de onderneming M-Pro aan het Vergotedok. In de toekomst willen we deze dienst uitbreiden tot andere goederen.

De ondernemingen Luypaert en M-Pro zullen van het Becodok verhuizen naar de linkeroever van het Vergotedok, na de bouw van de Picardbrug en de aanleg van een park aan het Becodok.

De huidige concessiehouders van de terreinen aan het Vergotedok zetten hun activiteiten voort. De betoncentrale van de firma Holcim wordt gerenoveerd.

Bij de werken voor het wooncomplex Up-site aan de Akenkaai (Becodok), wordt een deel van de grond over het water naar een van de bedrijven aan het Vergotedok gevoerd, die de grond verder afvoert per schip.

In 2011 zal de Haven het Esso-terrein kopen in de voorhaven (Vilvoordselaan), in het gebied voor haven- en transportactiviteiten. Dit terrein van 23.628 m<sup>2</sup> bestaat uit twee delen, gescheiden door de Zenne.

Verder onderhandelt de Haven over het Interroof-terrein (12.987 m<sup>2</sup>), niet ver daarvandaan. Beide terreinen zijn ideaal gelegen voor ondernemingen die het watertransport gebruiken.

de l'activité portuaire sur le bassin Vergote ?

Quelles acquisitions concrètes le Port réalisera-t-il à court terme pour offrir de nouvelles possibilités aux entreprises utilisant le transport par voie d'eau ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** L'avenir économique du Port de Bruxelles est clairement mis en évidence dans l'accord de gouvernement, où le pont des Armateurs constitue la frontière entre une destination économique au nord du Port, y compris le bassin Vergote, et une destination récréative au sud du Port.

Lancée en novembre 2010, une ligne régulière fluviale de matériaux de construction palettisés relie Anvers à Bruxelles jusqu'au bassin Vergote pour l'entreprise M-Pro. Dans le futur, ce genre de service devrait être étendu à d'autres types de marchandises, en liaison notamment avec le centre TIR.

Par ailleurs, suite au projet d'aménagement d'un parc sur la rive gauche du bassin Béco, ainsi que de la construction de la passerelle Picard, les sociétés Luypaert et M-Pro, actuellement implantées au bassin Béco, seront relocalisées en rive gauche du bassin Vergote.

Les actuels concessionnaires de terrains portuaires au bassin Vergote continuent à développer leurs activités. Il est à noter que la centrale à béton de la société Holcim, située au bout de l'allée Verte, sur la rive droite du bassin Vergote, est en cours de rénovation.

Il est également à noter que, dans le cadre des travaux du chantier du futur complexe résidentiel Up-site au quai des Péniches (bassin Béco), l'entrepreneur effectuant les travaux de terrassement de ce chantier transporte une partie des terres par bateau jusqu'au terrain d'un de nos concessionnaires au bassin Vergote, d'où la terre est évacuée par bateau.

Concernant les acquisitions concrètes à court terme, le Port va acquérir en 2011 le site Esso, situé à l'avant-port. Ce terrain, d'une superficie de 23.628 m<sup>2</sup>, est situé à l'avant-port de Bruxelles (avenue de Vilvorde), en zone d'activités portuaires et de

transport. Le terrain est composé de deux parties, séparées par la Senne.

Par ailleurs, le Port est en négociations pour l'acquisition du terrain Interroof, de 12.987 m<sup>2</sup>, qui s'étend également à l'avant-port de Bruxelles, non loin du site ex-Ess. Ces deux terrains sont idéalement situés à quai et permettront l'implantation d'entreprises utilisant la voie d'eau.

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

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Er worden activiteiten verplaatst, maar in dat deel van de Haven komen er dus geen nieuwe activiteiten bij. Nochtans is de Haven erg belangrijk voor de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid in het Brussels Gewest.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

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

betreffende "het feit dat sommige verkeersdempels niet voldoen aan de wettelijke voorschriften".

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

**Mevrouw Gisèle Mandaila (in het Frans).-** *Volgens een onderzoek van Touring voldoet 70% van de verkeersdempels in België niet aan de wettelijke voorschriften. Veel chauffeurs klagen over schade aan hun wagens.*

*Ook huizen in de omgeving van verkeersdempels kunnen worden beschadigd door trillingen.*

*Verkeersdempels zijn nuttig en worden vaak*

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

**Mme Françoise Schepmans.-** Je prends connaissances des acquisitions. Je constate des déplacements d'activités, mais aussi qu'aucune activité innovante ne se crée dans cette partie du Port de Bruxelles. J'émetts donc de sérieuses réserves quant au déploiement économique de cet outil particulièrement important pour le développement de la Région bruxelloise dans le domaine économique, ainsi que de celui de l'emploi.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME GISÈLE MANDAILA

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

concernant "la non-conformité de certains casse-vitesse".

**M. le président.-** La parole est à Mme Mandaila.

**Mme Gisèle Mandaila.-** Selon une enquête menée par Touring Secours, 70% des casse-vitesse ne sont pas conformes en Belgique.

Touring Secours tire la sonnette d'alarme sur la base des témoignages de conducteurs qui se plaignent des dommages causés à leurs véhicules (pare-brise fissurés, suspensions abîmées...).

De plus, les maisons avoisinantes supportent

*geplaatst op verzoek van burgers. Ze worden echter vaak slecht of helemaal niet aangegeven.*

*Bent u op de hoogte van de enquête van Touring? Welk gevolg geeft u eraan?*

*Bestaat er een overzicht van verkeersdrempels op gewest- en gemeentewegen?*

*Overweegt u aanpassingen van verkeersdrempels om de problemen van automobilisten en buurtbewoners te verhelpen?*

*Plegen uw diensten overleg met de gemeenten voordat ze beslissen om verkeersdrempels te plaatsen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik heb in de krant over het onderzoek van Touring gelezen, maar ik heb geen bijkomende informatie ontvangen. Het is een nationaal onderzoek dat in meerdere steden werd uitgevoerd. Ik weet niet of het wetenschappelijk betrouwbaar is.*

*In 2004 lieten mijn diensten een studie uitvoeren om na te gaan of de verkeersdrempels, verkeersplateaus en dergelijke op de gewestwegen aan de voorschriften beantwoorden. Er werden 150 gevallen onderzocht, waarvan er slechts enkele niet in regel bleken te zijn. Die werden inmiddels aangepast.*

*Ik wijs er echter op dat het overgrote deel van de wegen in het Brussels Gewest gemeentewegen zijn. Het overleg tussen de gewest- en gemeentediensten inzake verkeersdrempels heeft voornamelijk betrekking op de stedenbouwkundige vergunningen.*

beaucoup de vibrations et peuvent elles aussi connaître des dommages, surtout lorsque des camions ou des bus doivent franchir un dos d'âne, trop haut par exemple.

Si le casse-vitesse est un bon principe en soi et est généralement placé pour répondre à une demande des citoyens, il n'en demeure pas moins que, souvent, c'est sa signalisation qui pose problème, car elle est peu claire ou parfois absente.

Êtes-vous au courant de l'enquête de Touring Secours ? Dans l'affirmative, quelles suites lui avez-vous réservées ?

Existe-t-il un cadastre des casse-vitesse pour les voiries régionales et communales ? Avez-vous fait une évaluation de la situation existante sur les voiries régionales ?

Des adaptations de la structure (hauteur, signalisation) sont-elles prévues afin de répondre aux problèmes rencontrés par les automobilistes et les riverains tout en garantissant l'aspect "sécurité" des casse-vitesse ?

Y a-t-il une concertation entre votre administration et les communes lorsque celles-ci décident de placer des casse-vitesse ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** J'ai pris connaissance de cette enquête menée par Touring Secours par voie de presse.

À ce jour, Touring Secours n'a fait parvenir ni à moi, ni à mon administration d'éléments complémentaires sur cette étude. Il s'agit d'une enquête nationale basée sur des observations des patrouilleurs dans plusieurs villes du pays. J'ignore la qualité scientifique de ce relevé et la proportion des dispositifs incriminés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

En 2004, mon administration a fait exécuter, par le Centre de recherches routières, un relevé de la conformité des dispositifs surélevés, tant les plateaux que les ralentisseurs de vitesse en voirie régionale. Les rapports d'essais relatifs aux quelque 150 dispositifs vérifiés ont démontré que très peu d'entre eux étaient non conformes en regard de la législation. Ces derniers ont d'ailleurs entre temps

*Hoewel er altijd een politieverordening vereist is om een snelheidsdrempel op een gemeenteweg te plaatsen en de gewestelijke administratie daarover een advies verstrekt, oefent het Brussels Gewest enkel de gewone bestuursvoogdij uit. Het mag niet oordelen over de opportunitéit van de maatregel of de wettelijkheid van de verkeersdrempel.*

*Ik heb de staatssecretaris voor Mobiliteit verzocht om een ontwerp van ordonnantie voor te bereiden opdat het Brussels Gewest een opportunitéitstoezicht kan uitoefenen inzake verkeersdrempels en aanverwanten.*

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

**Mevrouw Gisèle Mandaila (in het Frans).** - *Het was inderdaad een nationale studie, maar toch kunnen we ons de vraag stellen of de problemen ook niet in Brussel bestaan. U zei dat de kwestie al eens werd onderzocht in 2004, waarna de nodige aanpassingen werden uitgevoerd.*

*Inmiddels zijn er weer zeven jaren verstreken. Wacht u af tot er problemen opduiken, of bent u vooruitziend? Wanneer komt er een nieuw onderzoek?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).** - *Mijn diensten besteden behoorlijk wat aandacht aan alle problemen die worden gemeld. Ik kan u geen planning geven. Aangezien er veel gemeentewegen zijn en het Brussels Gewest er niet voor bevoegd is, heb ik de staatssecretaris van Mobiliteit gevraagd om een ontwerp van ordonnantie voor te bereiden. Als het Brussels*

été remis aux normes.

Il est toutefois à noter que la grande majorité des voiries en notre Région sont gérées par les communes. La concertation entre les administrations régionales et les communes au sujet du placement de dispositifs ralentisseurs se situe essentiellement au niveau du permis d'urbanisme.

Bien que la création de tels dispositifs doive faire l'objet de règlements complémentaires de police sur lesquels l'administration régionale émet un avis dans un cadre de tutelle, il importe de savoir qu'il s'agit ici d'une tutelle classique, sans pouvoir juger de l'opportunité de la mesure ou de la légalité du dispositif préconisé.

J'ai, de ce fait, demandé au secrétaire d'État à la Mobilité compétent à cet égard de préparer un projet d'ordonnance permettant à la Région d'exercer une tutelle d'opportunité en la matière, à l'instar de celle qui, à l'époque, régissait cette matière au niveau fédéral.

**M. le président.-** La parole est à Mme Mandaila.

**Mme Gisèle Mandaila.** - L'étude a en effet été menée au niveau national, mais on peut néanmoins s'interroger sur les problèmes identiques rencontrés sur le territoire bruxellois. Vous me dites qu'une première évaluation avait été faite en 2004 et que vous avez pu, depuis lors, apporter des solutions ou des corrections normatives.

Entre 2004 et 2011, il s'est passé quelques années. Quand prévoyez-vous de procéder à une nouvelle évaluation ? Attend-on qu'un problème surgisse ou existe-t-il un planning en matière d'évaluation ? Le cas échéant, peut-on connaître le moment de la prochaine évaluation ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.** - Puisque tous les problèmes signalés sont sérieusement analysés par l'administration, je ne puis vous répondre quant à un planning des évaluations. Vu que les voiries communales sont les plus nombreuses et que, forcément, la Région n'a rien à décider en la matière, j'ai demandé au secrétaire d'État à la Mobilité de développer un projet d'ordonnance qui

*Gewest een opportuniteitstoezicht kan uitoefenen, zal de situatie al wat verbeteren.*

- *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 "tram 9 van Simonis naar het noord-westen van Brussel en de beloofde parking op het Astridplein".**

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** In 2011 wordt er 928.000 euro uitgetrokken voor een studie over tramlijn 9, de lang verwachte sneltram van Simonis naar het noordwesten van Brussel. Het is de bedoeling om al in 2012 van start te gaan met de werkzaamheden.

De plannen om de campus van het UZ Brussel en het noordwesten van Brussel beter te laten bedienen door het openbaar vervoer, dateren al van een hele tijd terug. Uit eerdere studies bleek dat er in het noordwesten van Brussel extra openbaar vervoer nodig is. Bovendien vraagt het personeel van het UZ Brussel al sinds lang om betere en meer rechtstreekse verbindingen, onder meer met het treinstation van Jette.

Ook in het regeerakkoord wordt tramlijn 9 als een prioriteit beschouwd. Het is dan ook goed nieuws dat er na al die jaren eindelijk werk van wordt gemaakt. Het is echter de vraag of de problemen die voor de vertraging zorgden, vandaag volledig van de baan zijn. Tegenstanders van de nieuwe tramlijn vrezen immers dat de bovengrondse parkeerplaatsen in de Jetselaan zullen verdwijnen,

nous laisse la possibilité d'appliquer une tutelle d'opportunité dans ce domaine.

Pour le moment, nous n'en avons pas, alors que le pouvoir fédéral, quand il avait la responsabilité en cette matière, possédait bel et bien un pouvoir d'intervention.

Ce pouvoir de tutelle pourrait déjà sensiblement améliorer la situation.

- *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 tram 9 de Simonis au nord-ouest de Bruxelles et le parking promis sur la place Astrid".**

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** En 2011, un budget de 928.000 euros a été consacré à la réalisation d'une étude sur l'aménagement de la ligne de tram 9, qui devrait relier Simonis au nord-ouest de Bruxelles. Les travaux devraient débuter en 2012.

*Des études antérieures ont mis en évidence la mauvaise desserte en transports en commun du nord-ouest de Bruxelles. Le personnel de l'UZ Brussel est, depuis longtemps, demandeur de meilleures liaisons directes, entre autres avec la gare de Jette.*

*L'accord de gouvernement considère également cette ligne de tram comme une priorité. La concrétisation de ce projet tant attendu est donc une excellente chose, pour autant que les problèmes qui ont bloqué le dossier jusqu'à présent soient définitivement résolus. Les opposants à la ligne de tram craignent en effet que celui-ci n'entraîne la disparition de places de stationnement avenue de Jette, que les travaux ne soient synonymes de mois de nuisances, et que les*

dat de werken voor maandenlange hinder zullen zorgen en dat plaatselijke winkels zullen kampen met omzetsdalingen of zelfs faillissementen, omdat ze niet meer bereikbaar zullen zijn.

Zoals in tal van andere steden is gebleken, zijn de laatste twee argumenten waarschijnlijk voorbarig en ingegeven door een subjectieve angst. Uit studies blijkt immers dat het merendeel van de klanten van plaatselijke winkels te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar die winkels gaat. Als er meer openbaar vervoer wordt ingelegd, stijgt de omzet van plaatselijke winkels zelfs. Ik verwijst bijvoorbeeld naar het lussenplan in Gent. Eerst kwam er veel protest van de plaatselijke winkeliers, maar achteraf moesten ze toegeven dat ze na een korte dip een omzetstijging kenden.

Bovendien zou de MIVB naar eigen zeggen in staat zijn om op relatief korte termijn tramrails te leggen, zodat de hinder beperkt blijft in de tijd, op voorwaarde dat de werf strak wordt geleid en gecoördineerd door een centrale werfleiding die alle betrokken instanties consulteert, informeert en begeleidt.

Door de aanleg van de tram zouden een groot aantal bovengrondse parkeerplaatsen op de Jetselaan verdwijnen. In de vorige legislatuur werd daarom ter compensatie aan de gemeente Jette een ondergrondse parkeergarage onder het Astridplein beloofd. Het plein zelf zou in ruil volledig worden heraangelegd met mooie bomen. Het plein zou autovrij worden, buiten een aantal taxistandplaatsen en plaatsen voor autodeelwagens en leveranciers. Noch de gemeente, noch het gewest kan deze ondergrondse parking evenwel betalen. Daarom zou er overwogen worden om te werken met een PPS-constructie, waarbij een privébedrijf de parking zou beheren. Zo'n samenwerking met de privësector heeft echter ook heel wat beperkingen. Denk maar aan de onderbuite parking aan Simonis en de bijkomende parkeeroverlast in de nabije straten. Bovendien blijkt nu dat de haalbaarheid van een parking onder het Astridplein nog niet is onderzocht en dat er in de vorige legislatuur dus loze beloftes zijn gemaakt over de financiering ervan.

Kunt u mij een stand van zaken geven over het dossier van tramlijn 9, de heraanleg van het Astridplein en de eventuele ondergrondse parking onder hetzelfde Astridplein? Wat is de timing? Wie

*commerces locaux ne voient chuter leur chiffre d'affaires pour cause d'inaccessibilité.*

*Ces deux derniers arguments sont contredits par les expériences similaires menées dans d'autres villes, comme Gand, et par des études qui démontrent que la majorité des clients des commerces locaux se déplacent à pied, à vélo ou en transports en commun.*

*Par ailleurs, la STIB affirme que les travaux seront de courte durée, ce qui devrait permettre de limiter les nuisances, à condition qu'un responsable de chantier assure la gestion et la coordination des travaux et se charge de consulter, d'informer et de conseiller toutes les instances concernées.*

*Pour compenser la suppression des places de stationnement, la commune de Jette s'est vue promettre la création d'un parking souterrain sous la place Astrid, qui sera de surcroît entièrement réaménagée. Pour financer la construction de ce parking, une collaboration entre les secteurs public et privé serait envisagée. Des expériences similaires, comme celle du parking souterrain de la place Simonis, ne sont cependant pas très concluantes. En outre, la faisabilité du projet n'a pas été étudiée. Dans ce contexte, les engagements pris sous la précédente législature ressemblent à des promesses en l'air.*

*Où en est le dossier de la ligne de tram 9, du réaménagement de la place Astrid et d'un éventuel parking souterrain ? Quel est le calendrier des travaux ? Qui finance quoi ?*

*L'aménagement du parking souterrain et de la place Astrid sont-ils indissociables de la création de la ligne de tram ?*

*La création du parking souterrain est-elle prise en compte dans l'étude chiffrée ou fait-elle l'objet d'une étude séparée ?*

*Quel est le climat de coopération avec la commune de Jette et les autres parties prenantes ?*

*Quand les études seront-elles terminées ? Dans quel délai comptez-vous introduire une demande de permis ? Quelle est la date prévue pour le début des travaux ?*

betaalt wat?

Maken de ondergrondse parking en de heraanleg van het Astridplein onlosmakelijk deel uit van de komst van de tram?

Wordt de aanleg van de ondergrondse parking onderzocht in de begrote studie of komt er een aparte studie?

Hoe verloopt de samenwerking met de gemeente Jette en de andere stakeholders rond de aanleg van de tram, de parking en het Astridplein?

Wanneer zullen de studies afgerond zijn? Welke timing hanteert u voor het indienen van een vergunningsaanvraag? Wanneer zullen de werken daadwerkelijk van start gaan?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Het adviesbureau heeft mij onlangs het voorontwerp van de eerste fase van de aanleg van tramlijn 9 voorgesteld. Het gaat om het deel tussen Simonis en de Dikkebeuklaan, dat in een tweede fase zal worden verlengd tot aan het Heizelplateau. In dit eerste deel zit dus ook de zone van het Astridplein (beter bekend als het Spiegelplein), met de inritten naar de ondergrondse parking, die de daling van het aantal bovengrondse parkeerplaatsen zal opvangen.

De technische haalbaarheidsstudie voor deze parking is lopende en vormt een bijakte bij de initiële studie. Er kan niet worden ontkend dat er een verband is tussen de aanleg van de tramlijn en de bouw van de parking, al was het maar om tot een eerlijke parkeerbalans te komen in deze zone, die heel wat handelszaken en een drukbezochte zondagmarkt omvat.

Het plein zelf maakt deel uit van de studie voor de stedenbouwkundige vergunning, maar is niet per definitie in de werken inbegrepen. In het samenwerkingsakkoord Beliris is een initiatief "Spiegelplein" vermeld onder punt 3.20 van het hoofdstuk "Brusselse openbare ruimtes en gebouwen", maar voorlopig is hiervoor nog geen budget ingeschreven.

De betrokken gemeenten maken net als Mobiel Brussel, de MIVB en het bestuur Ruimtelijke Ordening deel uit van het begeleidingscomité. Ook

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *L'avant-projet de la première phase d'aménagement de la ligne de tram 9 concerne le tronçon entre Simonis et l'avenue de l'Arbre Ballon, qui sera prolongé lors d'une deuxième phase jusqu'au plateau du Heysel. Ce premier tronçon inclut également la zone de la place Astrid, où se situeront les entrées du parking souterrain.*

*L'étude de faisabilité technique du parking est en cours et constitue un avenant à l'étude initiale. On ne peut nier qu'il existe un lien entre l'aménagement de la ligne de tram et la construction du parking.*

*La place en elle-même est reprise dans l'étude pour le permis d'urbanisme, mais pas pour autant dans les travaux. Dans le cadre de l'accord de coopération Beliris, une initiative "Place du Miroir" est reprise au point 3.20 du chapitre "Espaces publics et bâtiments bruxellois", mais aucun budget n'a été prévu à ce jour.*

*Bruxelles Mobilité, la STIB, l'administration de l'Aménagement du territoire et les communes concernées font partie du comité d'accompagnement. L'UZ Brussel y est également représenté pour ce qui concerne la zone située aux abords de l'hôpital.*

*Les riverains, commerçants et autres intéressés seront plus largement informés dans un avenir*

het UZ Brussel is vertegenwoordigd als er over de zone in de omgeving van het ziekenhuis wordt gesproken.

In de zeer nabije toekomst zullen de bewoners, handelaars en andere geïnteresseerden nog uitgebreider geïnformeerd worden. Hiervoor moesten we echter over een voldoende uitgewerkt voorontwerp kunnen beschikken.

Normaal gezien kunnen we de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning nog deze zomer indienen, zodat we de bijkomende technische studies begin 2012 kunnen afronden. De werken zelf zouden dan eind 2012 of begin 2013 van start kunnen gaan.

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** U zegt dat de parking er zal komen via een publiek-private samenwerking. Wie zal dat betalen? De gemeente heeft geen geld en het gewest ook niet. U zegt dat er in een bijakte van de haalbaarheidsstudie wel gesproken wordt over het budget. Het is dus mogelijk dat die studie zegt dat het project financieel niet haalbaar is?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Dat zou kunnen, maar het zou mij, eerlijk gezegd, toch verbazen. Als de studie aangeeft dat de parking een haalbaar project is, blijft natuurlijk de vraag wie die gaat aanleggen. Als er een ondergrondse parking komt, zullen wij daar in elk geval rekening mee moeten houden bij de werken voor de aanleg van de tramlijn. Het hele probleem is echter de financiering ervan. Ook de gemeente zelf heeft een publiek-private samenwerking voorgesteld als de beste oplossing. Het is interessant dat het Spiegelplein vermeld staat in het Belirisakkoord, zij het in een gedeelte waarvoor er momenteel nog geen budget is. Er is dan ook nog geen definitieve keuze gemaakt. De studies houden zeker rekening met de mogelijkheid dat er een parking komt, om dit belangrijke handelscentrum te ondersteunen.

- *Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**AAN MEVROUW BRIGITTE**

proche.

*La demande de permis d'urbanisme devrait être introduite cet été, ce qui permettrait de clôturer les études techniques supplémentaires début 2012. Les travaux pourraient débuter fin 2012 ou début 2013.*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Vous dites que le parking fera l'objet d'une partenariat public-privé. Qui paiera ? Vous dites aussi qu'il est question du budget dans un avenant à l'étude de faisabilité. Il est donc possible que cette étude décrète que ce n'est pas faisable ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** C'est possible, mais cela m'étonnerait. Tout le problème réside cependant dans le financement. La commune elle-même défend un partenariat public-privé comme étant la meilleure solution. Il n'y a pas encore de choix définitif. Les études tiennent cependant compte de la possibilité d'aménager un parking, en soutien de cet important noyau commercial.

- *L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,**

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

**betreffende "de technische problemen met de gelede bussen Mercedes Citaro van de MIVB".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).-** *De gelede bussen Mercedes Citaro, die onder meer op de lijnen 95, 71 en 66 worden ingezet, kampen van bij het begin met een aantal technische problemen. Zo functioneren de deuren niet altijd correct. Dat zorgt voor heel wat vertraging en vermindert de veiligheid en het comfort van de reizigers.*

*Die dubbele deuren zijn blijkbaar heel gevoelig. Als een reiziger de sluiting van de deuren tracht te verhinderen om nog snel op de bus te kunnen stappen, blokkeert het systeem. De chauffeur moet dan zijn bestuurdersplaats verlaten om het mechanisme manueel te herstellen. Onlangs moest een chauffeur zelfs de hulp van de reizigers inroepen om de deuren te deblokken.*

*Dat is geen klein ongemak te noemen, zeker niet als het aan elke halte gebeurt.*

*Welke buslijnen worden door dit probleem getroffen? Hoeveel vertraging lopen de bussen hierdoor op?*

*Hoe verlopen de contacten met de constructeurs? Is er een oplossing in zicht voor dit probleem, dat al vijf jaar aansleept?*

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

**concernant "les problèmes techniques des bus articulés Mercedes Citaro de la STIB".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Mme la ministre, je souhaiterais vous entendre au sujet des bus articulés Mercedes-Benz Citaro utilisés notamment sur les lignes 95, 71 et 66 du réseau de la STIB. Le problème est connu de vos services depuis l'arrivée des premiers bus en 2006, et certains de mes collègues vous ont déjà interpellée à ce sujet.

J'ai pu remarquer que les difficultés liées à la fermeture des portes de ces bus articulés perduraient. Elles continuent d'entraîner bien souvent des retards importants sur les horaires des bus. La sécurité et le confort des passagers en sont diminués.

Ces doubles portes sont apparemment très fragiles. Si un voyageur pressé tente de retenir les portes afin de monter dans le bus, il risque de bloquer leur fermeture. Le système est alors défectueux. Cela oblige le chauffeur du bus à quitter son siège et son volant pour venir réparer manuellement le mécanisme. Récemment, j'ai même pu observer un chauffeur de la STIB mettre à contribution les voyageurs pour débloquer les portes du bus.

Vous comprendrez qu'il ne s'agit pas là que d'un petit désagrément. Il n'est effectivement pas normal que ces portes ne fonctionnent pas correctement et encore moins que ce soit aux usagers de la STIB de se soumettre à l'exercice de la réparation manuelle du système de fermeture.

De plus, les retards entraînés peuvent devenir importants si le phénomène se reproduit à chaque arrêt du bus.

Quelles sont les lignes de bus touchées par le problème et quelles sont les conséquences en terme de retards sur les horaires des bus articulés ?

Pouvez-vous nous en dire plus sur vos contacts

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De MIVB heeft 52 Citaro-bussen besteld in 2008. Het ging om een tweede bestelling. De eerste bestelling werd in 2005 geplaatst voor 31 voertuigen, die in 2006 en 2007 in dienst werden genomen.*

*De 52 voertuigen van de tweede bestelling werden in gebruik genomen tussen eind 2008 en begin 2009. Ze rijden op de lijnen 63, 66, 71 en 95.*

*De meeste problemen die bij de eerste reeks werden vastgesteld, werden opgelost bij de bouw van de tweede reeks en vervolgens verbeterd op de eerste reeks. Het aantal incidenten is aanzienlijk gedaald: er zijn gemiddeld 6 pechverhelpingen per 100.000 km. Er werd geen noemenswaardige impact op de reisnelheid vastgesteld.*

*De chauffeurs hebben basisinstructies gekregen waardoor ze zelf de deuren manueel in werking kunnen stellen of deblokkeren, zonder dat de reizigers daarbij moeten helpen. Als de chauffeur er niet in slaagt het probleem op te lossen, roept hij de dispatching op, die een team ter plaatse stuurt. In dat geval moet het voertuig van het net worden gehaald, wat het lokale verkeer kan hinderen.*

*De MIVB ontkent niet dat er nog problemen zijn bij het openen en sluiten van de deuren. Ze werkt samen met de constructeur om oplossingen te vinden. Een technisch team van de constructeur heeft de problemen geanalyseerd. Er kunnen twee hoofdoorzaken worden aangewezen. Ten eerste de reizigers die het sluiten van de deuren verhinderen omdat ze nog in het voertuig willen stappen op het ogenblik dat de deuren sluiten. Citaro-bussen uitgerust met bijzonder gevoelige beveiligingssystemen.*

*Bovendien wordt het probleem nog complexer door*

avec les constructeurs ? Avez-vous à présent une solution pour enrayer définitivement ce problème technique qui perdure depuis cinq ans ?

Enfin, il me revient que c'est la STIB qui a imposé ces portes posant problème en équipant les fameux bus Citaro. Le système de portes a effectivement été établi pour satisfaire aux requêtes de la STIB.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La STIB a commandé 52 autobus Citaro en 2008. Il s'agissait d'une deuxième commande, une commande initiale ayant été passée en 2005 pour 31 véhicules mis en service en 2006 et 2007.

Les 52 véhicules de la deuxième commande ont été livrés et mis en circulation entre fin 2008 et début 2009. Ils circulent sur les lignes 63, 66, 71 et 95.

La plupart des problèmes d'ouverture et de fermeture des portes constatés sur la première série ont été résolus à la construction sur la deuxième série et corrigés ensuite sur la première. Le nombre d'incidents a sensiblement diminué. À l'heure actuelle, on comptabilise en moyenne six dépannages par 100.000 km. Aucun impact notable sur la vitesse commerciale n'a été clairement constaté à ce jour.

Les chauffeurs ont reçu un ensemble d'instructions de base permettant de débloquer les portes eux-mêmes. Ils peuvent, par exemple, actionner les portes manuellement ou les débloquer sans pour autant que les voyageurs n'aient à intervenir. Si le chauffeur ne peut résoudre le problème seul, il appelle le dispatching qui envoie une équipe technique sur place. Dans ce cas, il est évident que le véhicule doit être retiré du réseau et que le trafic est alors localement altéré.

La STIB ne nie pas qu'il subsiste des problèmes d'ouverture et de fermeture des portes. Elle travaille avec le constructeur afin de trouver des solutions. Ainsi, un chauffeur a testé une grande partie des véhicules Citaro. Une équipe technique de constructeurs a observé et analysé les problèmes en situation réelle sur les lignes de la STIB.

Il apparaît que deux grandes causes peuvent être

*het geheel aan technische variabelen, zoals de topografie van het terrein, die soms zeer hellend is, of het feit dat het om accordeonbussen gaat.*

*Andere openbare vervoersmaatschappijen kampen met dezelfde problemen. Een opkomende tendens bestaat erin de voertuigen uit te rusten met schuifdeuren, die niet aan dezelfde problemen onderhevig zijn.*

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).-** *Voor zover ik weet heeft de MIVB de constructeur zelf gevraagd om het systeem van de deuren te veranderen. Was het niet beter geweest om op de knowhow van de constructeur te vertrouwen en te kiezen voor eenvoudigere systemen die hun doeltreffendheid al hadden bewezen?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Voor de meeste problemen is reeds een oplossing gevonden. De MIVB stelt alles in het werk om ook de laatste problemen van de baan te helpen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**AAN MEVROUW BRIGITTE**

identifiées. Il y a, d'une part, l'obstruction des portes par les voyageurs qui tentent de monter dans le véhicule alors que les portes se ferment. Ce comportement est évidemment prohibé puisque, non seulement, il est risqué, mais aussi parce qu'il entraîne la dégradation du matériel.

D'autre part, il faut savoir que les bus Citaro sont équipés de systèmes de sécurité particulièrement sensibles, qui ne peuvent pas être modifiés. En outre, le problème doit sa complexité à un ensemble de variables techniques, notamment la topographie du terrain, parfois en forte pente, ou le fait qu'il s'agisse de bus articulés.

Une solution toute faite n'existe pas. Chaque problème est donc traité au cas par cas.

D'autres sociétés de transport public sont confrontées aux mêmes problèmes. Une tendance émergente dans le secteur consiste à équiper les véhicules de portes coulissantes, qui ne sont pas sujettes aux mêmes problèmes.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Je répète ce que j'ai dit à la fin de cette question orale : d'après mes informations, la société Mercedes a changé le système des portes, à la demande de la STIB.

À partir du moment où la STIB fait clairement le choix d'une technologie, elle doit pouvoir avoir une certaine expertise en la matière. Qu'est-ce qui nous garantit aujourd'hui qu'on aura des solutions à ce problème ? Ne serait-il pas opportun de se fier à la connaissance de la marque qui a livré les bus et faire preuve de modestie, en revenant à des systèmes plus simples qui sont déjà sur le marché ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il est clair que la STIB va tenter tout ce qu'elle peut pour résoudre ce qui demeure un problème dont, je le répète, une grande partie a toutefois déjà trouvé une solution.

- *L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,**

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

**betreffende "de evolutie van het dossier  
betreffende de GEN-haltes in het Brussels  
Hoofdstedelijk Gewest".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- Het debat over het GEN sleept al jaren aan. De invoering van het GEN is enkel zinvol als de GEN-haltes goed zijn aangesloten op andere vormen van openbaar vervoer.**

*Ik wil het meer bepaald hebben over Anderlecht. De NMBS heeft de afgelopen jaren al meerdere plannen aangekondigd. Zo zou het COOVI ook een GEN-halte krijgen.*

*Wanneer zal de GEN-halte COOVI in gebruik worden genomen?*

*Er zou eventueel nog een GEN-halte in Anderlecht komen, mogelijk in de industriezone. Het gemeentebestuur geeft er echter de voorkeur aan om het oude station van Kuregem als GEN-halte te gebruiken en nam daarover een motie aan.*

*De afgelopen jaren hebben het gemeentebestuur, de NMBS en het Brussels Gewest overleg gepleegd over een GEN-halte in Kuregem. Ik had altijd de indruk dat dat goede resultaten opleverde.*

*Nu verneem ik echter dat de plannen voor een GEN-halte in Kuregem zouden worden afgevoerd of op de lange baan geschoven.*

*Wanneer komt er volgens u een GEN-halte in Kuregem?*

*Hoe verloopt de samenwerking tussen het Brussels Gewest, de federale overheid en de gemeenten om de GEN-haltes in het Brussels Gewest te bepalen?*

**MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,  
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET  
DES TRANSPORTS.**

**concernant et "l'évolution du dossier relatif aux haltes RER en Région de Bruxelles-Capitale".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** La création d'un réseau RER est en débat depuis de nombreuses années dans notre Région. Il est entendu qu'un tel réseau n'a de sens que si les haltes proposées aux voyageurs se situent dans des endroits qui offrent des correspondances de qualité avec les autres modes de transports en commun (tram, bus, métro).

Je m'intéresse plus spécifiquement à la situation à l'ouest de Bruxelles, et singulièrement à Anderlecht. Divers plans ont été dévoilés ces dernières années par les responsables de la SNCB. J'ai pris bonne note du fait que le campus du CERIA devrait bénéficier d'une halte.

Pourriez-vous tout d'abord m'indiquer, selon vos dernières informations, dans quels délais cette gare RER sera ouverte ?

Par ailleurs, un débat était né au sujet de l'implantation d'une autre halte, toujours sur le territoire anderlechtois. Certains semblaient avancer la zone industrielle. Du côté des autorités communales, les préférences vont vers une nouvelle utilisation de la gare de Cureghem, actuellement réservée aux seuls usages techniques. Cette option a fait l'objet d'une motion adoptée à l'unanimité du conseil communal d'Anderlecht.

Ces dernières années, divers contacts ont été noués entre les autorités locales, la SNCB et la Région afin de sensibiliser toutes les parties à la nécessité de créer une gare RER à Cureghem. J'ai toujours pu constater combien les échos semblaient positifs.

Or, il m'est revenu récemment de nouveaux témoignages relativement inquiétants qui laissent à penser que le projet de halte RER à Cureghem serait abandonné ou, au mieux, reporté à des délais quasi inavouables.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De federale overheid is bevoegd voor spoorweginfrastructuur. In de GEN-overeenkomst van 4 april 2003 stond dat er een studie zou worden uitgevoerd over het GEN voor Brussel en omgeving.*

*De studie werd voltooid in 2009. De GEN-groep, waarin politici en ambtenaren van de federale overheid, de drie gewesten en de vier maatschappijen van openbaar vervoer zetelen, formuleerde een unaniem advies over de voorstellen. Aangezien de federale regering in lopende zaken is, vergadert de werkgroep momenteel niet.*

*In de studie over het GEN in Brussel en omgeving staat een scenario voor de ontwikkeling van het GEN tegen 2015, en enkele voorzichtige voorspellingen over de ontwikkeling tegen 2020 en 2030.*

*Tegen 2015 zou het Brussels Gewest vier nieuwe GEN-stations moeten tellen: Ganshoren-Expo, Josaphat, Pannenhuis en Klein Eiland.*

*Het GEN-station COOVI was al gepland naar aanleiding van de werken om spoorlijn 50A op vier sporen te brengen. Die zouden klaar moeten zijn in 2016. Het GEN-station COOVI moet vanaf december 2016 bruikbaar zijn.*

*Tegen 2020 zouden er nog vijf GEN-stations in gebruik moeten worden genomen: Kuregem, de Trooz, Ganshoren (Veroost), Frans lyceum en Wielemans.*

*Tegen 2030 moeten de GEN-stations Erasmus, Jamblinne de Meux, Rogier en Verboeckhoven klaar zijn.*

*De belangrijkste Brusselse eisen inzake het GEN*

Dans quels délais estimatez-vous qu'une halte RER pourra être inaugurée à cet endroit ?

Pourriez-vous également m'en dire plus au sujet des collaborations entre les niveaux régional, fédéral et communal pour définir le réseau des haltes RER en Région bruxelloise ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La gestion des infrastructures et de l'offre ferroviaire sont des matières fédérales. Afin de pouvoir définir le réseau RER et la desserte RER dans les trois Régions, une étude baptisée "Article 13" concernant "l'évolution et l'optimisation du RER pour Bruxelles et ses environs" était prévue dans la convention RER du 4 avril 2003.

Cette étude a été clôturée au niveau administratif en 2009 sans que le groupe RER, constitué des représentants politiques et administratifs des autorités fédérales, des trois Régions et des quatre sociétés de transport, ait formulé un avis unanime à propos des visions développées dans celle-ci. Puisque le gouvernement fédéral en affaires courantes ne peut plus prendre de décisions en la matière, il n'y a plus eu de groupe de travail depuis lors.

Cette étude intitulée "L'évolution et l'optimisation du RER pour Bruxelles et ses environs" définit un réseau exploitable à moyen terme dénommé "Scénario intermédiaire 2015" ainsi que des esquisses de ce que pourrait être le réseau à l'horizon 2020 et 2030.

Au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale, le scénario intermédiaire prévoit quatre nouvelles gares RER : Ganshoren-Expo, Josaphat, Pannenhuis et Petite-Île.

La création de la gare RER d'Anderlecht, nommée aussi COOVI/CERIA, est déjà prévue dans le cadre de la mise à quatre voies de la ligne 50A, qui devra se terminer en 2016. Une desserte est prévue dès décembre 2016.

Le scénario Vision RER 2020 prévoit cinq nouvelles gares RER : Cureghem, de Trooz, Ganshoren (Veroost), Lycée Français et Wielemans.

*staan in het GewOp, het GBP en het Iris 2-plan. In al die plannen wordt naar het GEN-station Kuregem verwezen.*

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- Hoe zit het met de halte Klein Eiland? Wordt daarmee het station van Kuregem bedoeld?**

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Nee, dat is een ander station.**

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

**betreffende "de reorganisatie van het MIVB-net".**

**De voorzitter.-** De heer Özkara heeft het woord.

**De heer Emin Özkara (in het Frans).- In 2009 paste de MIVB haar net aan om beter in te spelen op de mobiliteitsbehoeften. Volgens de MIVB zou men voortaan sneller kunnen reizen dankzij nieuwe, directe verbindingen, bijvoorbeeld tussen het Zuidstation en de Heizel en tussen Anderlecht en Watermaal-Bosvoorde. Het zou voortaan mogelijk zijn om de stad in 30 minuten te doorkruisen, zelfs tijdens de spitsuren.**

*Die reorganisatie had tot doel de dienstverlening te verbeteren, maar heeft niet alleen tot een stijging*

Enfin, le scénario Vision RER 2030 prévoit quatre points d'arrêts supplémentaires : Erasme, Jamblinne de Meux, Rogier et Verboeckhoven.

Les principales revendications bruxelloises concernant les gares du RER sont reprises dans le PRD, le PRAS et le Plan Iris 2. La gare RER de Cureghem est reprise dans chacun de ces plans.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Je suis assez satisfait de vos réponses. Je voudrais juste obtenir une précision concernant la gare Petite-Île. Est-ce la gare de Cureghem ou est-ce une autre ? Nous nous trouvons là dans des secteurs très proches les uns des autres.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** C'est une autre gare qui est prévue dans le Scénario intermédiaire 2015.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

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

**concernant "la réorganisation du réseau de la STIB".**

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

**M. Emin Özkara.-** En 2009, la Société des Transports Intercommunaux Bruxellois (STIB) a réorganisé tout son réseau en fonction des besoins de mobilité à Bruxelles. L'enjeu essentiel, selon la STIB, était de "bouger plus vite grâce à de nouvelles liaisons directes". Elle vantait le fait qu'il soit désormais possible d'aller de la gare du Midi aux palais du Heysel avec la seule ligne 6, de rejoindre Anderlecht et Watermael-Boitsfort grâce à une seule ligne (la ligne 5) et de traverser la ville en moins de 30 minutes, même aux heures de pointe.

*van het aantal overstappen geleid, maar ook tot een fragmentatie van het net. Men is van drie lijnen (1A, 1B en 2) overgegaan naar vier metrolijnen (1,2, 5 en 6), waarbij nog de tramlijnen 3 en 4 komen, die voor de helft bovengronds rijden.*

*Wat denken de reizigers over deze grondige wijziging van het net? Houdt de tevredenheidsbarometer rekening met deze reorganisatie?*

*Hoe zit het met het aantal overstappen?*

*Heeft er een kwalitatieve en kwantitatieve evaluatie van de situatie plaatsgehad? Heeft de MIVB een interne analyse uitgevoerd om de ongemakken te verbeteren? Welke maatregelen heeft zij precies genomen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Op 14 juli 2005 besliste de regering over een herstructureren van het netwerk, die werd uitgevoerd van 2006 tot 2009.*

*Het gewest en de MIVB beschikken over instrumenten om de tevredenheid van de klanten hierover te meten, zoals de jaarlijkse tevredenheidsbarometer of individuele enquêtes over specifieke punten.*

*In 2009 hebben we bijzondere aandacht besteed aan de herstructureren en de klanten bleken erg streng te oordelen.*

*Uit een meer verfijnde analyse bleek echter dat de ontevredenheid niet sloeg op de structuur van de lijnen, maar op de algemene achteruitgang van de verkeersomstandigheden (die leidt tot*

Un an après, il conviendrait de faire le point sur la satisfaction des usagers et d'obtenir de plus amples informations sur cette réorganisation.

En effet, la STIB a voulu, à travers cette réorganisation, améliorer significativement la qualité des services offerts à ses usagers. Or, cette réorganisation entraîne non seulement l'augmentation du nombre de correspondances, mais aussi la fragmentation du réseau. On passe de trois lignes (1A, 1B, 2) à quatre lignes de métro (1, 2, 5, 6), auxquelles s'ajoutent les lignes de tram 3 et 4 qui circulent en surface sur la moitié de leur parcours. Par ailleurs, on assiste à une augmentation des ruptures de charge.

Un dispositif est-il prévu pour recueillir les avis des usagers sur la modification profonde du réseau de la STIB ? Le traditionnel baromètre de satisfaction de la STIB englobe-t-il les questions liées à la réorganisation ?

Qu'en est-il des ruptures de charge ? Y a-t-il une évaluation de la situation ?

Quel bilan faites-vous en termes de qualité et de quantité de cette réorganisation ? Y a-t-il une analyse interne à la STIB pour améliorer les inconvénients liés à cette réorganisation ? Dans l'affirmative, quelles sont les pistes d'actions ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La restructuration du réseau menée entre 2006 et 2009 est l'application de la décision du gouvernement régional du 14 juillet 2005, à savoir le redéploiement de l'ensemble des réseaux de métro, de tram et de bus.

La Région et la STIB disposent effectivement d'instruments permettant de mesurer le ressenti de la clientèle par rapport aux modifications. Le baromètre annuel de satisfaction de la clientèle mesure l'avis des clients sur la qualité de service en général. Parallèlement, le thermomètre, obtenu via des enquêtes individuelles auprès de clients, permet de mettre l'accent sur des points particuliers.

C'est dans cet esprit qu'en 2009, la réorganisation du réseau a fait l'objet d'une attention particulière. Il est exact que les clients portent un jugement

*vertragingen), het gebrek aan capaciteit tijdens de spitsuren of de frequentie.*

*Een ander probleem is de moeilijke leesbaarheid van het net, doordat de structuur verandert na 20 uur. Daar moeten we over nadenken.*

*De MIVB ontdekt wel dat de klanten stilaan ook de voordelen van de nieuwe verbindingen beginnen te zien en vaak hun gedrag aanpassen, maar niet het openbaar vervoer laten schieten.*

*Tussen 2006 en 2010 is het aantal ritten op het MIVB-netwerk blijven toenemen, ook daar waar de herstructurering het sterkst was, zoals op de trams noord-zuid.*

*Doordat nieuwe verbindingen nieuwe reizigers aantrokken, is het aantal overstappen per rit stabiel gebleven.*

*De enquêtes zijn dus positief, maar geven ook aan waaraan de MIVB nog moet werken.*

*Het nieuwe net is al op enkele punten aangepast. Zo werd lijn 3 verlengd tot Esplanade en lijn 43 tot de Sterrenwacht. Lijn 60 loopt langs Sint-Job, de eindhalte van lijn 89 werd verplaatst naar Bockstaal, lijn 88 werd opgesplitst in lijnen-86 en 88 en de routes en frequenties werden op verschillende plaatsen veranderd.*

*De MIVB heeft ook de informatie aan de reizigers aangepast op basis van de klachten.*

*Een volgende groot project is het beheer van de aansluitingen tussen de verschillende lijnen. Zo zijn de transitsignalen gereactiveerd ter hoogte van de voornaamste metrostations en loopt er een proefproject aan de halte Heembeek.*

relativement sévère sur leurs conditions de déplacement sur le réseau de la STIB.

Toutefois, une analyse plus fine des résultats fait apparaître que ce n'est pas tant la structure des lignes qui est en cause, mais essentiellement des éléments "macro" de la mobilité urbaine, comme la détérioration tendancielle des conditions de circulation (lenteur, mauvais respect de l'horaire) ou le déficit de capacité pendant les heures de pointe, ou encore la question des fréquences de passage.

D'autres points liés à la restructuration, qui concernent par exemple la mauvaise lisibilité du réseau induite par l'adoption d'une structure de réseau différenciée le soir après 20 heures, incitent à réfléchir à la pertinence de tels concepts.

L'appropriation de la restructuration par la clientèle est un processus relativement long et la STIB constate que la clientèle découvre peu à peu les avantages procurés par les nouvelles liaisons et adapte son comportement dans de nombreux cas sans bouder pour autant le transport public.

C'est ainsi qu'entre 2006 et 2010, la fréquentation du réseau de la STIB a poursuivi sa progression, y compris sur les axes les plus touchés par les restructurations, comme l'axe de tram nord-sud.

Le taux moyen de correspondance sur le réseau de la STIB est resté globalement stable, notamment grâce au gain de clients séduits par de nouvelles liaisons directes ou par les liaisons inédites créées par les restructurations.

Nonobstant ces constats globalement réjouissants, les enquêtes ont permis de mettre en avant les points sur lesquels la STIB devrait apporter des améliorations.

Tout d'abord, certaines corrections au niveau du réseau ont été apportées. Je citerai le prolongement de la ligne de tram 3 à Esplanade, le prolongement de la ligne 43 à l'Observatoire, le maintien du passage du bus 60 par la place de Saint-Job, le déplacement du terminus du bus 89 de Pannenhuis à Bockstaal, la scission de la ligne 88 en 86 et 88, ainsi que diverses améliorations locales d'itinéraire ou l'adaptation de fréquences et de plages d'exploitation.

Ensuite, la STIB a entrepris des mesures d'adaptation de l'information à la clientèle, par exemple, au niveau de la signalétique sur le réseau, afin de mieux tenir compte des doléances exprimées.

Enfin, la gestion des correspondances entre véhicules de différentes lignes est désormais un projet majeur de la STIB, qui a déjà débouché sur la réactivation des signaux de transit à hauteur des principales stations de métro de correspondances, ainsi qu'à la réalisation d'un pôle pilote à l'arrêt Heembeek, qui devra se multiplier au cours des prochaines années.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

## BIJLAGEN

### Moties – Indiening

### Gemotiveerde motie

**Gemotiveerde motie ingediend naar aanleiding van:**

- de interpellatie van mevrouw Béatrice Fraiteur tot mevrouw Brigitte Grouwels, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende «de kastanjobomen op de Winston Churchilllaan»;
- en de interpellatie van mevrouw Marion Lemesre tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting, en mevrouw Brigitte Grouwels, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende «de aangekondigde kapping van alle bomen aan de Churchilllaan».

« Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord hebbende de interpellaties van mevrouw Béatrice FRAITEUR en van mevrouw Marion LEMESRE betreffende «de kastanjobomen op de Winston Churchilllaan» en «de aangekondigde kapping van alle bomen aan de Churchilllaan», en het antwoord van de Minister belast met Openbare Werken en Vervoer;

## ANNEXES

### Ordres du jour – Dépôt

### Ordre du jour motivé

**Ordre du jour motivé déposé en conclusion de :**

- l'interpellation 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 « les marronniers de l'avenue Winston Churchill »;
- et de l'interpellation de Mme Marion Lemesre à Mmes Evelyne Huytebroeck, Ministre en charge de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement, et Brigitte Grouwels, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant « l'annonce de l'abattage de tous les arbres de l'avenue Churchill ».

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu les interpellations de Mme Béatrice FRAITEUR et de Mme Marion LEMESRE concernant « les marronniers de l'avenue Winston Churchill » et « l'annonce de l'abattage de tous les arbres de l'avenue Churchill » et la réponse de la Ministre chargée des Travaux publics et des Transports;

- Gelet op hetgeen minister Brigitte Grouwels heeft gezegd in de commissie voor de infrastructuur van 16 februari, te weten dat het kappen van al de bomen langs de Churchilllaan en de heraanplanting ervan volledig losstaat van het project van de MIVB voor de aanleg van een derde spoor aan de Churchilllaan maar nodig is voor de veiligheid gelet op de gezondheidstoestand van vele bomen en kadert in het plan om een landschappelijk uitzicht te creëren dat coherent is met de Winston Churchilllaan;
- Overwegende dat de Ordonnantie-Natuur, die het mogelijk zou moeten maken om de bedreigingen vast te stellen die wegen op het Brussels ecologisch erfgoed, de regels te bepalen om daar oplossingen voor te vinden en die zou moeten gelden voor alle openbare actoren, met inbegrip van de wegbeheerders, nog niet door het Parlement is aangenomen;
- Gelet op het plan van de MIVB om een derde spoor aan te leggen tussen de Churchillrotonde en Vanderkindere en de gevolgen daarvan voor de vlotte verkeersstroom in het algemeen;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een moratorium in te stellen voor alle projecten voor wegaanleg, inzonderheid van de MIVB, die zouden leiden tot de verwoesting of het kappen van het bomenerfgoed tot de kaderordonnantie, die de bescherming en het onderhoud ervan zou moeten waarborgen, is aangenomen;
- een onafhankelijk en up-to-date tegenonderzoek te laten uitvoeren om de gezondheidstoestand van de bomen na te gaan;
- de leden van de commissie voor de infrastructuur de plannen van de MIVB voor te leggen betreffende een mogelijk derde spoor en de eventuele gevolgen ervan voor de bomen.

*Brussel, 3 maart 2011.*

(Get.) Marion LEMESRE (F)  
Béatrice FRAITEUR (F)

- Vu les propos de la Ministre Grouwels en commission de l'Infrastructure du 16 février selon lesquels l'abattage de tous les arbres de l'avenue Winston Churchill et leur replantation, n'est en rien lié au projet de la STIB d'implanter une troisième voie à l'avenue Churchill mais répond à une nécessité du point de vue de la sécurité, justifié par l'état de santé de nombreux arbres et sa volonté de rétablir une perspective paysagère cohérente de l'avenue Winston Churchill;
- Considérant que l'Ordonnance-Nature, qui devrait permettre d'identifier les menaces qui pèsent sur le patrimoine écologique bruxellois ainsi que définir les règles à mettre en place pour y répondre et qui devrait s'imposer à tous les acteurs publics en ce compris les gestionnaires des voiries, n'a pas encore été adoptée par le Parlement;
- Vu le projet de la STIB d'installer une troisième voie entre le rond-point Churchill et Vanderkindere et les incidences de cette mesure sur la fluidité du trafic en général;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- d'imposer un moratoire sur tous les projets d'aménagements de voirie, notamment pris par la STIB et impliquant la destruction ou l'abattage du patrimoine arboré jusqu'à l'adoption de l'Ordonnance Cadre qui devrait en assurer la protection et l'entretien;
- de diligenter une contre-expertise indépendante et actualisée pour vérifier l'état de santé des arbres;
- de présenter aux membres de la Commission Infrastructure les plans de la STIB concernant l'option d'une troisième voie et son incidence éventuelle sur l'existence des arbres ».

*Bruxelles, le 3 mars 2011*

(S.) Marion LEMESRE (F)  
Béatrice FRAITEUR (F)

### **Eenvoudige motie**

Een eenvoudige motie wordt door de heer Emin Özkara, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Danielle Caron, en mevrouw Carla Dejonghe ingediend.

### **Ordre du jour pur et simple**

Un ordre du jour pur et simple est déposé par M. Emin Özkara, Mmes Céline Delforge, Annemie Maes, Brigitte De Pauw, Danielle Caron et Carla Dejonghe.