**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

# Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

# Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

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

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

**VERGADERING VAN**

**WOENSDAG 27 APRIL 2011**

**RÉUNION DU**

**MERCREDI 27 AVRIL 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 criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op http://www.parlbruparl.irisnet.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 criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse http://www.parlbruparl.irisnet.be/

# INHOUD

INTERPELLATIES 4

- van mevrouw Danielle Caron 4

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het openbaar vervoer in de Brusselse bedrijvenzones".

*Bespreking – Sprekers:* **de heer Emin Özkara, mevrouw Carla Dejonghe, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Danielle Caron.** 5

MONDELINGE VRAGEN 11

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 11

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het gebruik van groene technologie voor mobiliteit op het varend materiaal van de Haven van Brussel".

- van mevrouw Danielle Caron 15

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de verlenging van tramlijn 94 en fietsers".

# SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 4

- de Mme Danielle Caron 4

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le niveau de desserte en transports en commun des zones bruxelloises d'activité économique".

*Discussion – Orateurs :* **M. Emin Özkara, Mme Carla Dejonghe, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Danielle Caron.** 5

QUESTIONS ORALES 11

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 11

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'utilisation des technologies vertes de mobilité au sein du matériel fluvial du Port de Bruxelles".

- de Mme Danielle Caron 15

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le prolongement de la ligne 94 et les cyclistes".

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

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.-** Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Caron.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON**

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

**betreffende "het openbaar vervoer in de Brusselse bedrijvenzones".**

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

**Mevrouw Danielle Caron** *(in het Frans).- In september kondigde de IPG Group, een bedrijf dat callcenters uitbaat, aan dat het zijn kantoren in Zaventem naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil verhuizen. Dat is bijzonder goed nieuws, want daardoor komen er 470 banen voor laaggeschoolden bij. Het bedrijf telt 70% Brusselaars onder zijn werknemers.*

*De verhuizing van het bedrijf vindt plaats met de financiële steun van de GIMB. Meestal verlaten bedrijven Brussel om zich in de randgemeenten te vestigen, maar voor een keer gebeurt het omgekeerde. IPG Group heeft zich vooral laten overtuigen door de vlotte bereikbaarheid van het stadscentrum met het openbaar vervoer. Hopelijk zal het mobiliteitsbeleid nog meer bedrijven stimuleren om dit voorbeeld te volgen.*

*Als we voldoende bedrijven in het Brussels Gewest willen houden, dan moeten we werk maken van efficiënt openbaar vervoer.*

*Bedrijven die in minder centraal gelegen Brusselse gemeenten zijn gevestigd, klagen vaak dat ze niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en verhuizen daarom soms naar de randgemeenten.*

## INTERPELLATION

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Caron.

**INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON**

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

**concernant "le niveau de desserte en transports en commun des zones bruxelloises d'activité économique".**

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

**Mme Danielle Caron.-** En septembre dernier, la société de callcenter IPG Group annonçait son intention de déménager ses bureaux situés à Zaventem pour venir s'implanter en Région de Bruxelles-Capitale. Ceci est une très bonne nouvelle pour notre Région, puisque ce ne sont pas moins de 470 emplois qui ont pu être créés de la sorte. Je m'en réjouis d'autant plus qu'il s'agit de postes qui ne nécessitent pas un haut niveau de qualification et qui correspondent dès lors au profil de nos demandeurs d'emploi. J'en veux pour preuve la proportion de Bruxellois embauchés par la société IPG Group, qui s'élève à environ 70%.

Ce déménagement, qui a été financièrement soutenu par la Société régionale d'investissement de Bruxelles (SRIB), a reçu un large écho dans la presse il y a quelques jours. On a généralement l'habitude d'entendre l'inverse, à savoir que des entreprises quittent Bruxelles pour venir s'installer dans sa périphérie extérieure. C'est le bon niveau de desserte en transports en commun du centre-ville qui semble justifier le choix de la société de callcenter. On espère que la politique de mobilité bruxelloise incite d'autres entreprises à faire la même démarche.

*We hebben het al vaak gehad over nieuwe Brusselse bedrijventerreinen.*

*Neemt het Brussels Gewest specifieke maatregelen om de bereikbaarheid van bedrijventerreinen met het openbaar vervoer te verbeteren? Bestaat die vraag bij de bedrijven? Ontvangt u soms bepaalde suggesties?*

*Werken de GOMB en de MIVB samen om in voldoende openbaar vervoer te voorzien voor de economische activiteitenzones die door de GOMB worden beheerd?*

Ceci me conforte dans l'idée que, si l'on veut garder une activité économique suffisante à Bruxelles pour répondre aux défis démographiques, sociaux et environnementaux qui nous attendent, nous nous devons d'être particulièrement attentifs à ce souhait des entreprises de pouvoir jouir de transports en commun accessibles et efficaces.

Trop souvent en effet, on entend des entreprises situées dans les zones excentrées de la Région évoquer la trop faible desserte en transports en commun de leur zone d'activité économique pour justifier leur délocalisation vers la périphérie extérieure. Il est vrai que, dans la périphérie intérieure de Bruxelles, la desserte en transports en commun est moins importante que dans le reste de la Région.

J'aimerais vous entendre sur cette problématique. Nous avons déjà beaucoup parlé des terrains disponibles pour les activités économiques lors du débat sur la zone Reyers, vu l'évolution de la RTBF, entre autres.

La Région a-t-elle entrepris des actions particulières visant à renforcer l'accessibilité en transport en commun de ces zones d'activité économique ? Les entreprises vous expriment-elles des demandes particulières à ce sujet ? Vous font-elles part de leurs idées pour améliorer les transports en commun dans certaines zones ?

Un partenariat entre la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) et la STIB existe-t-il afin de s'assurer de ce que les zones d'expansion économique gérées par la SDRB soient suffisamment pourvues en transports en commun ? Il me semble en effet essentiel que les sites proposés aux entrepreneurs par la Région offrent un bon niveau d'accessibilité.

*Bespreking*

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

**De heer Emin Özkara** *(in het Frans).- Zowel voor de economie als voor het milieu en de mobiliteit is het belangrijk dat de MIVB deze economische activiteitenzones goed bedient. We moedigen partnerschappen tussen de ondernemingen en het gebruik van Cambio of Villo aan. Op vraag van Dexia hebben we Cambiostations ingericht in de buurt van de drie hoofdzetels van de bank. Dexia*

*Discussion*

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

**M. Emin Özkara.-** Nous rejoignons l'interpellation de Mme Danielle Caron. Que cela soit pour des raisons économiques, environnementales ou liées à la mobilité, il est fondamental d'assurer à la STIB une bonne desserte des zones d'activité économique. Nous encourageons évidemment les partenariats entre les entreprises, le système Cambio ou l'utilisation du réseau Villo. Cambio est

*gebruikt de Cambiowagens vooral overdag en 's avonds. In het weekend zijn de auto's beschikbaar voor andere gebruikers. Dergelijke partnerschappen kunnen het aantal bedrijfswagens doen dalen.*

d'ailleurs l'option choisie par Dexia. À la demande de la banque, on vient d'installer des terminaux dans les environs des trois sièges principaux. Comme Dexia utilise principalement les véhicules pendant la journée, les autres utilisateurs peuvent jouir de ce nouveau parc le soir ou le weekend. On peut donc ainsi espérer que ce type de partenariat permette la diminution du nombre de voitures de société.

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

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Ik ben blij dat collega Caron dit onderwerp aanhaalt. Het is inderdaad een historische erfenis dat de meeste verbindingen van het openbaar vervoer gericht zijn op het centrum van de stad. De laatste decennia zijn meer en meer bedrijven zich echter buiten het centrum gaan vestigen. Er moet dan ook worden gezocht naar praktische manieren om de bereikbaarheid van deze zones te vergroten.

Verschillende bedrijfsleiders lijken bereid om mee te werken aan een betere verbinding van het het openbaar vervoer. KBC heeft bijvoorbeeld haar aandeel gehad in de pendelbus die het Noordstation met de Havenlaan verbindt. Ook investeringen vanuit de bedrijfswereld in infrastructuur of in de aanleg van een tram- of metrolijn moeten overwogen worden. Dat zal niet noodzakelijk tot de privatisering van de MIVB leiden. Een financiële constructie waarbij het gebruiks- en eigendomsrecht na verloop van tijd overgaat op de MIVB zou dat risico uitsluiten en toch de investeringscapaciteit van de MIVB verhogen.

In welke zones van Brussel is er nood aan een betere bediening van de bedrijfzones door het openbaar vervoer? Zijn er al concrete plannen voor die zones? Wordt gedeeltelijke investering vanuit de bedrijven zelf overwogen?

**Mme Carla Dejonghe** *(en néerlandais).- Nous avons hérité du passé une situation où la plupart des liaisons de transport en commun se concentrent vers le centre-ville, alors que de plus en plus d'entreprises se sont établies en dehors. Il nous faut donc chercher des solutions pratiques pour améliorer l'accessibilité de ces zones.*

*Différents chefs d'entreprise semblent disposés à collaborer à une meilleure desserte des transports en commun. Nous devons envisager des investissements du privé dans les infrastructures ou l'aménagement d'une ligne de tram ou de métro sans nécessairement mener à la privatisation de la STIB, en recourant, par exemple, à une construction financière qui referait passer le droit de propriété et l'usufruit des installations à la STIB après un certain laps de temps.*

*Dans quelles zones bruxelloises d'activité économique a-t-on besoin d'une meilleure desserte ? Existe-t-il déjà des projets concrets pour ces zones ? Envisage-t-on un investissement partiel des entreprises elles-mêmes ?*

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

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Als de regering nieuwe zones wil ontwikkelen, is het van essentieel belang dat het mobiliteitsaspect op voorhand in overweging wordt genomen. Volgens mij staat dat ook uitdrukkelijk in het regeerakkoord. Men mag niet de fouten van het verleden overdoen. Vroeger gebeurde het wel vaker dat bepaalde zones werden ontwikkeld, waarna werd vastgesteld dat er niet

**Mme Annemie Maes** *(en néerlandais).- La création de nouvelles zones est d'une importance capitale pour le développement économique de notre Région, afin d'attirer et de maintenir les PME sur notre territoire, mais elle doit impérativement tenir compte de l'aspect de la mobilité.*

*La Région bruxelloise doit soutenir les "plans*

was nagedacht over openbaar vervoer, fietsinfrastructuur enzovoort. Het Brussels Gewest heeft absoluut nood aan economische ontwikkeling en ruimte voor KMO's, die we moeten behouden en naar hier kunnen halen, maar er moet van meet af aan rekening worden gehouden met mobiliteit.

Een aantal bedrijven proberen werkelijk iets aan de situatie te doen en werken met een zogenaamd "cafetariaplan". Het concept is redelijk nieuw. Het komt erop neer dat bedrijven bewust voor locaties in het centrum kiezen en er rekening mee houden dat daar weinig parkeerplaats is. Om dat gebrek aan parkeerplaatsen op te vangen, zorgen ze ervoor dat alle werknemers een alternatief aangeboden krijgen. Wie vaak de auto nodig heeft om zich voor het bedrijf te verplaatsen, kan bijvoorbeeld gebruik maken van autodelen. Zulke bedrijven willen zich zo dicht mogelijk in de buurt van stations vestigen, zodat werknemers worden gestimuleerd om voortaan het openbaar vervoer te nemen.

Een van de bedrijven die op die manier werkt, is Dexia. Ook andere bedrijven overwegen om voor een meer centraal gelegen locatie in Brussel te kiezen. Het Brussels Gewest kan een rol spelen om "cafetariaplannen" te bevorderen en goede praktijken te delen met grote bedrijven. Het fenomeen is vrij recent, maar het Brussels Gewest mag de trein niet missen en moet dergelijke positieve ontwikkelingen zeker steunen.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).- Het is van groot belang voor Brussel dat onze bedrijven bewust omspringen met de mobiliteit van hun personeel.*

*We erven een situatie uit het verleden, toen men zich nog niet bewust was van de invloed van de ligging van bedrijvenzones op de mobiliteit. Veel Brusselse bedrijven klagen over een slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Maar in de Rand is de situatie echter nog erger.*

*We kampen met enorme uitdagingen. Rekening houdende met de kostenefficiëntie, is het beter om te investeren in openbaar vervoer van en naar het centrum van Brussel. Het voorbeeld dat u aanhaalt, is hoopgevend: bedrijven kiezen er tegenwoordig bewust voor om zich in het centrum van Brussel te cafeteria", une initiative récente dans le chef de certaines entreprises, comme Dexia, qui ont résolument opté pour une implantation dans le centre-ville. Ces entreprises compensent le manque de places de parking en stimulant l'usage des transports en commun auprès de leurs travailleurs, ou encore le recours au système des voitures partagées pour les déplacements professionnels.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il est en effet primordial pour la Région de Bruxelles-Capitale que les entreprises prennent conscience de l'influence de leur implantation sur la mobilité bruxelloise ainsi que sur celle du personnel de leur entreprise.

La situation que vous venez de décrire est un héritage du passé. Alors, nous n'étions pas conscients des conséquences des implantations de zones économiques dans notre Région. Aujourd'hui, le manque d'accès aux transports en commun est un critère négatif aux yeux des entreprises. Or, les implantations en bordure de la Région ne bénéficient pas de ces facilités.
Pour la Région, le défi posé par cette situation est énorme. Car, pour des questions d'efficacité et de coût, la desserte en transports en commun sera

*vestigen.*

*De regering wil goed en meer openbaar vervoer aanbieden. Uit een enquête is gebleken dat de vraag daarnaar groot is.*

*We bestuderen de mogelijkheid om het MIVB-net uit te breiden of de bediening van minder centrale zones op te voeren. We moeten daarbij rekening houden met de financiering en de uitvoering van de werken.*

*Volgens een van de voorstellen die circuleren zou het Brussels Gewest een derde van de kosten voor een uitbreiding van het net op zich nemen en zouden de bedrijven tijdelijk de rest betalen. Dat voorstel is nog niet aanvaard. De MIVB heeft niet genoeg geld om op alle vragen in te gaan. We zoeken naar een manier om de kosten te delen.*

*De MIVB en de GOMB werken samen om de bediening van sommige bedrijvenzones te verbeteren. Het is mogelijk dat er dit jaar nog een proefproject komt.*

*Als een bedrijvenzone niet door het openbaar vervoer wordt bediend, volstaat het soms om een bestaande lijn tot deze zone door te trekken.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik wens te benadrukken dat de regering geen enkel nieuw project of richtschema aanvaardt zonder dat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer overwogen wordt. De stedenbouwkundige lasten die aan woonprojecten worden opgelegd moeten er niet alleen toe dienen om pleintjes aan te leggen, maar moeten ook worden geïnvesteerd in degelijke verbindingen met het openbaar vervoer.

Wij onderzoeken momenteel of de oprichting van een vervoersfonds te realiseren valt, dat mee door de privésector wordt gefinancierd en waaruit kan worden geput om verbingingen naar bedrijvenzones aan te leggen. In Brussel is er tegen een dergelijk fonds veel weerstand. In Vlaanderen bestaat het reeds en het kent een groot succes.

Er bestaan geen concrete plannen voor investeringen vanuit de privésector. Het medefinancieren van pakweg een tramlijn is al zeer nipt haalbaar. Ik zou de steun van de bedrijven nochtans zeer op prijs stellen.

toujours plus performante dans la zone proche du centre. L'exemple que vous nous citez est donc réjouissant puisqu'il montre que de nouvelles entreprises font délibérément le choix de s'implanter dans cette zone où le réseau de transports en commun est plus dense.

Notre objectif est d'offrir des transports en commun de qualité et plus abondants. Les derniers résultats du baromètre de la clientèle de la STIB ont montré que les besoins sont nombreux, aujourd'hui, pour augmenter la qualité et les capacités des transports, même sur les lignes existantes.

Nous étudions actuellement les possibilités d'extension du réseau pour desservir ou renforcer la desserte dans des zones excentrées. Ces questions soulèvent celles du financement et des modalités de réalisation de ces travaux.

Parmi les premières propositions, l'une d'elles indique que la Région prenne en charge un tiers des coûts de l'amélioration de l'offre dans les zones décentralisées. Elle propose également que les entreprises contribuent temporairement à ce financement. Cette proposition n'a pas encore été acceptée. Or, en attendant un financement durable, il est évident, selon la STIB, qu'il n'est pas possible de financer totalement les demandes émanant de ces zones. Nous cherchons une formule basée sur un partage des coûts.

En ce moment, la STIB et la SDRB se sont associées pour améliorer la desserte de certains sites économiques, notamment à Neder-Over-Heembeek, dans le but de lancer une expérience pilote, qui sera réalisée peut-être encore cette année.

Cette amélioration de desserte pourrait se réaliser, éventuellement, en allongeant une ligne puisque, dans cette zone, les transports publics sont actuellement inexistants.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Aucun nouveau projet ou schéma directeur ne reçoit l'aval du gouvernement s'il ne tient pas compte de l'accessibilité en transports en commun. Les charges d'urbanisme imposées aux projets de logements doivent aussi servir à améliorer la desserte des transports en commun.*

*(verder in het Frans)*

*De MIVB werkt constant aan de verbetering van haar netwerk om beter te beantwoorden aan de behoeften van de klanten. De cel "key accounts" analyseert de behoeften van de ondernemingen.*

*Specifieke verbeteringen kunnen natuurlijk enkel worden toegepast als er voldoende middelen voorhanden zijn en als ze stroken met het beheerscontract. Helaas heeft het gewest de middelen van de MIVB moeten beperken en beschikt de maatschappij dus over minder middelen dan ze nodig zou hebben.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Maes, u had het over "cafetariaplannen". Het idee is erg interessant, maar het is staatssecretaris De Lille die bevoegd is voor bedrijfsvervoersplannen. Hij probeert ervoor te zorgen dat de bedrijfsvervoersplannen nog beter aansluiten bij de individuele mogelijkheden van elke werknemer. Ik zal hem er nog eens aan herinneren. Er wordt al heel wat gedaan om met de grote bedrijven en bedrijvencentra aan bedrijfsvervoersplannen te werken.

*(verder in het Frans)*

*We verkeren in een onderhandelingsfase. Ik hoop nog voor het jaareinde een proefproject te kunnen voorstellen, dat tot voorbeeld kan strekken voor andere, gelijkaardige situaties.*

*Nous examinons actuellement avec le secteur privé la pertinence de la création d'un fonds dédié au transport, en vue d'améliorer la desserte en transports en commun des zones d'activité. Un fonds de ce type fonctionne déjà avec succès en Flandre, mais se heurte à des réticences à Bruxelles.*

*Aucun projet concret d'investissement dans ces zones n'est actuellement envisagé avec le secteur privé. Le soutien du privé pourrait pourtant s'avérer précieux.*

*(poursuivant en français)*

La STIB elle-même s'inscrit dans une démarche constante d'amélioration du réseau afin de répondre au mieux aux besoins de la clientèle. Dans cet esprit, la cellule "key account" de la STIB a pour mission de répercuter les besoins des entreprises auprès des services ayant pour mission la définition et l'extension de l'offre. Cette mission permet de dégager les besoins latents et d'améliorer les services offerts.

Cependant, il est exact que ces améliorations ponctuelles ne peuvent se faire que dans le cadre budgétaire limité fixé par la Région, et ce, en fonction du contrat de gestion qui nous lie à la STIB. Comme vous le savez, la Région a dû restreindre le budget de la STIB prévu dans le cadre du contrat de gestion. La STIB dispose donc désormais de moyens inférieurs à ceux dont elle aurait besoin.

*(poursuivant en néerlandais)*

*L'idée des "plans cafeteria" est très intéressante, Mme Maes. Le secrétaire d'État De Lille s'efforce de mieux accorder les plans de déplacement des entreprises aux possibilités individuelles de chaque travailleur. De nombreuses avancées ont déjà été réalisées au niveau des plans de déplacement des grandes entreprises et des centres d'entreprise.*

*(poursuivant en français)*

Voilà ce que je peux, à l'heure actuelle, vous répondre. Nous ne sommes pas encore dans du concret, mais nous sommes en train de négocier, et j'espère pouvoir aboutir avant la fin de cette année, un projet pilote qui pourrait devenir un exemple pour d'autres situations similaires en Région de

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

**Mevrouw Danielle Caron** *(in het Frans).- Ik wil graag weten welke hindernissen u ondervindt. U hebt het over eventuele partnerschappen met de MIVB en de bedrijven. Ondervindt u hindernissen van financiële aard? Wat de verlenging van tramlijnen of de verbetering van dienstregelingen betreft, zou een derde van de kosten door de bedrijven worden gedragen. Nemen er veel ondernemingen contact met u op? Zijn die ondernemingen allemaal in Neder-over-Heembeek gevestigd of liggen ze verspreid over het gewest? Vindt er specifiek overleg plaats met ondernemingen die werk aanbieden?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).- De grote vraag is wie dit alles zal betalen. We wilden een tijdelijke shuttlebus tussen het station van Jette en het Universitair Ziekenhuis Brussel (UZ) organiseren. Een derde van het project zou door de MIVB en een derde door Vlaams minister voor Brusselse Aangelegenheden Pascal Smet worden gefinancierd. De Vlaamse overheid voorziet immers in financiële steun voor openbaar vervoer van en naar grote ziekenhuizen. De rest zou door het UZ zelf worden gefinancierd.*

*Het heeft niet gewerkt. Pascal Smet kon de nodige fondsen niet losweken en het UZ vond het project te duur. Het is jammer dat sommige partners veeleisend zijn en tegelijk geen financiële bijdrage willen leveren. Men zou een fonds kunnen opstarten om voor de nodige financiering te zorgen. De kosten zouden dan voor de ene helft door de bedrijven en de andere helft door de MIVB worden gedragen.*

*Ook in Brusselse politieke en economische middens ben ik op weerstand gestuit. Ik moet telkens herhalen dat om vooruitgang te boeken, ofwel de MIVB veel geld nodig heeft, ofwel de kosten gedeeld moeten worden. De gewoonte om met de privésector samen te werken is nog niet ingeburgerd. Nog voor het jaareinde wil ik een*

Bruxelles-Capitale.

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

**Mme Danielle Caron.-** Merci pour la précision et la richesse de votre réponse. Je voudrais néanmoins vous demander quels sont les freins que vous rencontrez actuellement. Vous parlez de partenariats possibles avec les entreprises et la STIB : s'agit-il de freins financiers ? Vous envisagez la prise en charge d'un tiers des coûts par des entreprises, dans le cas de prolongations éventuelles de lignes ou d'améliorations de desserte. Les entreprises qui vous contactent sont-elles nombreuses ? Viennent-elles toutes de la région de Neder-Over-Heembeek ou d'un peu partout en fonction de besoins ponctuels ? Y a-t-il, en particulier, des contacts avec des entreprises pourvoyeuses d'emplois ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le problème est toujours financier : qui va payer ? Par exemple, on a voulu créer une navette temporaire entre la gare de Jette et l'Universitair Ziekenhuis Brussel (UZ), situé également à Jette. Un tiers du projet aurait été financé par la STIB, tandis que le ministre flamand des Affaires bruxelloises, M. Pascal Smet, promettait d'en financer un autre tiers. Il s'agit en effet d'un grand hôpital flamand et, en Flandre, de tels hôpitaux reçoivent des aides pour être mieux connectés aux transports en commun. Enfin, le dernier tiers devait être supporté par l'UZ elle-même.

Cela n'a hélas pas marché : M. Smet n'a pu débloquer les fonds nécessaires et l'UZ trouvait le projet un peu cher. Les gens demandent beaucoup, mais ne sont pas prêts à faire un apport. Il serait sans doute opportun de créer un fonds pour les transports vers les zonings, auquel toutes les entreprises contribueraient. On pourrait ainsi répartir les coûts - par exemple moitié pour les entreprises, moitié pour la STIB - pour améliorer la desserte des zones économiques qui en ont besoin.

J'ai aussi rencontré des réticences dans les milieux économiques et politiques à Bruxelles. Je dois plaider, expliquer que si l'on veut vraiment avancer, il faut soit donner beaucoup d'argent à la STIB, soit

*proefproject opzetten om aan de bedrijven te tonen dat de kostprijs niet zo hoog ligt.*

*De vragen kwamen niet alleen uit Neder-over-Heembeek. De bedrijvenzones in Woluwe worden eveneens slecht bediend. Aan die bedrijven is al lang beloofd dat er openbaar vervoer zou komen. Dat is nooit gebeurd. Sommige bedrijven verlaten de zone om die reden. Een nieuwe tramlijn aanleggen, vergt tijd. Wellicht is de gedeelde financiering van een buslijn een betere optie.*

*Ik wil hiervoor met de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB) samenwerken.*

*Zij kan de ondernemingen helpen overtuigen van een dergelijk systeem. Dat de KBC en Tour & Taxis de pendeldienst naar het Noordstation volledig zelf betalen, wijst erop dat sommige grote ondernemingen wel degelijk bereidwillig zijn.*

*De GOMB kan ons helpen om ook in andere economische zones vooruitgang te boeken.*

*- Het incident is gesloten.*

soutenir ce partage des coûts. Mais il semble qu'on n'ait guère encore l'habitude de collaborer avec le secteur privé. Je voudrais donc mettre en place un projet pilote avant la fin de l'année et montrer par là aux entreprises que le coût n'en est pas si élevé.
Les questions ou signaux ne proviennent pas uniquement de Neder-Over-Heembeek. Les zonings de bureaux à Woluwe sont également mal desservis. Bien avant que j'accède à ce poste, on avait promis aux entreprises qui s'y installaient qu'il y aurait des liaisons. Cela ne s'est jamais produit. Pour certaines d'entre elles, c'est une raison, aujourd'hui, pour quitter l'endroit. Il faut donc trouver des solutions. Si l'on veut développer les trams de ce côté de Bruxelles, cela prendra beaucoup de temps. Peut-être peut-on, dans certaines situations spécifiques, proposer un système de bus à frais partagés.

Je tiens, pour cela, à travailler avec la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB).

Elle peut jouer un rôle d'intermédiaire vis-à-vis des entreprises afin de les convaincre de participer à un système de ce genre. Actuellement, la KBC et Tour & Taxis assument entièrement le coût financier des navettes vers la gare du Nord. Dans le chef de certaines grandes entreprises, cette volonté est un fait avéré.

La SDRB peut nous aider à avancer dans certaines zones économiques.

*- L'incident est clos.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

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

### AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

## QUESTIONS ORALES

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

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

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

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

**betreffende "het gebruik van groene technologie voor mobiliteit op het varend materiaal van de Haven van Brussel".**

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** *(in het Frans).- In het actieplan 2005-2009 van de Haven van Brussel ging het hoofdstuk over mobiliteit en milieu vrijwel volledig over het gebruik van waterwegen als alternatief voor wegtransport. Het milieuvriendelijke beheer van de haveninfrastructuur werd bijna volledig buiten beschouwing gelaten. We vernamen enkel dat de Haven van Brussel een ecolabel heeft gekregen voor het beheer van de hoofdzetel.*

*Maakt de Haven van Brussel inmiddels meer gebruik van groene technologie?*

*De besluiten van 3 juli 2003 en 28 mei 2009, die bedoeld zijn om het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen door de overheid te stimuleren, zijn niet van toepassing op de vaartuigen van de Haven van Brussel.*

*De Haven van Brussel zou er nochtans goed aan doen om te investeren in milieuvriendelijke vaartuigen.*

*In Frankrijk wordt er bijvoorbeeld al in de haven van Marseille gebruik gemaakt van bootjes met elektrische motoren. De energie wordt opgewekt met waterstof. Er wordt ook onderzoek verricht om de recyclage van de batterijen zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Het project wordt gezamenlijk uitgevoerd door de overheid, universiteiten en bedrijven.*

*In het buitenland wordt er dus al werk gemaakt van milieuvriendelijke vaartuigen. Is de Haven van Brussel daar ook mee bezig? Zijn er plannen om zulke boten aan te kopen? Gelden er milieucriteria voor de aankoop van vaartuigen?*

*Stimuleert de Haven van Brussel privébedrijven om gebruik te maken van milieuvriendelijke vaartuigen?*

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

**concernant "l'utilisation des technologies vertes de mobilité au sein du matériel fluvial du Port de Bruxelles".**

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Dans le plan d'action 2005-2009 du Port de Bruxelles, le chapitre mobilité et environnement était presque exclusivement consacré à l'enjeu de l'utilisation des voies fluviales en complément de diversification des voies de transport routier. En revanche, on n'y relevait qu'une petite mention consacrée aux actions du Port de Bruxelles en faveur d'une gestion environnementale quotidienne de ses infrastructures. Tout au plus apprenait-on que la société avait obtenu le label éco-dynamique pour la gestion de son siège social et qu'elle avait l'intention d'étendre ce label à d'autres infrastructures dont elle a la charge. Au niveau des actions exposées, on restait là aussi dans la perspective d'un transport fluvial participant à la lutte contre la pollution atmosphérique des émissions automobiles.

Depuis lors, les années ont passé et je souhaiterais savoir dans quelle mesure une dimension complémentaire à cette perspective a été mise en place dans les actions de la Région sur le dossier de la mobilité et de l'environnement au sein du Port du Bruxelles. Cette dimension n'est rien de moins que l'intégration des technologies vertes de mobilité au sein du matériel fluvial du Port de Bruxelles.

Le défi de ce type d'intégration est qu'elle ne peut pas s'inscrire dans le cadre des législations existantes pour les flottes des autorités régionales, puisque ces législations se concentrent sur les flottes automobiles. Ainsi, ni l'arrêté du 3 juillet 2003 relatif à l'introduction de véhicules propres dans les flottes des organismes publics régionaux et des organismes ressortissant à leur autorité et contrôle, ni l'arrêté du 28 mai 2009 relatif à l'introduction de véhicules plus respectueux de l'environnement dans les flottes des autorités régionales, ne peuvent être des bases intéressantes pour développer un encadrement des véhicules fluviaux du Port de Bruxelles.

Or, si le développement de technologies vertes de

mobilité pour le matériel fluvial est, en comparaison avec le dossier automobile, moins médiatique, il constitue une formidable opportunité pour les administrations gestionnaires du Port. Les évolutions technologiques doivent être suivies.

Pour ne prendre qu'un exemple, en France, la compagnie de transport maritime CMC à Marseille a équipé les navettes de navigation intraportuaires d'une propulsion électrique hybride alimentée par un système de pile à combustible. La Green Energy Box TM stocke et produit de l'énergie à base d'hydrogène à bord, en toute autonomie. Des recherches sont opérées sur toute la chaîne d'optimisation du recyclage de la pile. En outre, le concept est un parfait exemple de collaboration entre pôles universitaire, public et privé, puisqu'il est le fruit d'un partenariat entre Helion, Transdev Cap Provence et le Centre d'Arts et métiers ParisTech d'Aix-en-Provence.

On le voit, des expériences et projets pilotes sont menés à l'étranger, certains au sein de flottes privées, d'autres au sein de flottes publiques.

Existe-t-il, à l'instar de ce qui existe pour la STIB avec la stratégie bus propres ou pour les organismes régionaux avec les arrêtés de 2003 et 2009 relatifs aux véhicules propres, un cadre permettant au Port de Bruxelles de développer une intégration des technologies propres au sein de son matériel de navigation ?

S'il n'existe pas de matériel de navigation au sein des services du Port de Bruxelles, existe-t-il une volonté d'acquisition ? Dans l'affirmative, a-t-on intégré des critères environnementaux à la politique d'achat de ce matériel ? À défaut de stratégie d'achat, le Port de Bruxelles a-t-il développé une stratégie de sensibilisation des acteurs privés du Port afin de les soutenir dans l'intégration de technologies vertes dans leur matériel de navigation ?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).- De Haven van Brussel beschikt momenteel over vier kleine boten: een patrouilleboot, een snelle interventieboot, een reinigingsboot en een werkschuit. Al deze boten zijn conform de*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le Port de Bruxelles dispose actuellement de quatre bateaux de petite taille : un patrouilleur tout temps, un bateau rapide d'intervention, un bateau nettoyeur et une pénichette de travail. Tous ces bateaux sont

*wetgeving en worden regelmatig onderhouden.*

*De buitenboordmotoren zijn recent en de patrouilleboot is uitgerust met een afvalwatertank om lozingen in het kanaal te vermijden. Voor de onderhoudsmiddelen en de verschillende soorten bekleding wordt gestreefd naar een minimale impact op het milieu. Ook de producten die worden gebruikt om watervervuiling tegen te gaan, zijn biologisch afbreekbaar.*

*Alleen al door de wetgeving te doen naleven, kan de Haven bedrijven stimuleren om zich te conformeren of om de kwaliteit van hun scheepvaartmateriaal te verbeteren. Een geval van vervuiling wordt vervolgd als de dader bekend is. Onlangs werd een sterk signaal gegeven door een vervuiler niet alleen de boete, maar ook het optreden van de politie, de brandweer en de Civiele Bescherming te laten betalen.*

*De Haven van Brussel volgt de laatste ontwikkelingen inzake groene scheepvaarttechnologieën. Indien nodig zal ze de gebruikers van de waterweg hierover informeren.*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** *(in het Frans).- Hoewel de Haven van Brussel de geldende wetgeving doet naleven en de recentste ontwikkelingen volgt, is er geen echte impuls om de zaken anders aan te pakken. Zij zou een voorbeeld moeten nemen aan andere havens, die een beweging hebben ingezet om het milieu beter te beschermen en een zachtere mobiliteit te ontwikkelen.*

conformes à la législation, les différents entretiens sont faits régulièrement par le personnel du Port et les fabricants.

Les moteurs hors-bord sont récents, le patrouilleur est équipé d'un tank d'eaux usées afin d'éviter les rejets dans le canal et les produits d'entretien comme les différents revêtements sont proposés par le conseiller en prévention du Port de Bruxelles en fonction de leur impact minimum sur l'environnement. Les moteurs doivent cependant être relativement puissants afin de garantir la rapidité d'intervention attendue. Les dispersants utilisés par notre personnel depuis les bateaux pour la lutte contre les pollutions de l'eau sont également bio.

Le simple fait de faire respecter la législation en vigueur, et ses exigences, est déjà une façon pour le Port de Bruxelles de motiver les acteurs privés à se conformer ou à améliorer les qualités de leur matériel de navigation.

Par exemple, les diverses pollutions du canal sont détectées et poursuivies si les auteurs sont connus. Un signal fort, récemment, a été de facturer à un pollueur les interventions de la police, des pompiers et de la protection civile, en plus des amendes relatives à ce type d'infractions. Cet auteur venait en effet de vidanger ses eaux usées dans le canal. Pour le reste, le Port de Bruxelles est au courant des derniers développements en termes de technologies vertes pour la navigation et sera prêt, s'il le fallait, à en informer les usagers de la voie d'eau.

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Je vous remercie pour vos réponses. Selon vous, le simple respect de la législation en vigueur est déjà positif. Pour moi aussi, mais je crois que cela tombe sous le sens.

Vous vous tenez au courant des développements récents des techniques et des technologies vertes en particulier. Mais je vois qu'il n'y a pas d'impulsion pour penser autrement ou soutenir un mouvement qui a débuté dans d'autres ports, plus importants que le nôtre, qui va dans le sens d'un respect plus effectif de l'environnement. Ce mouvement est extrêmement positif, vu qu'il permet d'envisager une mobilité plus douce, moins polluante et, à

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON**

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

**betreffende "de verlenging van tramlijn 94 en fietsers".**

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

**Mevrouw Danielle Caron** *(in het Frans).- De verlenging van lijn 94 is een goede zaak.*

*De fietsersverenigingen klagen echter dat de doorgang voor fietsers erg gevaarlijk is ter hoogte van het viaduct Herrmann-Debroux en het gelijknamige metrostation. Tussen de Waversesteenweg en het viaduct houdt het fietspad gewoon op en er is geen enkele voorziening om de fietsers onder het viaduct door te helpen. Hetzelfde geldt voor de andere richting.*

*Bij de andere wegen die aansluiten op het kruispunt, is er juist veel aandacht besteed aan de fietsers, die gemakkelijk van het ene fietspad naar het andere kunnen.*

*Hebben de aannemers bij de inrichting van het kruispunt de oorspronkelijke plannen nageleefd?*

*Als er zaken veranderd zijn, waarom dan? Onder wiens verantwoordelijkheid?*

*Hoe zult u de veiligheid van fietsers en voetgangers op deze plaats verbeteren?*

terme, tout à fait novatrice. Cela permettrait un développement du Port ignoré par la ministre.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON**

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

**concernant "le prolongement de la ligne 94 et les cyclistes".**

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

**Mme Danielle Caron.-** La ligne 94 a été prolongée et je ne puis que me réjouir de cette bonne nouvelle.

Cependant, lors de l'inauguration de ce prolongement, des associations de cyclistes ont accompagné le nouveau trajet et ont dénoncé le fait que, à hauteur du viaduc Herrmann-Debroux et de la station du même nom, le passage représente un réel danger pour les cyclistes. En effet, j'ai emprunté moi-même plusieurs fois cette piste cyclable et constaté qu'en venant du boulevard du Souverain, sur le tronçon compris entre la chaussée de Wavre et le viaduc Herrmann-Debroux, la piste cyclable semble s'arrêter net et aucun aménagement n'est prévu pour les cyclistes pour passer facilement sous le viaduc.

Ce n'est qu'une fois arrivé au carrefour même que cela devient plus aisé pour les cyclistes. Cette situation les oblige à emprunter la route sans piste cyclable ou marques au sol signalant une bande cyclable.

La remarque est aussi valable dans l'autre sens : il faut constater un passage non aisé du viaduc dans le sens viaduc Herrmann-Debroux vers la chaussée de Wavre. Les autres jonctions du carrefour sont mieux pensées pour les cyclistes car, en effet, le passage d'une piste cyclable à une autre est rendu beaucoup plus praticable (marquage aux sols et/ou pistes cyclables prévues).

L'aménagement actuel a-t-il été réalisé par les entrepreneurs, conformément à ce qui avait été prévu initialement ? Si des changements ont eu lieu, pour quelle raison de telles décisions ont été prises ? Qui doit en assumer la responsabilité ?

Quelles actions ont été ou seront prises pour rétablir la sécurité des cyclistes et même des piétons à cet endroit ?

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

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).- Voordat de tramlijn werd verlengd, bestond er op deze plaats ook geen fietspad. Dat komt er nu wel, zodat de hele Vorstlaan over een fietspad zal beschikken.*

*De gemeente Oudergem wilde de lijn eerst beperken tot Herrmann-Debroux en hem pas later tot de Tervurenlaan doortrekken. Rond de voorlopige eindhalte werden geen fietsvoorzieningen gepland. Het laatste deel van het fietspad kan pas afgewerkt worden nadat de voorlopige eindhalte afgebroken is.*

*Het fietspad komt er zeker, maar het is technisch gezien onmogelijk om het nu al aan te leggen. De werken vallen onder de verantwoordelijkheid van Beliris en zullen zo spoedig mogelijk en op basis van de stedenbouwkundige vergunning worden uitgevoerd. Binnenkort zullen de fietsers dus op heel de Vorstlaan over een fietspad beschikken.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il me faut préciser qu'avant la réalisation du prolongement du tram, entre le carrefour Herrmann-Debroux et le boulevard du Souverain, il n'y avait pas de piste cyclable sur ce tronçon du boulevard. Il a été explicitement prévu, dans le permis d'urbanisme, de réaliser celle-ci à l'occasion des travaux de prolongement du tram afin d'assurer la continuité de l'aménagement sur l'ensemble du boulevard du Souverain.

À la suite de la volonté de la commune d'Auderghem de limiter, en première phase, le tram à Herrmann-Debroux pour réaliser, dans une seconde phase, le prolongement jusqu'à l'avenue de Tervuren, l'aménagement de la zone du terminus provisoire ne comprenait pas d'aménagement pour cyclistes, puisqu'il n'existait pas de piste au-delà de ce carrefour. L'aménagement du dernier tronçon de la piste cyclable à hauteur du terminus provisoire ne pouvait, en réalité, être terminé pour le jour de la mise en service de la ligne 94 prolongée car cela nécessitait le déplacement d'un poteau de ligne aérienne et du boîtier de commande des aiguillages du terminus provisoire afin de disposer de l'espace suffisant pour la réaliser. Or ce poteau et ce boîtier ne peuvent être déplacés qu'après la mise hors service du terminus provisoire.

Ces travaux sont donc, bien entendu, programmés. Même si cela peut sembler aujourd'hui curieux, voire regrettable, il était tout à fait prévu que lors de l'inauguration de la ligne 94 prolongée, ces travaux ne soient pas finalisés. Il était même techniquement impossible de les terminer à ce moment-là, mais les travaux d'aménagement des espaces publics du boulevard du Souverain sont actuellement sous la responsabilité de Beliris. Ceux-ci seront finalisés dans les meilleurs délais et dans le respect du permis d'urbanisme. Les

cyclistes disposeront donc, d'ici peu, d'une piste cyclable complète et continue sur l'ensemble du boulevard du Souverain.

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

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

**Mevrouw Danielle Caron** *(in het Frans).- Het is onbegrijpelijk dat er geen signalisatie is aangebracht om de fietsers te waarschuwen of om een alternatieve route voor te stellen. Wie een beetje gehaast is, loopt het risico om plots tussen twee trams terecht te komen. Tot op heden valt er gelukkig geen ongeluk te betreuren. De verantwoordelijke voor de oplevering van de werken zou in de toekomst beter wat strenger optreden, vooral wat de oplevering van het bestek betreft.*

**Mme Danielle Caron.-** Il est étonnant qu'aucun marquage n'ait été prévu au sol pour avertir les cyclistes. Une signalisation claire, un panneau "stop" par exemple aurait été souhaitable. Il est également regrettable qu'aucune indication n'ait été envisagée pour inviter les cyclistes et les autres usagers à suivre un itinéraire alternatif. Toute personne un peu pressée risque en effet de se retrouver coincée entre deux trams. Jusqu'à présent, aucun accident n'est à déplorer, mais ceci pourrait arriver. Il serait également souhaitable que la personne chargée de la réception des travaux fasse preuve d'une plus grande rigueur à l'avenir, notamment pour ce qui est de la réception du cahier des charges.

**De voorzitter** *(in het Frans).- Blijkbaar is de verantwoordelijke voor de oplevering van de werken zelf geen fietser of tramgebruiker.*

**M. le président.-** Il semble que la personne ayant réceptionné les travaux ne soit ni cycliste, ni usagère des trams.

**Mevrouw Danielle Caron** *(in het Frans).- Er is inderdaad alleen aandacht besteed aan het autoverkeer. Er moet dringend signalisatie komen, vooraleer er een ongeluk gebeurt.*

**Mme Danielle Caron.-** Il doit s'agir d'un utilisateur exclusif de la voiture, car l'endroit est réellement dangereux. Des indications devraient être prévues avant qu'il n'arrive un accident malheureux.

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

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).- We hadden de inhuldiging van de tramlijn willen uitstellen, maar die was al lang gepland. Beliris zou de inrichtingswerken snel realiseren, maar ze zijn nog steeds niet voltooid. Mobiel Brussel heeft inmiddels op de gevaarlijkste punten aanpassingen aangebracht. Nochtans is Beliris hier verantwoordelijk voor. Ik zal de verantwoordelijken nogmaals op het matje roepen. Als zou blijken dat de werken een redelijke termijn overschrijden, dan zal ik ervoor zorgen dat gepaste signalisatie wordt aangebracht en zal ik eventueel een omleiding overwegen.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Nous aurions aimé retarder l'inauguration de ce tram, mais celle-ci était prévue de longue date. Divers travaux d'aménagement sont encore en cours alors que Beliris avait promis de les réaliser dans un délai rapide. Bruxelles Mobilité a déjà procédé à des aménagements aux endroits les plus dangereux. Cette responsabilité incombe toutefois à Beliris. Je vais m'enquérir une nouvelle fois auprès des responsables quant au calendrier des travaux. S'il s'avère que leur durée dépasse un délai raisonnable, je veillerai à ce qu'un marquage adéquat soit prévu pour avertir les cyclistes de la dangerosité du lieu et envisager une éventuelle déviation.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*