



**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 25 AVRIL 2012**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

**Commissie voor de Infrastructuur,  
belast met Openbare Werken  
en Verkeerswezen**

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 25 APRIL 2012**

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  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [crriv@parlbruirisnet.be](mailto:crriv@parlbruirisnet.be)

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

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  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [crriv@bruparlirisnet.be](mailto:crriv@bruparlirisnet.be)

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

## SOMMAIRE

### INTERPELLATIONS

#### - de Mme Céline Delforge

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 "le financement du dépôt Marconi de la STIB".

#### Interpellation jointe de Mme Julie de Groote,

concernant "le rejet des recours contre le permis d'environnement délivré à la STIB pour le dépôt de tram Marconi".

#### *Discussion conjointe – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Evelyne Huytebroeck, ministre, Mme Céline Delforge, Mme Julie de Groote.*

#### - de Mme Céline Delforge

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

concernant "l'impact des suppressions de lignes et diminutions de services de 'De Lijn' dans et autour de la Région

## INHOUD

### INTERPELLATIES

#### - van mevrouw Céline Delforge

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 financiering van het Marconi-depot van de MIVB"

#### Toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie de Groote,

betreffende "de verwerping van de beroepen tegen de milieuvergunning afgegeven aan de MIVB voor de tramremise Marconi".

#### *Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Julie de Groote.*

#### - van mevrouw Céline Delforge

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

betreffende "de gevolgen van de afschaffing van lijnen en van de inkrimping van de dienstverlening van De Lijn in en

bruxelloise ainsi que son projet de déploiement d'un tram sur le territoire de notre Région".

*Discussion – Orateurs : M. Hervé Doyen, Mevrouw Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.*

- de M. Didier Gosuin

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

concernant "la position de la Région bruxelloise sur le projet d'élargissement du ring".

Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,

concernant "les résultats du 'Strategisch MER' relatif au projet de transformation du ring O et le positionnement du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale".

*Discussion conjointe – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Olivia P'tito, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Didier Gosuin, M. Hervé Doyen.*

- 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 de l'extension et de la construction de parkings de dissuasion en Région bruxelloise".

rond het Brussels Gewest, alsook haar plan voor de aanleg van een tramspoor op het grondgebied van ons Gewest".

*Bespreking – Sprekers: de heer Hervé Doyen, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.*

- van de heer Didier Gosuin

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

betreffende "het standpunt van het Brussels Gewest over het project voor de uitbreiding van de Ring".

Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,

betreffende "de bevindingen van het strategisch MER over het plan om de Ring O te verbreden en het standpunt van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering".

*Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Didier Gosuin, de heer Hervé Doyen.*

- van de heer Jef Van Damme

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

betreffende "de stand van zaken van de uitbreiding en bouw van overstapparkings in het Brussels Gewest".

<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, minister, M. Jef Van Damme.</i>	47	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	47
- de Mme Annemie Maes	51	- van mevrouw Annemie Maes	51
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "les incidences du projet d'extension de l'UZ de Jette sur la mobilité".		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de mobiliteitsgevolgen bij de geplande uitbreiding van het UZ in Jette".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes.</i>	53	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes.</i>	53
QUESTIONS ORALES	57	MONDELINGE VRAGEN	57
- de Mme Céline Delforge	57	- van mevrouw Céline Delforge	57
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "les dérives publicitaires à la STIB".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de vermenigvuldiging van reclame bij de MIVB".	
- de Mme Céline Delforge	62	- van mevrouw Céline Delforge	62
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le maintien de la rupture de charge entre les lignes 3 et 7 au rond-point Churchill".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "het behoud van de overstapmogelijkheid tussen lijnen 3 en 7 aan de rotonde Churchill".	

- de Mme Céline Delforge	66	- van mevrouw Céline Delforge	66
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "l'état d'abandon du pont du Germoir".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de verloederde staat van de Mouterijbrug".	
- de Mme Annemie Maes	70	- van mevrouw Annemie Maes	70
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le retour du bus 34 au Transvaal".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de terugkeer van bus 34 naar Transvaal".	
- de Mme Caroline Désir	74	- van mevrouw Caroline Désir	74
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le projet de réaménagement de l'avenue Buyl".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de geplande heraanleg van de Buyllaan".	

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

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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 "le financement du dépôt Marconi de la STIB".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,

concernant "le rejet des recours contre le permis d'environnement délivré à la STIB pour le dépôt de tram Marconi".

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

**Mme Céline Delforge.-** Les derniers recours ayant été rejetés, on peut désormais estimer que les obstacles juridiques concernant l'installation du dépôt Marconi ont laissé la place aux questions financières. On a beaucoup entendu parler d'un financement en partenariat entre secteurs public et

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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 financiering van het Marconi-depot van de MIVB"

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE,

betreffende "de verwerping van de beroepen tegen de milieuvergunning afgegeven aan de MIVB voor de tramremise Marconi".

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Aangezien de laatste beroepen werden verworpen, kunnen we stellen dat de juridische hindernissen voor de Marconi-remise uit de weg zijn geruimd en dat nu enkel nog de financiering rest. Er werd veel gesproken over een publiek-private samenwerking*

privé (PPP) de type DBFM (Design-Build-Finance-Maintain).

Si nous sommes confrontés à ce problème de financement d'une infrastructure, c'est bien le résultat des règles européennes de comptabilité. En effet, un pouvoir public est contraint d'inscrire un investissement sur son budget d'une seule année, là où n'importe quel autre acteur économique, ménage ou entreprise, étaie ce type de montant et l'amortit sur plusieurs années.

On sait bien qu'actuellement, le cadre européen met le pouvoir public dans une position de faiblesse et de concurrence déloyale. Cela ampute de facto la capacité d'investissement des pouvoirs publics et on peut se poser beaucoup de questions sur cet état de fait.

Il faut se pencher sur ce qui peut apparaître comme une solution facile dans le cas qui nous occupe, c'est-à-dire le PPP. Ce n'est pas tant l'idée que le public n'aurait pas les capacités à mener un tel projet, c'est plutôt que le public est privé de ses capacités de financement. Confirmez-vous la voie du PPP et en particulier de type DBFM ? Pourriez-vous nous éclairer sur les termes du contrat envisagé ?

Un calcul comparatif a-t-il été fait entre le coût d'un financement du dépôt par PPP de type DBFM et celui d'un financement classique par les pouvoirs publics ? Nous avons compris la nature de la motivation des pouvoirs publics à passer un PPP. Il me semble que la motivation n'est pas d'ordre financier mais de celui de la capacité de financement.

Par ailleurs, que recouvre le M du DBFM dans le cas présent, la maintenance étant a priori une opération récurrente ? Cela signifie-t-il qu'une entreprise privée risque d'effectuer les tâches qui sont habituellement remplies par du personnel de la STIB dans d'autres dépôts ? Auquel cas cela nous poserait davantage de questions sur le recours à cette technique et nous ferait réfléchir à nouveau au canevas proposé.

Enfin, d'autres pistes de financement ont-elles été étudiées ou évoquées ?

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

(PPS) van het type DBFM (Design, Build, Finance, Maintain).

Dat we geconfronteerd worden met een financieringsprobleem is te wijten aan de Europese boekhoudkundige regels. Overheden moeten immers een investering in de begroting van een bepaald jaar inschrijven, terwijl alle anderen hun investeringen over meerdere jaren mogen spreiden. Daardoor komt de overheid in een zwakkere positie terecht.

Kunt u bevestigen dat een PPS, en meer bepaald een DBFM-contract, in dit geval de makkelijke oplossing is? Kunt u de bewoordingen van het contract verduidelijken?

Werden de kosten van de financiering door middel van een PPS vergeleken met een klassieke financiering? Ik vermoed dat er niet gekozen wordt voor een PPS omdat de kosten lager liggen, maar wel omdat op die manier de capaciteit van de financiering veel groter wordt.

Hoe zit het met het onderhoud dat deel uitmaakt van de DBFM-formule? Zal een privéonderneming het onderhoud verzekeren? In de andere remises neemt het MIVB-personnel deze taak op zich.

Werden er ook andere financieringsmogelijkheden onderzocht?

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

**Mme Julie de Groote.-** Ma question, qui se rapporte au permis d'environnement, s'adresse principalement à la ministre Huytebroeck. Les recours introduits contre ce permis datant du 16 juin 2001 ont été rejetés, même si l'on peut s'attendre à la poursuite de la procédure devant le Conseil d'État.

En collaboration avec votre collègue Grouwels, vous avez précisé votre position en affirmant que la décision prise par le Collège de l'environnement de déclarer les recours irrecevables ne vous permettait pas d'avoir un autre avis. Vous avez ajouté "avoir tenu à mettre des conditions et cela n'a pas été une mince affaire".

Malgré le rejet des recours, on peut néanmoins dire que les problèmes très concrets des riverains ont été entendus, au-delà de la bataille juridique en cours. Dans un article paru dans Le Soir, vous parlez de rendre prioritaire le passage du tram 82 au carrefour Neerstalle-Stalle, ainsi que de limiter la vitesse des trams et les nuisances sonores et vibratoires avec la construction d'un mur antibruit de 125m du côté des habitations de Drogenbos.

Vous avez évoqué la concertation menée avec les autorités flamandes pour décourager le trafic de transit en provenance du ring, ainsi que l'amélioration de l'offre des transports publics en journée entre le bas de Forest et le centre-ville.

Il serait intéressant de vous entendre rappeler ici qu'une procédure est en cours, que le rejet des recours est fondé sur des motivations juridiques valables et que cela ne veut pas dire qu'aucune revendication n'a été intégrée. C'est aujourd'hui le sens de mes questions sur la procédure elle-même, sur la procédure devant le Conseil d'État et sur ce que vous avez pu intégrer.

#### *Discussion conjointe*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** En ce qui concerne le financement et l'élaboration du projet Marconi, je m'oriente en effet vers la formule partenariat public-privé (PPP)

Le PPP envisagé est bien un DBFM (Design-Build-Finance-Maintain). Le projet en est actuellement au

**Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).-** *Ik richt mijn vraag over de milieuvvergunning vooral tot mevrouw Huytebroeck. De beroepen die werden aangetekend tegen de vergunning van 16 juni 2001 werden verworpen. We mogen ons wel nog aan een procedure bij de Raad van State verwachten.*

*U stelde dat de beslissing van het Milieucollege u niet toeliet er een andere mening op na te houden en dat u voorwaarden moest opleggen, wat niet eenvoudig was.*

*Ondanks de verwerping van de beroepen werden de problemen van de omwonenden erkend. In Le Soir stelde u dat tram 82 aan het kruispunt Neerstalle-Stalle voorrang zou krijgen. De snelheid van de trams zou worden beperkt en de hinder door geluidsoverlast en trillingen zou worden aangepakt met een geluidswerende muur aan de kant van de huizen in Drogenbos.*

*Er was overleg met de Vlaamse overheid over het ontmoedigen van doorgaand verkeer dat van de Ring komt en over een beter aanbod van het openbaar vervoer tussen Laag-Vorst en het stadscentrum.*

*Ik zou graag van u horen dat er een procedure loopt, dat de beroepen verworpen zijn op grond van een geldige juridische motivatie en dat dat niet betekent dat er met geen enkele eis rekening werd gehouden.*

#### *Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Voor de financiering en uitwerking van het Marconi-project overweeg ik inderdaad een publiek-private samenwerking (PPS), meer bepaald een DBFM (Design, Build, Finance, Maintain).*

*Momenteel wordt het bestek opgesteld om de*

stade du début de la rédaction du cahier des charges en vue de désigner le ou les partenaire(s) privé(s), puisqu'il pourrait s'agir par exemple d'un consortium. Il est donc prématuré de communiquer les termes d'un futur contrat qui doit encore être négocié.

Un calcul comparatif a été fait entre le PPP et la maîtrise d'ouvrage publique classique. Il en ressort que, compte tenu des paramètres principalement de mise en concurrence, de transfert de risque au partenaire privé, et de disponibilité du dépôt sur l'ensemble de la période considérée, la construction du projet par voie d'un PPP ne devrait pas être plus chère que la formule classique. Il n'est par ailleurs pas opportun de fournir aujourd'hui des chiffres détaillés, afin de ne pas nous déforcer dans la négociation des termes du contrat avec le partenaire privé.

Le "M" de DBFM correspond bien à la maintenance, mais uniquement la maintenance du bâtiment et des équipements qu'il contient. L'exploitation du dépôt et de l'atelier, tant pour les opérations de remisage que de maintenance des trams, restera aux mains du personnel de la STIB. C'est déjà le cas aujourd'hui dans les autres dépôts, la réalisation sous forme de PPP n'aura donc pas d'influence négative sur le niveau d'emploi interne à la STIB.

Je vous confirme effectivement que, tout comme le Collège d'environnement l'avait fait précédemment, le gouvernement a rejeté les recours introduits par les opposants à l'encontre du permis d'environnement. Ma collègue Evelyne Huytebroeck vous répondra plus précisément à ce sujet. Il n'y a dès lors plus aucun recours suspensif à l'encontre du projet de dépôt Marconi. Des recours sont déposés contre le permis d'urbanisme au Conseil d'État.

Les premiers travaux qui seront réalisés, dès le mois de juin 2012, concernent la démolition des bâtiments existants sur le terrain de la SDRB. Dès l'obtention du permis d'assainissement, les travaux d'assainissement du sol seront réalisés par la STIB afin que le terrain soit prêt à accueillir le futur dépôt. Les premiers travaux de pose des voies d'accès sont programmés au premier semestre 2013. Ils concerneront la chaussée de Ruisbroeck et le raccordement à la chaussée de Neerstalle.

*privépartner(s) te kunnen aanstellen. Aangezien er over het contract nog moet worden onderhandeld, zou het voorbarig zijn om het nu al over de voorwaarden ervan te hebben.*

*We vergeleken de kosten van een PPS en die van een klassieke financiering. Daaruit blijkt dat de bouw van het project door een PPS niet noodzakelijk duurder is. Als we onze onderhandelingspositie ten opzichte van de privépartner niet willen ondermijnen, is het beter de cijfers hier niet verder in detail te bespreken.*

*De M van DBFM staat voor maintenance, onderhoud, maar alleen van het gebouw en de uitrusting erin. De exploitatie van de remise en de werkplaats blijft in handen van de MIVB. Dat is vandaag al zo voor de andere remises. De realisatie via een PPS zal dus geen negatieve invloed hebben op de werkgelegenheid bij de MIVB.*

*Ik bevestig dat de regering, net als het Milieucollege, het beroep tegen de milieuvvergunning heeft verworpen. Er loopt geen beroep meer tegen de Marconi-remise. Er werd bij de Raad van State wel beroep aangetekend tegen de stedenbouwkundige vergunning.*

*In juni 2012 wordt er gestart met de afbraak van de gebouwen op het terrein van de GOMB. Zodra de saneringsvergunning er is, saneert de MIVB de bodem, zodat het terrein klaar ligt voor de toekomstige remise. De aanleg van de toegangswegen zou van start moeten gaan in het eerste halfjaar van 2013. Die werken hebben betrekking op de Ruisbroeksesteenweg en de aansluiting met de Neerstalsesteenweg.*

*De voorwaarden voor de verbetering van het aanbod liggen nog niet vast, maar moeten uiteraard passen in de ambitie van de MIVB om meer reizigers te vervoeren. De noodzaak van de remise moet niet meer worden aangetoond, aangezien er tegen 2014 nog een honderdtal trams worden geleverd.*

*Omwille van capaciteitsproblemen op de Noord-Zuidas moesten meer trams van het type T4000 besteld worden, teneinde de T3000 op lijn 4 te vervangen. De Marconi-remise is ideaal gelegen en kan een deel van de T4000 onderdak bieden. Op de lijnen 32 en 82 blijven de T3000-tramstellen met*

Les modalités d'amélioration de l'offre n'ont pas été arrêtées à ce stade, même s'il est évident que les mesures visées devront être à la hauteur des ambitions de croissance de la clientèle de la STIB. Plus spécifiquement, il n'est plus à démontrer la nécessité du dépôt, ne serait-ce que parce qu'il reste encore environ une centaine de nouveaux trams à livrer d'ici 2014, dans le cadre de la commande en cours.

Les problèmes de capacité sur l'axe Nord-Sud ont nécessité de prévoir davantage de T4000 dans la commande, afin de remplacer les T3000 sur la ligne 4. Le dépôt Marconi est idéalement situé par rapport à cette ligne et pourra abriter une partie des T4000. Quant aux lignes 32 et 82, elles garderont les tramways modernes à plancher bas (T3000) et pourront également être exploitées par le nouveau dépôt.

À ce stade-ci, il est prématuré de dire quelles lignes précises bénéficieront en priorité des améliorations de l'offre qui sont mises à l'étude.

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

**Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.-** Le permis d'environnement a bien été délivré par Bruxelles Environnement à la STIB le 16 juin 2011. Des recours ont ensuite été introduits par différents riverains. Les commissions de concertation étant favorables au projet et le Collège de l'environnement ayant déclaré les recours non fondés, j'ai logiquement suivi ces avis.

Je suis consciente de l'importance de ce projet non seulement pour la STIB, mais aussi pour les Bruxellois et la Région : avec ce dépôt, on doit assurer à la fois un développement et une modernisation du réseau de transports en commun.

Mais il fallait trouver un équilibre entre la nécessité d'une telle infrastructure et la qualité de vie des riverains à Forest, Uccle et Drogenbos. Des craintes légitimes avaient fait surface depuis longtemps. Cependant, les dernières moutures du projet rencontraient une partie des revendications des riverains, en tout cas en ce qui concerne la question des vibrations.

Après concertation avec ma collègue Brigitte Grouwels, j'ai demandé à ce que certaines mesures

*lage opstap rijden. Ze kunnen ook in de nieuwe remise terecht.*

*Het is te vroeg om nu al mee te delen welke lijnen als eerste in aanmerking zullen komen voor de voorgestelde verbeteringen.*

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

**Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).-** *Leefmilieu Brussel heeft op 16 juni 2011 een milieuvergunning aan de MIVB afgegeven. Meerdere buurtbewoners hadden beroep tegen die beslissing aangetekend, maar het Milieucollege heeft die beroepen ongegrond verklaard.*

*Dit project is een uitgelezen kans om het openbaarvervoersnet verder uit te bouwen en te moderniseren.*

*Wij moesten daarbij een evenwicht vinden tussen de noodzaak van een dergelijke infrastructuur en de levenskwaliteit van de omwonenden. Van bij het begin stootte dit project op protest, maar in de laatste versies is rekening gehouden met een aantal eisen van de buurtbewoners, met name op het vlak van de trillingen.*

*Na overleg met mijn collega Grouwels heb ik gevraagd dat een aantal maatregelen zouden worden genomen en studies zouden worden uitgevoerd om de mobiliteit in de wijk te verbeteren. Die maatregelen zullen worden uitgevoerd in samenwerking met de MIVB en de gemeenten Ukkel, Vorst en Drogenbos. Collega*

ou études soient réalisées pour améliorer la mobilité dans le quartier, via des engagements ou des travaux publics. Les mesures décidées devront être réalisées en collaboration avec la STIB et les autorités des trois communes. Pour certaines d'entre elles, Mme Grouwels avait déjà fait certaines démarches.

Ces mesures visent, d'abord, à proposer des solutions pour rendre prioritaire le passage du tram 82 au carrefour Neerstalle-Stalle.

En deuxième lieu, il s'agit de poursuivre la concertation avec les autorités flamandes pour décourager le trafic de transit provenant du ring et empruntant la chaussée de Ruisbroek vers le centre-ville, et le reporter vers le boulevard de l'Humanité. On est là typiquement dans l'aménagement d'une entrée de ville, et celle-ci est assez catastrophique, puisqu'on se retrouve avec un énorme flot de voitures dans un axe de plus en plus étroit, avec en plus le passage des trams chaussée de Neerstalle.

Il est donc nécessaire de mieux aménager cette chaussée de Ruisbroek, ce qui est prévu dans le cadre de la construction du dépôt Marconi. De même est-il prévu, en concertation avec les autorités flamandes, de faire en sorte qu'à partir de la sortie du ring, les voitures soient dirigées dans une autre direction.

Les mesures visent aussi à améliorer l'offre de transport public, en journée, entre le bas de Forest et le centre-ville, dans le cadre de la négociation du prochain contrat de gestion de la STIB.

Ensuite, il s'agit de permettre que les trams qui se rendent vers le dépôt ou le quittent puissent embarquer des passagers.

Enfin, il faut atténuer le problème des vibrations causées par le passage des trams dans la chaussée de Neerstalle, et ce dans le cadre du chantier d'aménagement du carrefour Neerstalle-Ruisbroek. Cela a également été prévu, vu que les Ucclois habitant au début de la rue de Stalle connaissent d'importants problèmes en ce domaine.

Il s'agit d'un point névralgique. La construction du dépôt Marconi devrait améliorer la situation en termes d'aménagements et de transports en commun.

*Grouwels had voor bepaalde maatregelen al een aantal acties opgestart.*

*Zo moet worden onderzocht op welke manier voorrang kan worden gegeven aan tram 82 op het kruispunt Neerstalle/Stalle.*

*Daarnaast moet het overleg met de Vlaamse overheid worden voortgezet om het verkeer dat afkomstig is van de Ring en de Ruisbroeksteenweg gebruikt om te leiden naar de Humaniteitslaan. Die invalsroute is momenteel een ware nachtmerrie, aangezien de weg alsmaar smaller wordt en nadien moet worden gedeeld met de trams in de Neerstalsesteenweg. De heraanleg van de Ruisbroeksteenweg is gepland in het Marconiproject, maar wij moeten er ook voor zorgen dat de wagens vanaf de Ring een andere richting worden uitgestuurd.*

*Voorts moet in het volgende beheerscontract van de MIVB worden onderhandeld over een verbetering van het openbaarvervoersaanbod tussen Laag-Vorst en het stadscentrum.*

*Bovendien moeten trams die naar en van de remise komen, reizigers kunnen meenemen.*

*De trillinghinder veroorzaakt door de trams in de Neerstallestraat zal worden aangepakt in het kader van de werken aan het kruispunt Neerstalle/Ruisbroek.*

*Het gaat om een belangrijk pijnpunt. De bouw van de Marconiremise zou de situatie moeten verbeteren op het vlak van de doorstroming en het openbaar vervoer. De buurtbewoners kunnen gerust zijn: het is de bedoeling om de problemen op te lossen en niet om de situatie nog ingewikkelder te maken.*

Je connais les revendications des riverains, qui m'ont souvent interpellée sur ce dossier. Mon message est que ce projet vise à apporter des solutions, non à compliquer encore la situation.

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

**Mme Céline Delforge.-** Je ne me réjouirai pas de la confirmation du partenariat public-privé. Dans les pays où il a été recouru de manière intensive à cette formule, elle s'est très rarement, voire jamais, révélée positive pour le public. C'est presque toujours le privé qui en tire avantage et le transfert de risques n'existe pas réellement.

En l'espèce, en quoi consistera le transfert de risques pour le privé ? Le privé sera-t-il payé selon un prix fixe ou dépendra-t-il de recettes ? Dans ce dernier cas, quelles seront-elles ? Pour une autoroute, le risque est que les voitures qui passent au péage ne soient pas assez nombreuses. En l'occurrence, je n'identifie pas pareil transfert de risques. Pourriez-vous m'éclairer sur ce volet ?

Vous affirmez qu'aucun chiffre ne peut être dévoilé avant la conclusion du contrat. Mais sachez que j'exigerai a posteriori les calculs comparatifs, lorsque tout risque commercial sera écarté. Je demanderai alors de pouvoir disposer de l'étude comparative ; nous pourrons la confronter à la réalité, ce qui sera extrêmement intéressant.

Je persiste à douter qu'il soit plus intéressant de recourir à un PPP qu'à un financement public pour la construction d'un bâtiment.

**M. le président.-** La parole est à Mme de Groote.

**Mme Julie de Groote.-** Je voudrais remercier la ministre et dire que le dépôt Marconi ne doit pas être vu comme une menace par les riverains, mais plutôt comme une opportunité d'améliorer la situation existante. Il ne s'agit pas de cicatriser ce qui va advenir demain, mais plutôt ce qui existe aujourd'hui en matière de vibrations ou de desserte.

Il serait intéressant d'être tenus au courant. Vous me direz que nous pouvons régulièrement vous poser des questions écrites. Que ce soit embarquer des passagers dès le dépôt ou répondre au problème de vibrations, cela dépend du niveau régional et de

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Ik ben niet echt verheugd over deze publiek-private samenwerking. Ik betwijfel of zo een PPS interessanter is dan een overheidsfinanciering voor de constructie van een gebouw. In landen waar veel gebruik van deze formule wordt gemaakt, is ze zelden positief voor de burgers. Het is vooral de privépartner die er wel bij vaart en de risico-overdracht is nagenoeg onbestaande.*

*Waaruit bestaat de risico-overdracht voor de privépartner in dit dossier? Zal de privépartner een vaste prijs ontvangen of zal de financiering van de inkomsten afhangen? Over welke inkomsten gaat het dan precies?*

*U kunt geen cijfers vrijgeven tot het contract gesloten is. Is het mogelijk om ons de vergelijkende studie te bezorgen zodra elk commercieel risico geweken is? Dan kunnen we ze toetsen aan de realiteit.*

*Mijn twijfels over de voordelen van een PPS zijn zeker niet verdwenen.*

**De voorzitter.-** Mevrouw de Groote heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Groote (in het Frans).-** *De Marconiremise moet inderdaad door de bewoners niet gezien worden als een bedreiging, maar eerder als een kans om de huidige situatie te verbeteren.*

*Het zou interessant zijn op de hoogte te blijven van de situatie. U zei dat we u regelmatig schriftelijke vragen mochten stellen. Zaken zoals de vibratieproblemen vallen binnen de bevoegdheid van het gewest en van de MIVB in het bijzonder.*

*Voor de opvolging is dat minder het geval. Toch zou het interessant zijn op de hoogte te blijven van*

la STIB en particulier.

Pour le suivi, cela relève moins du domaine régional. Il serait toutefois intéressant d'être tenus au courant de la concertation avec les autorités flamandes - quelle autorité flamande sera concernée, quand et comment - et de la concertation avec les autorités communales. Un bon suivi pourrait rassurer concrètement les habitants.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Pour la formule DBFM, l'avantage est que le privé qui va construire ce dépôt sera aussi en charge de sa maintenance. Dans un contrat classique, une fois la construction terminée, l'entrepreneur touche son argent et disparaît. Le fait de devoir assurer le suivi et la maintenance responsabilise le partenaire privé, parce que si les frais d'entretien devaient se révéler supérieurs à la somme fixe entérinée par le contrat, cela serait à la charge du partenaire privé.

Il s'agit là d'un avantage non négligeable. Dès que le contrat sera signé, nous pourrons vous chiffrer cet avantage plus concrètement.

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

**Mme Céline Delforge.-** Cela sous-entend-il que, quand le privé se contente de construire, nous ne serions pas assez strictes, lors de la réception, sur la qualité du bâti ? Cela veut-il dire que le privé se permet de nous "vendre" un travail bâclé quand il n'est pas lié par ce genre de contrat de maintenance ? S'il y a des malfaçons, les pouvoirs publics ne sont quand même pas démunis face aux constructeurs !

D'autre part, avez-vous prévu, dans cette formule de maintenance, un minimum de clauses sociales assurant des emplois pour les Bruxellois, et ce avec des contrats aussi sécurisants en termes d'emploi que ne le serait un contrat avec les pouvoirs publics ? Dans le cas contraire, je pense que c'est un mauvais calcul de la part de la Région.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Par le passé, nous avons été confrontés, dans le cas des constructions de routes par exemple, à de très

*het overleg dat wordt gepleegd met de Vlaamse en gemeentelijke overheden. Dat zou de bewoners ook geruststellen.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het voordeel van de DBFM-formule is dat de privépartner die de stelplaats bouwt, ook verantwoordelijk wordt voor het onderhoud ervan. Bij de klassieke aanpak verdwijnt de ondernemer zodra hij betaald is. Een privépartner die het onderhoud moet verzekeren, zal zijn verantwoordelijkheid nemen en ervoor zorgen dat de onderhoudskosten niet te hoog oplopen, want die zijn voor zijn rekening.*

*Dat is een niet te verwaarlozen voordeel. Zodra het contract is gesloten, kunnen we dat becijferen.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Moeten we daaruit afleiden dat wanneer een privébedrijf alleen voor de bouw instaat, we niet streng genoeg zijn wat de kwaliteit van het gebouw betreft? Betekent dat dat een privébedrijf ons knoeiwerk durft verkopen wanneer het niet verplicht is de constructie te onderhouden? De overheid staat toch niet machteloos tegenover misbruik!*

*Zijn er in die onderhoudsformule sociale clausules voorzien rond werkgelegenheid voor Brusselaars, en wel met contracten die even goed zijn als een overheidscontract? Zo niet denk ik dat het geen goede zaak is voor het gewest.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *We hebben in het verleden onaangename verrassingen gehad, bij de aanleg van wegen,*

mauvaises surprises, où nous nous étonnions qu'au bout de quelques années ces routes étaient en très mauvais état. Forts de ces expériences malheureuses, les cahiers des charges pour les contrats classiques sont devenus très exigeants. Les normes qualitatives exigées aujourd'hui sont très élevées et des contrôles poussés assurent leur respect.

Cependant, une formule de type DBFM reste un procédé très intéressant pour certaines infrastructures très coûteuses, pour lesquelles on sait que les pouvoirs publics n'ont pas le budget nécessaire. Nous n'allons pas pour autant l'appliquer à grande échelle en Région bruxelloise mais, ici et là, pour des projets bien choisis, nous pensons que cela va permettre à la Région d'avancer dans son développement tout en garantissant un travail de qualité.

En ce qui concerne votre souci des clauses sociales, celles-ci font parties intégrantes de tout contrat passé entre Bruxelles Mobilité et une entreprise privée.

- *Les incidents sont clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE**

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

**concernant "l'impact des suppressions de lignes et diminutions de services de 'De Lijn' dans et autour de la Région bruxelloise ainsi que son projet de déploiement d'un tram sur le territoire de notre Région".**

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

**Mme Céline Delforge.-** Le 16 avril 2012 est un jour triste pour les transports en commun en Région bruxelloise. En effet, outre les lignes 41, 54 et 21 de la STIB qui se sont vues amputées de quelques arrêts, la société flamande de transports en commun

*bijvoorbeeld, die na enkele jaren in erbarmelijke staat bleken te verkeren. Daardoor zijn de lastenboeken voor klassieke contracten erg veleisend geworden. De kwalitatieve normen liggen zeer hoog en het respecteren ervan wordt afgedwongen met doorgedreven controles.*

*Toch blijft de DBFM-formule interessant voor sommige zeer dure infrastructuurwerken waarvoor de overheid niet voldoende geld heeft. We zullen ze in het Brussels Gewest niet op grote schaal toepassen, maar wel voor een aantal projecten. Zo kan het gewest met de nodige kwaliteit verder ontwikkelen.*

*De sociale clausules maken deel uit van elk contract tussen Mobiel Brussel en een privéonderneming.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de gevolgen van de afschaffing van lijnen en van de inkrimping van de dienstverlening van De Lijn in en rond het Brussels Gewest, alsook haar plan voor de aanleg van een tramspoor op het grondgebied van ons Gewest".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Voor het openbaar vervoer in Brussel was 16 april 2012 een zwarte dag. Niet alleen heeft de MIVB enkele stopplaatsen op de lijnen 41, 54 en 21 afgeschaft, ook De Lijn heeft haar aanbod ingrijpend

De Lijn a, elle aussi, procédé à une diminution de sa desserte dans des proportions beaucoup plus angoissantes. Il s'agit en effet de mesures d'économie qui se traduisent par la suppression ou la diminution de services de nombreuses lignes.

Pour ce qui concerne De Lijn en Brabant flamand, il s'agit de :

- la suppression de dix lignes ;
- l'amputation de l'itinéraire de 21 lignes soit en heures creuses, soit en permanence ;
- la diminution par deux de la fréquence de 23 lignes, dont neuf lignes qui ne circuleront plus qu'aux heures de pointe ;
- la suppression de plusieurs trajets sur la totalité des lignes, à savoir les premiers et derniers départs, mais également des passages en heures creuses ou des services partiels de renfort en heure de pointe.

Cette diminution drastique du service de transport en commun autour et - dans une moindre mesure - à l'intérieur de notre Région aura un impact indéniable sur la mobilité bruxelloise. Une partie des usagers lésés va se rabattre sur la voiture ce qui aura des conséquences catastrophiques, connaissant le coût collectif de la voiture et de la congestion, particulièrement en milieu urbain. Une autre partie des usagers risque de se rabattre sur les services de la STIB, alors que celle-ci connaît déjà actuellement un certain niveau de saturation.

Comment ces navetteurs vont-ils rejoindre Bruxelles sans conséquences fâcheuses pour notre Région et pour l'environnement en général ?

Il y a lieu de s'interroger sur les conséquences de ces modifications et sur la concertation qui a prévalu à toutes ces mesures.

Par ailleurs, ces choix ne seront pas sans conséquences sur la congestion du ring. Il est frappant de constater que ce sont les mêmes acteurs qui demandent l'élargissement du ring et qui diminuent la desserte de transports en commun ! Cela amène à s'interroger sur la pertinence des argumentaires.

Enfin, les mesures évoquées ici seront, semble-t-il, suivies d'une seconde opération de diminution de

afgeslankt.

*In Vlaams-Brabant worden er 10 lijnen afgeschaft, op 21 lijnen wordt het aanbod ofwel tijdens de daluren ofwel permanent verminderd en op 23 lijnen wordt de frequentie gehalveerd. Ook heel wat eerste en laatste ritten, ritten tijdens de daluren evenals bijkomende ritten tijdens de spitsuren worden zonder meer afgeschaft.*

*Ook Brussel wordt door deze drastische ingreep getroffen. Sommige reizigers zullen de auto opnieuw gebruiken, met alle gevolgen van dien voor het dichtslippen van de stad. Anderen zullen terugvallen op de MIVB terwijl die toch al overgevraagd is.*

*Hoe zullen pendelaars naar Brussel komen zonder al te desastreuze gevolgen voor het gewest en het leefmilieu?*

*Men mag vragen stellen bij de gevolgen van dit alles en bij het overleg dat aan deze beslissing is voorafgegaan.*

*De beslissingen genereren ook effecten op de Ring. Het is onvoorstelbaar dat dezelfde actoren enerzijds om een verbreding van de Ring vragen maar tegelijk het openbaar vervoeraanbod inkrimpen.*

*Deze maatregelen zullen bovendien gevuld worden door een tweede inkrimping van het aanbod van De Lijn.*

*Is er daarover met ons gewest overlegd?*

*(Opmerkingen van de heer Didier Gosuin)*

*De reizigers zullen de oververzadigde metro moeten nemen of de fiets, maar dan moeten ze flink bergop rijden.*

*Ook de randwegen in en rond Brussel worden zwak bediend. Heel wat mensen rekenen op diensten van De Lijn om plaatsen te bereiken die goed bediend worden door de MIVB. Die mensen zullen voortaan ook de wagen moeten nemen.*

*Een ander probleem zijn de interregionale lijnen, die De Lijn en de MIVB samen moeten uitbaten. Die zijn op zich een goede zaak en het is spijtig dat er vroeger al enkele afgeschaft werden.*

l'offre de De Lijn.

Quelle concertation a été mise en place avec la Région à ce sujet ? Je ne sais pas et j'aimerais le savoir.

*(Remarques de M. Didier Gosuin)*

Je parle bel et bien de faiblesses. Dans ce cas, ils prendront le métro, qui est déjà saturé, ou le vélo, mais les rues montent et cela sera compliqué. Il s'agit d'un exemple très simple et concret.

De la même façon, nous connaissons les faiblesses des rocades dans et autour de Bruxelles. À ce niveau-là également, on constate de fortes diminutions. Je peux par exemple vous donner le cas de gens qui habitent en périphérie et qui utilisent le service De Lijn pour rejoindre un endroit bien desservi par la STIB. Dès lors, les gens dans ce cas de figure devront prendre la voiture ! Voilà la première partie de la problématique.

L'autre partie concerne les projets - pas si récents, mais dont on parle de plus en plus - de déploiement de lignes transrégionales et interrégionales qui seraient communes à la STIB et à De Lijn.

Je n'ai aucune opposition de principe à ce type d'actions. Il est d'ailleurs malheureux que l'on ait supprimé les lignes qui existaient précédemment. Jeune, je me rappelle encore avoir pris le tram jusqu'à Vilvorde !

Tout cela est un peu paradoxal. Nous sommes perdus lorsque l'on voit que l'on supprime actuellement la desserte, que l'on veut élargir le ring mais que, parallèlement, on aimerait développer des projets concernant les trams. Ainsi, la lecture des choix de nos voisins n'est pas très claire, mais elle n'est pas sans conséquences pour nous.

Ces lignes transrégionales sont déjà bien mises en projet. On peut trouver quelques informations sur cette problématique à laquelle je suis, a priori, favorable, même si celle-ci suscite malgré tout une série d'interrogations.

Il est une question quasiment extérieure à la STIB et à De Lijn, mais qui doit néanmoins être réglée, à savoir celle de l'ouverture à la concurrence.

*Nu wil Vlaanderen bepaalde lijnen afschaffen en de Ring verbreden, maar tegelijkertijd wil het ook tramlijnen naar Brussel ontwikkelen. Dat is toch weinig consequent.*

*Een van de problemen die hierbij opduiken is de open mededinging.*

*Om Europese boekhoudkundige redenen, moeten we een beroep doen op publiek-private samenwerking (PPS). De bussen van De Lijn rijden vandaag op de wegen in het Brussels Gewest, die voor iedereen openbaar zijn.*

*Als een tram van De Lijn echter op de rails van de MIVB zou rijden, kan Veolia Transport dan ook niet het recht opeisen om die rails te mogen gebruiken?*

*Dat zou geen goede zaak zijn voor de kwaliteit van het Brusselse openbaar vervoer en ook niet voor De Lijn, trouwens.*

*Ik ben altijd voorstander van meer openbaar vervoer, maar hoe kunnen we dit allemaal in een goede verstandhouding regelen en alle inconsequenties oplossen?*

*Net als het GEN kan transregionaal openbaar vervoer goed of slecht uitdraaien. We moeten mensen aanmoedigen om het openbaar vervoer te nemen, maar het is niet de bedoeling dat we de stadsvlucht aanmoedigen door plaatsen buiten het gewest beter bereikbaar te maken.*

*Nu al duren verplaatsingen binnen het gewest vaak langer dan verplaatsingen van en naar Brussel. Mensen zullen zich afvragen waarom ze nog de Brusselse belastingen en huurprijzen zouden betalen, als ze elders een rechtstreekse lijn kunnen nemen.*

*De bedoeling is vooral dat wie nu met de auto naar Brussel komt, in plaats daarvan de tram neemt.*

*Hetzelfde geldt voor de leegstaande kantoren in Zaventem. Een beter openbaar vervoer kan de Brusselaars stimuleren om werk te zoeken in en rond de luchthaven, maar het is niet de bedoeling om de leegstaande en erg goedkope kantoren goed bereikbaar te maken, want dat kan leiden tot een fiscale concurrentiestrijd tussen de gewesten!*

Nous l'avons vu, nous sommes forcés de recourir à des partenariats public-privé (PPP) pour des raisons de comptabilité européenne. Aujourd'hui, des bus De Lijn circulent sur des routes de la Région, ouvertes à tous jusqu'à nouvel ordre.

Toutefois - et c'est ce qu'il conviendrait de préciser, par exemple en matière de matériel roulant - , si un tram De Lijn se mettait à rouler sur des rails de la STIB, n'encourrions-nous pas le risque de voir Veolia Transport réclamer également le droit de rouler sur des rails de la STIB ?

C'est un point qui nécessite une grande prudence. En agissant de la sorte, n'ouvrions-nous pas en quelque sorte un droit à la concurrence extérieure tout à fait dangereux pour notre Région et la qualité de son transport en commun ? De Lijn ne s'en porterait d'ailleurs pas mieux selon moi.

D'autre part, je me pose la question de savoir comment l'on pourrait organiser tout cela en bonne entente et dépasser les contradictions auxquelles nous sommes confrontés. Bien sûr, je le répète, nous sommes tous en faveur de l'idée qu'il y ait davantage de transports en commun.

Ceux-ci peuvent être transrégionaux là où cela est justifié. Mais tout comme pour le RER, cela peut s'avérer la pire comme la meilleure des choses. Nous devons donc bel et bien nous assurer que ce que nous visons est un report modal et que nous n'augmenterons pas l'accessibilité de points extérieurs à la Région en forçant ou facilitant par exemple l'exode urbain.

En outre, nous savons que le temps de parcours intrarégional est déjà souvent plus long que l'accessibilité de Bruxelles depuis l'extérieur. Il ne faudrait pas que les gens en viennent à se demander pourquoi ils devraient encore payer les impôts et les loyers bruxellois, alors qu'une ligne directe passe non loin de là.

Nous nous devons de réfléchir à ce genre de projets afin que les gens qui, aujourd'hui, viennent en voiture à Bruxelles, réalisent demain qu'un superbe tram passe à proximité et finissent par monter dedans.

De la même manière et inversement peut-être, on parle toujours de la desserte de Zaventem. Il y a, d'une part, l'aéroport de Zaventem et, d'autre part,

*Eventuele nieuwe lijnen moeten ook rekening houden met de Brusselaars en met de verplaatsingen binnen het gewest, bijvoorbeeld wat de afstand tussen de haltes of de rittenschema's betreft.*

*Door de afslanking van haar aanbod bewijst De Lijn uitsluitend geïnteresseerd te zijn in het woon-werkverkeer van de pendelaars.*

*Dat hangt ook samen met het tewerkstellingsvraagstuk. Weet men wel zeker dat nieuwe, misschien wel Vlaamse, trambestuurders geen Brusselse banen inpikken? Ook de taalvereisten komen weer in het vizier. Op een bepaald moment moeten die knopen wel worden doorgehakt.*

*Is ook gediscussieerd over het feit dat enerzijds een deel van het busaanbod wordt geschrapt en anderzijds over een project voor een nieuwe tram wordt gesproken? Wat neemt Vlaanderen voor haar rekening inzake openbaar vervoer in Brussel? Groei of krimpt haar inbreng? Investeert Vlaanderen in trams?*

*Hoeven staat de reflectie over de wijze waarop dergelijke tramlijnen worden georganiseerd? Wie is eigenaar van welk type infrastructuur? Krijgen we MIVB-sporen op Vlaams grondgebied en omgekeerd? Of blijft elke partner eigenaar van de eigen sporen?*

*Heel wat praktische vragen rijzen, maar ook algemene vragen over mobiliteit. Hoe wordt met ons buurgewest samengewerkt? Vlaanderen stelt wel mooie projecten voor maar vermindert tegelijkertijd haar openbaarvervoersaanbod naar ons gewest.*

Zaventem et ses bureaux vides. Il ne faudrait pas non plus que, sous couvert de faire venir des travailleurs bruxellois vers le site de Zaventem qui regorgerait d'emplois pour personnes peu qualifiées, l'on rende extrêmement accessibles des bureaux vides et peu chers, qui pourraient devenir le fer de lance d'une concurrence fiscale entre Régions !

Dès lors, il convient de rester attentif au risque de délocalisation d'entreprises, particulièrement celles installées dans des bureaux. Nous devons en discuter.

D'autre part, la création de ces lignes doit être pensée en tenant compte également des Bruxellois, sans quoi la situation serait absurde. Les lignes de tram ne sont pas installées au hasard et il convient notamment de réfléchir à la distance séparant les arrêts. Le déplacement intrabruselois n'est peut-être pas le même que le déplacement extrabruselais, mais il convient de demeurer attentif aux horaires.

Lorsque De Lijn supprime ses premiers et ses derniers services, force est de constater que c'est la navette que l'on tâche de préserver, mais que les déplacements sortant du cadre "domicile-travail" sont totalement laissés pour compte.

Cela touche évidemment aussi à la question de l'emploi. A-t-on des assurances sur le fait que des conducteurs de nouveaux trams, éventuellement flamands, ne prendront pas de l'emploi bruxellois ? De la même façon, se posent toutes les questions de bilinguisme. Il faudra qu'à un moment donné on puisse répondre à tout cela.

Des discussions ont-elles eu lieu compte tenu du fait que, d'une part, on supprime une part de l'offre de bus et que, de l'autre, on entend parler de projet de tram ? Que fait la Flandre par rapport à sa collaboration en matière de transport en commun avec Bruxelles ? Va-t-elle l'augmenter ou la diminuer ? Va-t-elle investir dans des trams ?

Où en est la réflexion autour de la façon dont de telles lignes de tram doivent s'organiser ? Qui reste propriétaire de quelles infrastructures ? Aurons-nous des rails de la STIB sur le territoire flamand ou inversement ? Chacun restera-t-il propriétaire de ses rails ?

On le voit bien, il y a toute une série de questions pratiques mais également des questions globales de mobilité. Ainsi, de quelle manière collabore-t-on avec la Région voisine qui, d'une part, a des projets sympathiques et positifs - même s'ils soulèvent une série de questions - , mais qui, d'autre part, diminue sa desserte en transports en commun vers notre Région ?

*Discussion*

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

**M. Hervé Doyen.**- J'avais préparé une longue interpellation sur le même sujet, mais le Bureau n'a pas souhaité la joindre à celle de Mme Delforge.

**M. le président.**- Ici, nous sommes en commission. Ce n'est pas le lieu pour régler vos comptes.

**M. Hervé Doyen.**- Concernant la suppression ou la diminution de fréquence de certaines lignes, j'ajoute que la société De Lijn a également décidé de raccourcir le parcours de certains de ses bus, par exemple en déplaçant leur terminal de Bruxelles Chapelle à Bruxelles Midi. Mon groupe juge positivement cette réduction des trajets en Région bruxelloise. En effet, il convient d'épargner le Pentagone en installant les terminaux aux abords de pôles intermodaux efficaces, comme les gares du Midi, du Nord ou de l'Ouest.

Il me semble important d'encourager les débarquements dans des lieux où l'espace est suffisant et où le rapport modal vers les transports en commun ou la mobilité douce est performant. C'est d'ailleurs la situation que nous connaissons aujourd'hui. Il suffit pour s'en convaincre de constater qu'à la gare de l'Ouest, tout le monde descend des bus.

Je m'associe à Mme Delforge pour vous demander si des concertations ont eu lieu avec la STIB préalablement à ces suppressions de lignes. Par ailleurs, la STIB a-t-elle relevé un impact sur la fréquentation de ses lignes, la plupart des changements apportés par De Lijn visant une moindre pénétration en Région bruxelloise ?

J'en viens à la modulation et la coordination des différents réseaux de transport en commun en

*Bespreking*

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).**- *Ik wou een interpellatie over ditzelfde onderwerp houden, maar het Bureau heeft ze niet aan die van mevrouw Delforge willen koppelen.*

**De voorzitter.**- De commissie is niet de aangewezen plaats om uw rekeningen te vereffenen.

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).**- *De Lijn heeft beslist het tracé van sommige buslijnen in te korten. Zo is bijvoorbeeld het eindstation Brussel-Kapellekerk naar Brussel-Zuid verhuisd. Mijn fractie vindt dat een goede zaak. De Vijfhoek moet worden gespaard. Eindhaltes van het openbaar vervoer worden het beste ingepland vlakbij stations zodat reizigers gemakkelijk kunnen overstappen. Aan het Weststation bijvoorbeeld stapt iedereen van de bus.*

*Ik sluit me bij de vraag van mevrouw Delforge aan of voorafgaand overleg met de MIVB over de afschaffing van de lijnen heeft plaatsgevonden. Is de MIVB bewust van de impact op haar lijnen? De meeste veranderingen die De Lijn heeft ingevoerd, mikken op minder ritten op het Brussels grondgebied. Heel wat bussen van De Lijn die Brussel inrijden, zijn vrijwel leeg.*

*Dat is bijvoorbeeld het geval voor de bussen op de Leopold II-laan die naar het Noordstation rijden. Bussen rijden leeg rondom Neder-over-Heembeek over gewestwegen, terwijl in deze zone veel vraag naar openbaar vervoer is.*

*De stad Brussel zou De Lijn kunnen vragen hier een aantal tracés uit te werken.*

*Indien nodig kunnen de bussen van De Lijn over de Romeinsesteenweg rijden. Die ligt op het*

Région bruxelloise. L'on doit constater que nombre de bus de la société De Lijn roulent quasiment à vide depuis les limites de la Région bruxelloise, dans le sens entrant vers la ville de Bruxelles.

Tel est le cas sur le boulevard Léopold II, par exemple, pour les bus qui se succèdent vers la gare du Nord. Des bus contournent Neder-over-Heembeek en empruntant à vide des voiries régionales, alors que cette zone est mal desservie par les transports publics et que la demande y est forte.

À moins que cette situation ne soit prochainement résolue en dotant suffisamment la STIB pour développer les lignes desservant Neder-over-Heembeek, la commune de Bruxelles-Ville sera tentée d'y accueillir des lignes De Lijn en demandant leur exploitation sur des parcours plus attractifs.

Au besoin, De Lijn pourrait passer par la chaussée Romaine, cette chaussée étant située sur le territoire des deux Régions.

Je m'interroge dès lors sur le projet de la Région bruxelloise concernant l'articulation des réseaux STIB et De Lijn. La société De Lijn devra-t-elle combler les manquements de la STIB à desservir complètement et correctement sa Région ?

Cette question s'impose avec davantage de pertinence quand on aborde le volet de l'interpellation consacré à l'instauration de nouvelles lignes de tram en périphérie jusque dans notre Région, et ce dans le cadre du plan "Mobiliteitsvisie De Lijn 2020". Je me montre plus enthousiaste et moins alarmiste que ma collègue. Ce projet m'intéresse non seulement parce qu'il touche ma commune, mais surtout parce qu'il répond aux objectifs du Plan Iris 2 en matière de réduction de la circulation, de transfert modal et d'amélioration de la qualité de l'air, et qu'il constitue un argument indéniable pour convaincre les navetteurs réfractaires à lâcher leur voiture par manque d'alternatives dignes de ce nom.

En outre, ce projet pourrait constituer une réponse en faveur du non-élargissement du ring. Aussi, s'il est correctement mené, je n'y vois aucune sourde concurrence communautaire, ni une volonté flamande de mainmise sur le réseau régional bruxellois.

*grondgebied van beide gewesten.*

*Het gewest heeft plannen voor een betere afstemming van de netwerken van De Lijn en de MIVB. Moet De Lijn misschien de ontoereikende dienstverlening van de MIVB invullen?*

*Soortgelijke vragen heb ik over de transregionale tramlijnen, die kaderen in de 'Mobiliteitsvisie De Lijn 2020'. Ik zie het minder zwart in dan mijn collega. Het plan beantwoordt aan de doelstellingen van het Iris 2-plan inzake de vermindering van het verkeer, de modale transfer en de betere luchtkwaliteit, omdat het pendelaars kan stimuleren om het openbaar vervoer te nemen.*

*Het kan ook een alternatief bieden voor de uitbreiding van de Ring. Als dit plan correct wordt uitgevoerd, zie ik niet meteen een blinde concurrentie tussen de gewesten, noch een Vlaamse poging om het Brusselse openbaar vervoer over te nemen.*

*We moeten wel waakzaam blijven en zorgen voor een goede coördinatie en een coherente aansluiting van de twee netwerken, zowel wat de trajecten, de infrastructuur als de tarieven betreft.*

*Hoe ziet het Brussels Gewest dit plan? Welke standpunten verdedigt de regering inzake het traject, het aanbod en de frequentie?*

*Krijgt De Lijn de volledige vrijheid of zult u de rol van deze maatschappij beperken tot het afzetten van de passagiers op enkele grote overslagpunten, waarna de MIVB het overneemt?*

*Vindt u dat de 'Mobiliteitsvisie De Lijn 2020' rekening moet houden met de Brusselaars, of die nu in of buiten Brussel werken? Hoe vertaalt zich dat in uw visie op lijnen, aansluitingen, frequenties en uurregelingen?*

*Wilt u dat De Lijn en de MIVB de tramsporten samen aanleggen en beheren of zal de Lijn de infrastructuur alleen beheren? Dat laatste zou een probleem zijn, want het netwerk is al erg dicht en er is nauwelijks ruimte voor bijkomende eigen beddingen.*

*Verkiest u een gezamenlijk tarief of vrije concurrentie tussen de twee netwerken?*

Nous devons cependant rester vigilants en vue d'une coordination et d'une imbrication cohérente entre les deux réseaux aussi bien en termes de tracés et de gestion des infrastructures que sur le plan tarifaire, tout en incluant tant les besoins des Bruxellois que ceux des navetteurs.

J'insiste sur la nécessité d'une véritable concertation entre les deux Régions ainsi qu'avec les gestionnaires des transports en commun et les communes.

Je souhaite par ailleurs vous interroger sur la façon dont la Région bruxelloise reçoit ce projet, sur le point de vue et la stratégie qu'elle défend auprès de ses auteurs.

Quelle est la position du gouvernement en matière de tracé, d'offre et de fréquence ?

Donnez-vous toute liberté à De Lijn au niveau de la pénétration de ses lignes sur le territoire bruxellois ? Au contraire, défendez-vous des limites géographiques, quelques grands points d'acheminement au-delà desquels les véhicules de la STIB ou d'autres modes de transport se chargerait de prendre le relais et gérer le flux des voyageurs ?

Entendez-vous le plan "Mobiliteitsvisie De Lijn 2020" comme un projet devant prendre en compte les besoins des Bruxellois en ce compris ceux travaillant à Bruxelles et ceux travaillant en dehors de Bruxelles ? Comment cela se traduit-il dans vos injonctions de tracés de dessertes, de correspondances, de fréquences et d'horaires ?

En matière de déploiement d'infrastructures sur la Région de Bruxelles-Capitale, leur exploitation et leur maintenance, soutenez-vous un réseau de voies ferrées partagé et géré conjointement par la STIB et De Lijn ? Au contraire, envisagez-vous un réseau où De Lijn gèrerait seule ses infrastructures ? Cette dernière position poserait, il me semble, un problème car le réseau est déjà très dense et il est difficile d'imaginer de nouveaux sites propres à De Lijn.

En termes de politique tarifaire, privilégiez-vous une tarification unifiée ou une mise en concurrence des différents réseaux ?

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

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Pour Groen, peu importe de qui émane l'offre en transports publics, et tant mieux si De Lijn ou les TEC peuvent avoir une offre complémentaire à celle de la STIB et de la SNCB.

*Nous avons des objectifs en termes de mobilité et nous devons pouvoir les atteindre avec les moyens disponibles. Je ne vois donc pas les projets de De Lijn comme une menace, mais plutôt comme une opportunité.*

*Lors de la discussion du contrat de gestion de la STIB la semaine dernière, il s'est avéré que les tarifs et l'information relatifs aux trajets des bus De Lijn posaient problème. Il conviendrait pourtant qu'ils fassent l'objet d'une bonne publicité.*

*Pourquoi ne peut-il y avoir d'entente avec la STIB à propos des trajets parcourus par De Lijn ? J'espère que les représentants de la STIB sont revenus avec des projets productifs pour la collaboration avec De Lijn de leur voyage d'étude en Suisse.*

*De Lijn a des projets importants pour 2020, notamment à Jette pour aller vers le Heysel. Cependant, des problèmes de permis d'urbanisme ou d'aménagement du territoire se poseront peut-être encore.*

*Quel est l'agenda ? Comment se déroulent les négociations ? Cela ne peut être résolu uniquement au niveau régional, mais heureusement le bourgmestre de Jette voit ce projet comme une opportunité.*

*Comment vous y prenez-vous pour que De Lijn développe des projets en collaboration avec la STIB et le gouvernement bruxellois ? Des espaces publics devront-ils être sacrifiés ou De Lijn veut-elle utiliser le tracé de la STIB, comme l'a suggéré Mme Delforge ? Comment vous y prendrez-vous concrètement ?*

**Mevrouw Annemie Maes.-** Voor Groen maakt het niet uit wie openbaar vervoer aanbiedt. Als De Lijn of de TEC hier een aanvullende rol kunnen spelen, is dat een pluspunt, voor zover hun aanbod bij dat van de MIVB en de NMBS aansluit.

Wij streven bepaalde mobiliteitsdoelstellingen na die we moeten kunnen realiseren met de middelen die vorhanden zijn. Ik zie de plannen van De Lijn dus niet als een bedreiging, maar als een opportuniteit. Wel blijven er nog heel wat hindernissen om alles gestroomlijnd te laten verlopen.

Vorige week bij de besprekking van de beheersovereenkomst van de MIVB was het duidelijk dat de tarifering en informatieverstrekking pijnpunten zijn. Als er een Lijnbus rijdt op een bepaald traject, dan moet dat zo breed mogelijk bekendgemaakt worden. Hetzelfde geldt voor de tickets.

Waarom kunnen er geen afspraken worden gemaakt met de MIVB over de trajecten die De Lijn aflegt? In Zwitserland zijn afspraken tussen verschillende openbare vervoersmaatschappijen geen probleem. Een MIVB-vertegenwoordiger verwees eerder naar de studiereis van de MIVB in Zwitserland om er hun 'good practices' te bestuderen. Ik hoop dat de vertegenwoordigers van de MIVB met productieve projecten zijn teruggekomen om ze samen met De Lijn uit te werken.

De Lijn heeft in 2020 belangrijke projecten lopen, onder meer in Jette om naar de Heizel te rijden. Problemen op het vlak van stedenbouwkundige vergunningen of ruimtelijke ordening zullen er wellicht nog opduiken.

Wat is de tijdsplanning? Hoe verlopen de besprekkingen? Dit kan niet louter op het gewestelijk niveau worden opgelost. Gelukkig ziet de burgemeester van Jette dit als een opportuniteit. Andere burgemeesters zouden dit als een bedreiging beschouwen en er voorwaarden aan verbinden.

Hoe gaat u om met het feit dat De Lijn projecten uitwerkt samen met de MIVB en de Brusselse regering om een aanbod te creëren? Er zal allicht openbare ruimte opgeofferd moeten worden om dat tracé te rijden of wil De Lijn het tracé van de MIVB gebruiken, zoals mevrouw Delforge

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je suis heureuse du ton de cette interpellation. En effet, d'autres parlementaires ont émis par le passé des avis très critiques sur la présence des bus de De Lijn à Bruxelles. Tout le monde semble surpris aujourd'hui par la décision de De Lijn d'abandonner certaines lignes, avec l'objectif de raccorder celles-ci à des noeuds importants du réseau de transports en commun à l'intérieur de Bruxelles, pour encourager les gens à effectuer le transfert vers le réseau de la STIB.

La vigilance qui s'impose à tous les gouvernements en termes de dépenses a certainement contribué à influencer cette décision. Ce thème a été abordé à plusieurs reprises lors de rencontres avec ma collègue flamande, Hilde Crevits, qui visaient à améliorer la coordination des transports en commun de De Lijn et de la STIB en Région bruxelloise.

Les modifications de l'offre de transport en commun qui concernent la Région voisine sont régies par l'accord de coopération de 1991, date à laquelle ont été créées les trois sociétés de transports en commun régionaux. Conformément à cet accord, De Lijn a sollicité et reçu l'accord du gouvernement régional et a impliqué Bruxelles Mobilité et la STIB dans la réflexion.

La proposition finale de De Lijn consiste à concentrer les réductions d'offre sur des axes où le report vers des lignes de la STIB est possible, sans problème particulier de capacité, et sur les axes les moins fréquentés, par exemple les lignes 235, 344 ou 345, dont l'itinéraire bruxellois est quasiment identique au métro sur plusieurs kilomètres.

De même, les axes sur lesquels De Lijn assure seule la desserte comme la chaussée de Ninove, l'avenue Charles-Quint, la chaussée de Haecht, la chaussée de Louvain, ou encore la chaussée de Waterloo, resteront globalement épargnés par lesdites mesures.

Les modifications susmentionnées ont été discutées

suggereert? Er ontbreken duidelijk nog schakels. Hoe zult u dat concreet aanpakken?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Iedereen lijkt verrast door de beslissing van De Lijn om bepaalde lijnen af te schaffen en de reizigers te stimuleren over te stappen naar de diensten van de MIVB. Die beslissing is ingegeven door budgettaire waakzaamheid en komt tegemoet aan de wil van Vlaams minister Crevits om de coördinatie tussen de openbarevervoersdiensten van De Lijn en de MIVB in Brussel te verbeteren.*

*Overeenkomstig het samenwerkingsakkoord van 1991 betreffende het openbaar vervoer, heeft De Lijn de goedkeuring voor het gewijzigd aanbod gevraagd en verkregen van de gewestelijke regering; ze heeft Mobiel Brussel en de MIVB betrokken bij de reflectie.*

*Het eindvoorstel van De Lijn bestaat erin het aanbod voornamelijk te verminderen op de assen waar de reiziger gebruik kan maken van het MIVB-netwerk, en op de minst gebruikte lijnen zoals de lijnen 235, 344 en 345, waarvan de reisweg over verschillende kilometers overeenkomt met die van de metro.*

*Op de assen waar De Lijn als enige de bediening verzekert zoals de Keizer Karellaan en de Haachtsesteenweg, zal de dienstverlening in het algemeen niet verminderen.*

*Kortom, de af te schaffen lijnen werden zo gekozen dat reizigers gebruik kunnen maken van het MIVB- of het spoorwegnet. Er is dus geen enkele impact op de mobiliteit in het Brussels Gewest en noch de MIVB, noch Mobiel Brussel had opmerkingen bij de voorstellen. Alles is ook verlopen conform het Principieel Akkoord van 1998.*

*De Brusselse regering heeft ingestemd met het voorstel van verminderd aanbod en wil dat het overleg tussen De Lijn, de MIVB en de TEC wordt voortgezet, zodat er ook een akkoord komt over de terminushaltes aan Herrmann-Debroux en Roodebeek. Zij heeft wel haar bezorgdheid geuit over het openbaarvervoeraanbod van en naar de tewerkstellingszones in de Vlaamse Rand en het*

entre les différents opérateurs et les deux Régions lors des réunions du Principieel akkoord de 1998. Cet accord, qui était quelque peu ensommeillé, a été réactivé au début de cette législature. Le choix des lignes a été fait afin de permettre un report éventuel sur la STIB, voire sur le chemin de fer, sans que cela n'entraîne de problème particulier, notamment au niveau des capacités offertes.

Ces modifications n'ont pas d'impact sur la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Il est à noter que la STIB et Bruxelles Mobilité n'ont pas de remarques à formuler par rapport à cette réduction de l'offre de De Lijn en Région de Bruxelles-Capitale.

J'ai inscrit la série de changements envisagés par De Lijn à l'agenda du conseil des ministres. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a marqué son accord sur cette diminution de l'offre de De Lijn. Il m'a également chargée de demander à Bruxelles Mobilité de poursuivre la concertation avec De Lijn, la STIB et le groupe TEC, pour parvenir à un accord sur l'arrêt de leurs bus aux terminus Herrmann-Debroux et Roodebeek. Ils m'ont également fait part de leur souci concernant une bonne desserte des zones d'emploi périphériques flamandes, depuis et en direction de la Région de Bruxelles-Capitale.

(poursuivant en néerlandais)

*J'examine pour l'instant si nous pouvons prendre en considération une série d'inquiétudes. J'informerais le gouvernement à l'automne du résultat de mes entretiens avec De Lijn et le gouvernement flamand à ce sujet.*

(poursuivant en français)

Il n'y a pas encore eu de concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale pour d'autres diminutions de l'offre après le 16 avril. Il ne vous aura toutefois pas échappé que ces changements sont motivés par les économies demandées à De Lijn par le gouvernement flamand. D'après nos informations, les modifications du mois d'avril 2012 permettront à De Lijn de respecter son objectif budgétaire, ce qui signifie qu'il n'y aura probablement plus d'autre diminution cette année.

Il n'y aura pas d'impact sur le trafic du ring suite à la mise en place de ces modifications. C'est bien sûr

*Brussels Gewest.*

*(verder in het Nederlands)*

Ook mevrouw Annemie Maes had daar vragen over. De opdracht is gegeven. Ik ben aan het onderzoeken of we een aantal bekommernissen ter harte kunnen nemen. Ik zal over de gesprekken die ik daarover heb met De Lijn en de Vlaamse regering, in het najaar verslag uitbrengen bij de regering.

*(verder in het Frans)*

*Er werd nog geen overleg gepleegd met het Brussels Gewest voor een bijkomende vermindering van het aanbod na 16 april. De huidige wijziging heeft inderdaad veel te maken met de besparingen die de Vlaamse regering De Lijn heeft opgelegd. De Lijn zal naar verluidt dankzij die wijzigingen haar budgettaire doelstelling halen, waardoor het aanbod waarschijnlijk niet verder zal worden verminderd het komende jaar.*

*De vermindering zal evenmin gevolgen hebben voor het verkeer op de Ring.*

*Overigens staat de huidige beslissing van De Lijn los van haar ambitieus toekomstproject Mobiliteitsvisie 2020. Het doel van dat project is de verkeersverzadiging in Brussel te verhelpen door snelle tramverbindingen die ver van het gewestelijk expressnet liggen, in te voeren. Zo plant men tegen 2020 vier nieuwe tramlijnen: Jette - Vilvoorde - Zaventem - Roodebeek -Tervuren, Heist-op-den-Berg - Zaventem - Bordet - Meiser - Noordstation, Boom - Heysel - Noordstation en Ninove - Dilbeek - Noordstation. Hoe die lijnen met het MIVB-netwerk verbonden worden, ligt nog niet vast. Alle partijen, zowel op Vlaams als Brussels niveau, wensen samen één goed geïntegreerd en complementair netwerk uit te bouwen.*

*Er is op geen enkel moment sprake geweest van wilde concurrentie of een niet-overlegde uitbreiding van het aanbod. Het is niet uitgesloten dat beide openbaarvervoersmaatschappijen een manier vinden om de lijnen samen te exploiteren.*

*De exploitatiemodaliteiten worden momenteel nog besproken door de twee gewesten en operatoren in het kader van het Principieel Akkoord van 1998.*

à vérifier, mais nous avons été attentifs à ce point. Il n'était pas question de créer des vides dans le réseau de transports en commun.

La diminution de l'offre actuelle et le développement de l'offre future sont deux dossiers différents, qui relèvent d'échelles de temps différentes. De Lijn vise un report modal vers les transports publics pour les déplacements transfrontaliers au départ et au sein de la périphérie bruxelloise, dans des couloirs de desserte éloignés du futur réseau express régional (RER). Il s'agit d'un projet à l'horizon 2020, comme l'indique précisément son nom, à savoir "Mobiliteitsvisie 2020".

Le projet "Mobiliteitsvisie 2020" a recueilli l'aval du gouvernement flamand. Il y a deux ans, De Lijn a mis au point ce plan ambitieux avec pour objectif de réduire la congestion autour de Bruxelles par la mise en place de lignes de tram rapides.

Quatre lignes de tram sont ainsi prévues à l'horizon 2020 :

- Jette-Vilvorde-Zaventem-Roodebeek-Tervueren ;
- Heist-op-den-Berg-Zaventem-Bordet-Meiser-Gare du Nord ;
- Boom-Heysel-Gare du Nord ;
- Ninove-Dilbeek-Gare du Nord.

Au stade actuel, tant les tracés que les modalités précises selon lesquels ce réseau s'articulerait avec le réseau de la STIB dans Bruxelles ne sont pas encore arrêtés. Toutefois, la volonté des parties, tant au niveau flamand que bruxellois, est de créer ensemble un réseau bien intégré et complémentaire.

Quoi que puissent en penser certains, à aucun moment il ne fut question de concurrence sauvage ou de développement non concerté de l'offre. Il n'est au demeurant pas exclu que les deux sociétés de transports en commun puissent collaborer d'une manière ou d'une autre à l'exploitation de ces lignes.

En ce qui concerne la manière d'exploiter ces lignes de tram en Région de Bruxelles-Capitale, des discussions ont lieu actuellement entre les deux Régions et les deux opérateurs dans le cadre du

*De organiserende overheden zijn niet verplicht om hun markt open te stellen en kunnen direct concessies toekennen op voorwaarde dat kandidaten bepaalde voorwaarden onder andere van financiële transparantie naleven.*

*De MIVB mag wel delen van het net in Vlaanderen exploiteren en De Lijn delen van het net in het Brussels Gewest. De nieuwe tramlijnen van De Lijn vallen onder dat criterium, aangezien 30 km van het traject in Vlaanderen ligt en 3 km in Brussel.*

*(verder in het Nederlands)*

Voor de vier lijnen komt er een milieueffectrapport (MER-plan) tegen het najaar van 2012. Het tracé moet nog bepaald worden. Uiteraard vindt er ook een openbaar onderzoek plaats. Aangezien de planning nog niet vastligt, kan ik u die niet mededelen.

Principieel akkoord de 1998.

Les autorités organisatrices ne sont pas obligées d'ouvrir leur marché à la concurrence et disposent d'un mécanisme pour attribuer directement les concessions, sous réserve d'un certain nombre de critères de transparence au niveau financier.

Autre aspect : la STIB peut exploiter des parties du réseau en Flandre, tout comme De Lijn peut exploiter des parties de réseau en Région de Bruxelles-Capitale. On peut considérer que la partie bruxelloise des nouvelles lignes de tram de De Lijn relève de ce critère, vu que ces lignes auront 30km de trajet en Flandre et 3km dans Bruxelles.

Vous l'aurez compris : nous n'en sommes qu'au début de ces négociations très pratiques.

(poursuivant en néerlandais)

*Les quatre lignes feront l'objet d'une étude d'incidences (plan MER) d'ici l'automne 2012. Le tracé doit encore être déterminé et le projet sera ensuite soumis à enquête publique.*

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

**Mme Céline Delforge.-** Concernant la diminution de l'offre, nous avons limité les dégâts sur Bruxelles. Il est dramatique de globalement diminuer l'offre de transport en commun en Flandre. Quand on diminue ou quand on supprime un premier et un dernier service, par exemple, on sait bien que cela ne va pas toucher tellement de monde, mais ces quelques personnes se voient obligées de se rabattre sur la voiture. C'est un cercle vicieux. Plus on rabote, plus on ouvre la voie à l'automobile. À terme, ça a un impact négatif aussi bien pour Bruxelles que pour la Flandre.

D'autre part, on nous répète à l'envi que, bientôt, le transport public dans Bruxelles sera sursaturé. Il est triste de constater ces pertes de desserte, qui restent en contradiction avec la volonté dénuée de moyens financiers d'opérer des élargissements d'autoroute autour de Bruxelles. Un tel projet coûte autrement plus cher que les quelques économies faites sur le dos des usagers des transports en commun. C'est le choix de la Flandre, mais nous aurons des choses à dire dans le cadre de certaines de ses demandes par rapport à Bruxelles. On ne peut pas non plus

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** We konden in Brussel de afbouw van het aanbod beperken. Hoe dan ook, de globale afbouw in Vlaanderen zal tot meer autoverkeer leiden. Zo ontstaat er een vicieuze cirkel met op langere termijn voor Vlaanderen én voor Brussel negatieve gevolgen.

*Tegelijkertijd wordt er voortdurend op gehamerd dat het Brusselse openbaar vervoer binnenkort oververzadigd zal zijn. De afbouw is een trieste zaak, zeker omdat Vlaanderen de snelwegen rondom Brussel wil verbreden, terwijl er daarvoor geen middelen zijn. Wij moeten inspraak hebben in de Vlaamse plannen ten opzichte van Brussel.*

*Overleg over de tramlijnen is noodzakelijk om te vermijden dat de sneltrams die van buiten Brussel de stad in rijden, de trams hier beconcurreren. Het overleg moet resulteren in een geïntegreerd project, dat het algemeen belang dient.*

*De NMBS wil niet meestappen in een project trein-tram, terwijl noch De Lijn noch de MIVB daar*

totallement se moquer de nous !

Pour ce qui est des lignes de tram, cette concertation est fondamentale parce qu'il faut éviter à tout prix la cohabitation d'espèces de trams rapides qui viendraient de l'extérieur vers Bruxelles et de trams de second choix. La concertation doit aller dans le sens du bénéfice général et d'un projet intégré.

La SNCB ne souhaite pas participer à cette réflexion "train-tram", mais ni De Lijn, ni la STIB, n'en sont responsables.

L'enquête publique pourra constituer une belle occasion de discussion pour que ces trams que l'on souhaite complémentaires puissent répondre aux besoins de tous. J'espère que les financements ne disparaîtront pas de la même façon que celui de lignes déjà existantes chez De Lijn.

Faisons en sorte que ces lignes de tram interrégionales se réalisent comme nous le souhaitons, pour un transfert modal approprié.

Passons aussi le message à nos voisins que nous refusons de nous laisser polluer par plus de routes alors qu'ils diminuent leurs dessertes.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je ne crois pas que la Flandre se soit moquée de Bruxelles, au contraire. Les économies et les restrictions à Malines, Anvers et Gand ont été énormes. À Gand, le réseau de nuit a même disparu. On voit néanmoins poindre des solutions alternatives et créatives : à Gand, on semble s'inspirer de notre système Collecto pour remplacer des services supprimés.

Je pense que nous avons bien négocié avec la Flandre pour éviter les conflits et l'apparition de zones non desservies dans notre réseau qui, rappelons-le, est composé en mineure partie des lignes de De Lijn et du groupe TEC. Nous n'avons pris aucune décisions allant à l'encontre des intérêts de Bruxelles ou de son réseau. Les projets d'avenir des trams de De Lijn sont même conçus pour compléter notre réseau, ainsi que le futur RER.

verantwoordelijk voor is.

*Naar aanleiding van het openbaar onderzoek kunnen we nagaan welke tramlijnen er nog nodig is om aan ieders behoeften te beantwoorden. Hopelijk blijft de financiering van die tramlijnen behouden. De interregionale tramlijnen moeten worden gerealiseerd met het oog op de verwezenlijking van een geschikte modal shift. Laten we vooral onze buren duidelijk maken dat we elke verdere vervuiling door de aanleg van meer wegen en de vermindering van het openbaarvervoersaanbod weigeren.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Vlaanderen spot helemaal niet met Brussel maar heeft net zelf heel ingrijpende besparingen moeten doorvoeren. Wij konden via onderhandelingen vermijden dat er conflicten ontstonden en gaten vielen in het Brusselse openbaarvervoersnetwerk. Een klein deel daarvan bestaat immers uit lijnen van De Lijn en de groep TEC. Geen enkele van de beslissingen gaat tegen de Brusselse belangen in. De toekomstprojecten van De Lijn voor de trams zijn zo ontworpen dat ze zowel op ons net als op het toekomstige GEN aansluiten.

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

**Mme Céline Delforge.-** Quand je dis que la Flandre se moque de Bruxelles, c'est plutôt qu'elle se moque des habitants, qu'ils soient Bruxellois ou du Brabant flamand. Des milliards d'euros sont dégagés ou devraient l'être pour des infrastructures routières et, dans le même temps, on diminue la desserte du transport public. Je suis consciente que le Brabant flamand est beaucoup moins touché que d'autres provinces, où c'est le carnage. Il n'empêche que nous subissons les conséquences (sous forme de particules fines) de ces choix qui ont un impact au-delà des limites de territoire.

Que l'on ne nous demande pas d'approuver des augmentations de capacité routière qui se retourneront contre nous, tandis que d'autres secteurs sont soumis à des économies. On veut diminuer la place de la voiture, on veut diminuer son impact négatif et, parallèlement, l'argent qui manque pour les transports en commun est disponible pour des choses dont on paiera les conséquences négatives, au même titre que les habitants du Brabant flamand.

Je me fiche de savoir si les particules fines sont bruxelloises ou flamandes, si un enfant astmatique est bruxellois ou flamand. Ce qui compte, c'est une gestion positive pour la santé publique et l'environnement.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "la position de la Région  
bruxelloise sur le projet d'élargissement du  
ring".

#### INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Vlaanderen spot misschien niet met Brussel, maar het trekt zich geen zier aan van haar inwoners, of ze nu Brusselaars dan wel Vlaams-Brabanders zijn. De Vlaamse overheid trekt miljarden uit voor wegeninfrastructuur maar bouwt het openbaar vervoer af. Wij zullen de gevolgen voelen van die keuze, waarvan de impact niet ophoudt bij het grondgebied.*

*Vraag ons niet een uitbreiding van het wegennet goed te keuren terwijl andere sectoren moeten besparen. De negatieve invloed van de auto moet verminderen, maar tegelijkertijd krijgt het openbaar vervoer geen geld, want dat wordt gebruikt voor zaken die zowel voor ons als voor Vlaams-Brabant negatieve gevolgen zullen hebben.*

*Of het fijn stof en de astmatische kinderen Brussels of Vlaams zijn, heeft geen belang. We moeten handelen in het belang van de volksgezondheid en het milieu.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "het standpunt van het Brussels Gewest over het project voor de uitbreiding van de Ring".

#### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

concernant "les résultats du 'Strategisch MER' relatif au projet de transformation du ring O et le positionnement du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale".

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

**M. Didier Gosuin.**- Pour commencer, je voudrais faire remarquer que certains utilisent le terme "élargissement" et d'autres, l'expression "optimalisation du ring", ce qui participe dès le départ à l'ambiguïté du projet.

Nous avons donc un projet d'élargissement du ring : il faut permettre à plus de voitures d'entrer sur le ring et, pour cela, il faut plusieurs bandes. C'est là l'objectif poursuivi par la Région flamande.

Lors d'une précédente interpellation, Mme Grouwels, vous évoquiez l'étude intitulée "Estimation de l'impact des émissions du ring sur la qualité de l'air en Région bruxelloise", menée par la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) à la demande du cabinet de la ministre de l'environnement. Vous précisez alors que les conclusions de cette étude n'avaient jamais été officiellement communiquées à Bruxelles Mobilité, ce qui est assez curieux entre ministres du même gouvernement. Celles-ci n'ont pas été prises en compte dans le Rapport d'incidences environnementales (RIE) pour l'adaptation du ring. Remarquez qu'il s'agit encore d'une autre formule : après "l'élargissement" et "l'optimalisation", voici "l'adaptation".

Le 1er mars dernier, le gouvernement a rendu un avis défavorable dans ce dossier. Cet avis me paraît être totalement incomplet. Mon collègue, qui parlera après moi, le qualifie "d'avis mollement défavorable". Cet avis est incomplet sur deux volets.

Tout d'abord, il n'y a pas d'étude d'impact de cette optimalisation, cet élargissement ou cette adaptation du ring sur la mobilité du réseau secondaire bruxellois. C'est assez paradoxal, sauf à supposer que les voitures continuent à tourner en permanence autour des nombreuses voies que l'on a créées, sans que jamais elles ne pénètrent le réseau bruxellois. Si l'on peut nous confirmer qu'il en sera ainsi, effectivement, il n'y aura pas d'impact sur le réseau bruxellois. Je doute évidemment que ce soit

betreffende "de bevindingen van het strategisch MER over het plan om de Ring O te verbreden en het standpunt van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering".

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

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).**- Sommigen gebruiken het woord "uitbreiding", terwijl anderen het hebben over de "optimalisering" of de "aanpassing" van de Ring, wat de duidelijkheid niet ten goede komt.

*Volgens het Vlaams Gewest moet het aantal rijstroken worden opgetrokken om meer auto's toegang te geven tot de Ring.*

*Naar aanleiding van een vorige interpellatie verwees u naar de studie van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) over de impact van de uitstoot van het verkeer op de Ring op de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest, maar u preciseerde dat de conclusies nog niet officieel aan Mobiel Brussel waren meegeleerd. Dat was verbazingwekkend, aangezien u en de bevoegde minister deel uitmaakten van dezelfde regering. Met die conclusies is evenmin rekening gehouden in het MER voor de aanpassing van de Ring.*

*Op 1 maart jongstleden heeft de regering een negatief advies over het dossier uitgebracht, maar dat is verre van volledig.*

*Ten eerste is er geen effectenstudie uitgevoerd over de impact van de aanpassing van de Ring op de mobiliteit op de secundaire wegen in Brussel. Dat is niet logisch, tenzij men ervan uitgaat dat de auto's op de bredere Ring nooit Brussel zullen binnenrijden. Dat is weinig waarschijnlijk.*

*Daarnaast verwijst het advies nergens naar de geluidshinder of de impact van de uitstoot van de voertuigen op de luchtkwaliteit. De regering beschikt nochtans over een studie met betrekking tot de luchtkwaliteit. Mevrouw Delforge heeft het vaak genoeg over het probleem van het fijn stof gehad!*

*Het Brussels Gewest mag niet werkloos toekijken of zich beperken tot een zwakke reactie.*

*Alle partijen van de staatshervorming beroemen*

l'objectif.

Deuxième manquement : l'avis ne mentionne rien en termes d'impact sonore ou des émissions des véhicules sur la qualité de l'air. Donc, d'une part le gouvernement nous dit qu'il dispose d'une étude sur la qualité de l'air et qu'il serait bien d'en tenir compte et, d'autre part, dans son avis, le gouvernement lui-même ne reprend pas l'argument de l'absence d'étude de l'impact sonore, des émissions des véhicules et sur la qualité de l'air. Et dieu sait si Mme Delforge n'a cessé de parler des problèmes dus aux particules fines !

La Région bruxelloise ne peut, ni rester assise au balcon, ni s'enfermer dans un refus mou.

D'abord, tous les partis qui soutiennent la réforme de l'État se vantent de l'arrivée d'une communauté métropolitaine. Activons donc ce mécanisme. C'est la première occasion de montrer qu'il y a une volonté de le faire vivre. Je demande donc qu'on inscrive ce point à l'ordre du jour, pour que la communauté métropolitaine puisse exister, dialoguer et construire l'avenir sur la base de ce premier projet.

Qu'est ce qui a été fait ? Quand y a-t-il une réunion ? Quel est l'agenda fixé ? Je ne doute pas que vous mettiez en oeuvre ce que vous avez difficilement négocié au niveau fédéral. Je serai donc très attentif aux réunions qui vont suivre.

Ensuite, je m'étonne qu'on n'évoque pas la directive européenne. C'est pour cela que j'aurais voulu interroger le ministre de l'environnement. Au regard de la directive européenne, pour tous les projets d'importance, de portée industrielle ou de mobilité - et l'élargissement de voies de pénétration, de rings et d'autoroutes sont repris dans la directive -, il est prévu qu'une étude d'environnement soit menée sur le territoire adjacent si les travaux en question sont connexes avec un autre territoire.

Et c'est bien le cas : on est à côté de Bruxelles, comme l'était le projet d'incinérateur à Drogenbos. Je rappelle que, si nous avons pu faire échouer ce projet d'incinérateur, c'est parce qu'à l'époque, nous avions exigé le respect de la directive, et que, devant le refus de la Région flamande d'appliquer les directives, il y avait eu des recours et des interventions de la part de la Région bruxelloise qui

*zich op de oprichting van een metropolitane gemeenschap. Welnu, de uitbreiding van Ring vormt een uitgelezen kans om de metropolitane gemeenschap leven in te blazen. Wat is er al gebeurd op dat vlak? Wanneer vindt de volgende vergadering plaats? Welk tijdschema wordt er gevuld?*

*Voorts verbaast het mij dat de regering in haar advies niet verwijst naar de Europese richtlijn. Volgens die richtlijn moet voor elk omvangrijk industrieel of mobiliteitsproject, zoals de uitbreiding van invalswegen, ringwegen of snelwegen, een milieueffectenbeoordeling worden uitgevoerd op het aanpalende grondgebied, indien de werken dicht bij dat grondgebied plaatsvinden.*

*Dat is hier inderdaad het geval, net zoals dat het geval was met de verbrandingsoven van Drogenbos. Wij hebben dat project kunnen tegenhouden, omdat het Vlaams Gewest weigerde de richtlijn toe te passen.*

*Bent u van plan om de toepassing van de Europese richtlijn te eisen? Die eis zou ook door een aanpalende gemeente kunnen worden ingediend, maar het is belangrijk dat het gewest zijn verantwoordelijkheid neemt! Wij vragen dus dat de Brusselse regering een effectenstudie op het Brusselse grondgebied eist. Zonder die effectenstudie wordt de Europese richtlijn met voeten getreden, waardoor elke bouwvergunning voor de rechtbank kan worden betwist.*

*Ik hoop echter dat het Brussels Gewest het niet zover zal laten komen. Hebt u het Vlaams Gewest gewezen op zijn internationale rechtsverplichtingen? Wat zult u doen als de richtlijn niet wordt nageleefd? Zult u de wettelijke procedures aanvatten voor het Belgische gerecht en eventueel ook voor het Hof van Justitie van de Europese Unie?*

avaient obligé la Région flamande à faire marche arrière.

Avez-vous l'intention d'appliquer cette directive européenne ? Si la Région bruxelloise ne le faisait pas, une commune voisine pourrait le faire, mais quel désaveu pour la Région bruxelloise si une commune venait à exiger l'application de la directive européenne sur les rapports d'incidences !

Nous allons demander qu'une étude d'incidences soit menée dans les formes et que le gouvernement bruxellois exige qu'elle soit menée sur le territoire bruxellois. Sans cette étude d'incidences, on violerait la directive européenne, et dans cette situation, tout permis de bâtir serait susceptible d'être annulé devant les tribunaux.

Je préférerais que ce soit la Région bruxelloise qui anticipe et rappelle à la Région flamande ses obligations en matière de droit international.

Avez-vous fait le nécessaire pour rappeler cette obligation et, au cas où il y aurait une violation de la directive, pour prendre une délibération au gouvernement bruxellois pour qu'il entame les procédures légitimes et appropriées devant les tribunaux ordinaires, et éventuellement devant les tribunaux européens ?

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

**M. Hervé Doyen.-** Ce début d'année a vu de grandes avancées dans le dossier flamand d'optimisation du ring. Je m'en réfère principalement à la publication des résultats de l'étude stratégique d'incidences environnementales de l'élargissement du ring "Strategisch MER" ou "S-MER", à l'avis officiel du gouvernement de la Région bruxelloise sur celui-ci (avis que je qualifiais de "mollement" défavorable au vu des remarques et suggestions qu'il soumet), ainsi qu'à la réunion plénière du 9 mars organisée par la Région flamande pour permettre aux différentes administrations d'expliquer leur avis. Si l'on ajoute à cela les débats au parlement flamand, les articles dans la presse francophone et néerlandophone et la levée de boucliers des associations, on constate que le projet de transformation du ring a fait beaucoup de bruit ces derniers mois. Espérons que cela reste au sens figuré...

**De voorzitter.-** De heer Doyen heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *Het Vlaamse dossier over de uitbreiding van de Ring is begin dit jaar flink opgeschoten. Zo werden de resultaten van de strategische milieueffectenstudie gepubliceerd. De Brusselse regering reageerde weliswaar afwijzend, maar niet echt dynamisch. Op 9 maart organiseerde het Vlaams Gewest een vergadering om de betrokken diensten de kans te geven hun standpunt toe te lichten. Bovendien werd er ook gedebatteerd in het Vlaams Parlement, verschenen er artikels in de Franstalige en Vlaamse pers en lieten de verenigingen van zich horen.*

*De strategische milieueffectenstudie sluit aan bij de procedure van het plan-MER, dat de wijziging van een deel van de Ring voor een vlottere doorstroming van het verkeer beoogt. Het plan-MER gaat vooraf aan de opstelling van een nieuw Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP).*

L'étude stratégique d'incidences environnementales s'inscrit dans la procédure de Plan MER lancée en 2008 pour la transformation du tronçon Zaventem du ring pour, je cite, "améliorer la fluidité du trafic". Ce plan est préalable à l'élaboration d'un Plan d'exécution spatial régional (Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, GRUP) dont la modification est nécessaire pour introduire une demande de permis de bâtir pour la transformation du ring.

L'étude S-MER était fortement attendue par la Flandre car elle représente une étape importante dans la prise de décision concernant la forme et la suite du projet. Sur la base de ses conclusions, l'administration flamande peut décider d'avancer dans la réalisation du Plan MER, lancer l'analyse des coûts et des bénéfices sociaux et prendre une décision finale sur le scénario à l'approche de l'été. Ou, à l'inverse, elle peut désapprouver le plan et redémarrer une nouvelle procédure.

Transmis pour avis le 13 février dernier aux administrations concernées (en ce compris la Région bruxelloise), lesquelles devaient se prononcer pour le 27 février, le rapport devait être débattu en séance plénière ce 9 mars pour permettre au Service MER de formuler des observations et des lignes directrices à l'attention du bureau d'études. Il s'agit d'une réunion cruciale pour la suite dont il me tarde de connaître le fond, la forme et le contenu.

Pour chacune des options retenues pour la transformation du ring, le Plan MER stratégique présente en 396 pages les considérations environnementales au travers des incidences sur le trafic, le bruit, l'air, la nature, le paysage, l'aménagement du territoire et la santé. Les membres de cette commission ont sans doute pu prendre connaissance de ces cinq combinaisons de scénarios qui tiennent compte de l'Horizon 2020.

Les conclusions du rapport d'incidences préconisent le scénario de base "3+2", à savoir l'élargissement du ring par la construction de deux bandes parallèles, comme le meilleur des scénarios au niveau du trafic, même si les auteurs de l'étude reconnaissent qu'une fluidité complète ne sera cependant pas atteinte "à cause de l'appel d'air qui découlera de cet élargissement".

Ces conclusions me laissent pantois si l'on considère que ce scénario générera une augmentation importante du volume du trafic et

*Pas wanneer het nieuwe GRUP klaar is, kan er een bouwvergunning worden aangevraagd voor de werken aan de Ring.*

*Het Vlaams Gewest wachtte met ongeduld op het strategisch MER, dat een sluitsteen is van de besluitvorming over het project. Op grond van de conclusies van die studie kunnen de Vlaamse overheidsdiensten een stap voorwaarts zetten in de uitvoering van het plan-MER, een sociale kosten-batenanalyse uitvoeren en een definitieve beslissing nemen over het verdere verloop van het dossier. Het kan ook zijn dat het plan de grond wordt ingeboord en de procedure van voren af aan moet worden hervat.*

*De studie werd op 13 februari aan de betrokken overheidsdiensten bezorgd. Ze moesten zich tegen 27 februari over de kwestie uitspreken. Op 9 maart werd de studie in een vergadering besproken, zodat de dienst die zich bezighoudt met het MER, opmerkingen en richtlijnen aan het studiebureau kan bezorgen. De vergadering was cruciaal voor het dossier. Ik weet echter nog altijd niet precies hoe de vork in de steel zit.*

*In het lijvige rapport over het plan-MER worden de milieuspecten inzake verkeer, lawaai, luchtvervuiling, natuur, landschap, ruimtelijke ordening en gezondheid toegelicht voor elk uitbreidingsscenario. De commissieleden zijn ongetwijfeld op de hoogte van de vijf mogelijke scenario's.*

*In de conclusies van het effectenrapport geven de auteurs de voorkeur aan het scenario waarbij een gedeelte van de Ring wordt uitgebreid door twee rijstroken toe te voegen. Dat zou de beste oplossing zijn voor een vlotter verkeer, al geven de auteurs van de studie toe dat een uitbreiding van de Ring ook extra autoverkeer zal aanzuigen.*

*Ik ben stomverbaasd over de conclusies. De uitbreiding van de Ring zal immers tot meer verkeer leiden, wat nefast is voor de geluidsoverslast, de uitstoot van fijn stof en andere luchtvervuiling. Bovendien is zo'n uitbreiding nutteloos: aangezien er meer verkeer zal worden aangezogen, zit de Ring binnen de kortste keren weer helemaal vast. Kijken we maar naar wat er met de Ring rond Antwerpen is gebeurd.*

*Het probleem is dat het Vlaams Gewest zich*

serait donc, d'un point de vue environnemental, désastreux sur le plan de la pollution sonore, des émissions de particules fines et autres polluants, sans compter qu'il serait inutile puisqu'il entraînerait dans un certain délai une nouvelle saturation de l'infrastructure par l'effet d'aspiration qu'il générera. Je m'en réfère à l'évolution du ring d'Anvers.

Ces conclusions s'expliquent par le fait que la Flandre se focalise sur le flux de la circulation et non sur le volume total de trafic. Nous revenons au débat initial sur la confrontation de deux visions. J'y reviendrai plus tard.

Je souhaiterais auparavant aborder l'étude en elle-même et le crédit qu'il faut y accorder. Il est en effet impressionnant de voir, sur plusieurs niveaux, combien les chiffres, la méthodologie adoptée et ses conclusions sont erronés, laissant planer le doute, à moins que cela ne laisse justement aucun doute sur une certaine orientation ou manipulation.

Voici quelques exemples mis en évidence par Modal Shift, une plateforme d'associations qui militent pour la transition vers une mobilité durable, et par le gouvernement bruxellois dans son avis.

Dans le choix des scénarios, de manière étonnante, les mesures du scénario 5 privilégiant une fiscalité intelligente et l'amélioration d'une mobilité douce sans infrastructures lourdes, ont été intégrées à chacun des autres scénarios car - et cela figure tel quel dans le rapport - aucun d'eux n'offrait de solution satisfaisante par lui-même. Je vous renvoie aux pages 51 à 66 du rapport. Les indicateurs biaisaient donc les résultats et cela explique que le scénario 5 n'offre pas de performances comparables aux autres alternatives. Pourtant, le rapport d'incidences précise quand-même à plusieurs endroits que les mesures de mobilité douce et les mesures fiscales jouent un rôle important, voire prépondérant, dans l'amélioration de l'écoulement du trafic.

Certaines informations utilisées pour mesurer l'impact des scénarios sur un certain nombre de critères environnementaux en Région de Bruxelles-Capitale semblent être erronées ou incomplètes. Ainsi, les calculs relatifs à la qualité de l'air pour le trafic intra-urbain n'ont pas été basés sur les données de l'IBGE et les résultats ne coïncident pas

*blindstaart op de doorstroming van het verkeer, zonder rekening te houden met het totale volume. Twee visies staan in deze lijnrecht tegenover elkaar.*

*De cijfers, de methode en de conclusies van de studie kloppen niet en zaaien twijfel. Het is overduidelijk dat de studie in een bepaalde richting werd geduwd en gemanipuleerd.*

*Ik geef enkele voorbeelden die werden aangehaald door Modal Shift, een koepelvereniging van organisaties die voor duurzame mobiliteit ijveren, en door de Brusselse regering in haar advies.*

*De maatregelen uit scenario 5, waarin de nadruk ligt op een betere fiscaliteit en meer aandacht voor zachte mobiliteit bij zware infrastructuurwerken, werden in de andere scenario's niet overwogen, omdat ze volgens het rapport onmogelijk tot een bevredigende oplossing kunnen leiden. In feite worden de resultaten gemanipuleerd, wat verklaart dat scenario 5 niet gunstig wordt geëvalueerd. In de effectenstudie staat nochtans dat maatregelen ter bevordering van zachte mobiliteit en een betere fiscaliteit een belangrijke en zelfs doorslaggevende rol kunnen spelen om het verkeer vlot te trekken.*

*Sommige gegevens waarvan men vertrekt om de ecologische gevolgen van de verschillende scenario's in te schatten, kloppen niet of zijn onvolledig. De berekeningen over de luchtkwaliteit zijn bijvoorbeeld niet gebaseerd op de meetresultaten van Leefmilieu Brussel en de berekeningen inzake geluidsoverlast werden beperkt tot drie locaties.*

*Ik stel vast dat er voor de evaluatie van de scenario's geen rekening wordt gehouden met Europese en internationale verplichtingen op het gebied van luchtvervuiling en klimaat. Hoe zal België zijn internationale verplichtingen kunnen naleven? Wat zal er gebeuren als het Brussels Gewest milieunormen blijkt te overtreden als gevolg van de uitbreiding van de Ring? Hoe kan het Brussels Gewest zijn internationale verplichtingen naleven als het machteloos staat tegenover Vlaamse beslissingen die gevolgen hebben voor Brussel?*

*Modal Shift wijst erop dat door de keuze van de parameters om luchtvervuiling en geluidshinder te meten, de vervuiling wordt geminimaliseerd. Ook*

avec les concentrations mesurées par ce dernier. L'analyse de l'impact acoustique a, elle, été limitée à trois tronçons. Le site Seveso de Total à la hauteur du pont de Buda a été ignoré, de même que le site Natura 2000 de l'Hof ter Musschen.

Alors que l'étude est censée se préoccuper des incidences environnementales, force est de constater que les obligations européennes et internationales en matière d'air et de climat ne sont pas prises en considération dans le choix des scénarios.

Comment la Belgique pourrait-elle dès lors respecter ses engagements internationaux ?

Plus insidieux encore, qu'arriverait-il en cas de non-respect des normes environnementales liées à l'extension du ring par la Région bruxelloise ?

Comment la Région peut-elle espérer respecter ses engagements internationaux au vu de décisions qu'elle ne prend pas mais dont les effets se produisent sur son territoire ?

La plateforme Modal Shift relève d'autres ambiguïtés dans les paramètres pris en compte pour mesurer les émissions de gaz et la pollution sonore, paramètres qui minimisent leurs effets, et pointe une série de lacunes et d'erreurs au niveau des chiffres de l'étude. Je n'ai pas la prétention de tout avoir pu vérifier par moi-même, aussi je serais curieux de vous entendre sur ces sujets.

Quoiqu'il en soit, il ressort de tout le dossier que l'intérêt environnemental n'est pas traité sur un pied d'égalité avec les paramètres liés à l'écoulement du trafic.

J'en profite tout de même pour rappeler le principe du décret MER, qui est de viser, lors de l'adoption d'actions qui peuvent avoir des effets significatifs sur l'environnement, à attribuer une place à l'environnement, à la sécurité et à la santé au même titre qu'aux intérêts sociaux, économiques et sociétaux. On est loin du compte !

Effectivement, si l'on se focalise sur les objectifs de fluidité, le rapport confirme que la construction des voies parallèles au ring existant, combinée aux mesures de mobilité douce, est la meilleure des solutions, en tout cas à court terme. Le rapport valide la volonté du gouvernement flamand.

*zitten er fouten en lacunes in de cijfers van de studie. Ik ben benieuwd naar uw standpunt.*

*In elk geval blijkt dat men het milieu ondergeschikt maakt aan een vlotte doorstroming van het verkeer.*

*Het MER-decreet bepaalt in essentie dat er bij het overwegen van maatregelen die aanzienlijke gevaren kunnen hebben voor het leefmilieu, evenveel rekening moet worden gehouden met milieu, veiligheid en gezondheid als met sociale, economische en maatschappelijke aspecten. Hier gebeurt dat helemaal niet.*

*Volgens het rapport bestaat de beste oplossing voor vlotter verkeer erin dat er wegen worden aangelegd die parallel lopen met de Ring, in combinatie met maatregelen ter bevordering van zachte mobiliteit.*

*Hebt u kennis van het plan-MER? Houdt het advies van de Brusselse regering rekening met de eisen van de verenigingen?*

*Was u aanwezig op de vergadering van 9 maart bij de MER-dienst, of hebt u contact gehad met de instanties die eraan deelnamen? Hoe werd het Brussels Gewest vertegenwoordigd en wat was het Brusselse standpunt? Welke opmerkingen werden er gemaakt? Welke richtlijnen kreeg het adviesbureau? Welk gevolg zal het Vlaams Gewest aan het dossier geven en hoe wordt er rekening gehouden met het Brusselse standpunt? Bent u op de hoogte van de planning van het Vlaams Gewest?*

*In feite ligt het probleem in de eerste plaats bij de doelstellingen die men met de aanpassing van de Ring nastreeft. Het Brussels Gewest moet zich daar duidelijk en eensgezind tegen verzetten.*

*Twee tegengestelde visies staan hier tegenover elkaar. Het Vlaams Gewest volgt de betonlobby, zet alles in op autoverkeer en de doorstroming van het verkeer naar aanleiding van het Start (Strategisch Actieplan voor reconversie in de luchthavenregio), terwijl het Brussels Gewest aandacht wil besteden aan milieu, mobiliteit en levenskwaliteit in de wijken.*

*Er wordt amper informatie gegeven over de plannen met de Ring. Weinig Brusselaars weten dat het Vlaams Gewest die wil verbreden. De meesten begrijpen niet goed hoe het dossier in elkaar en zijn zelfs voorstander van een verbreding. Er wordt*

Avez-vous pris connaissance du plan MER stratégique et pris en considération les revendications des associations pour remettre l'avis de la Région bruxelloise ?

Étiez-vous présente ou avez-vous été en contact avec les acteurs qui ont participé à la réunion plénière du 9 mars au service MER ? De quelle manière notre Région y était-elle représentée et quel crédit a-t-on accordé à ses recommandations, notamment en ce qui concerne la prise en considération du critère du nombre de kilomètres parcourus ?

Plus largement, que pouvez-vous nous dire de cette réunion ? Qui était présent, dans quel état d'esprit s'est déroulé le débat ? Quelles ont été les grandes lignes de la discussion ? Quelles observations ont-elles été faites et quelles lignes directrices ont-elles été transmises au bureau d'études ? Quelle suite la Région flamande a-t-elle donnée au dossier et, en fonction de cela, quelle fut l'attitude de la Région bruxelloise ?

Enfin, avez-vous connaissance de l'agenda de la Région flamande ?

Je terminerai en soulignant que le problème se situe, en réalité, plus en amont et concerne les objectifs poursuivis par la transformation du ring. Et c'est là, à mon sens, que la Région bruxelloise doit se faire entendre d'une voix forte et unie.

Nous le savons, deux visions de la mobilité s'affrontent : la Région flamande se fourvoie dans la logique des lobbies du béton et du "tout-à-la-voiture" et privilégie l'acheminement du trafic dans le cadre du plan START, tandis que la Région bruxelloise poursuit des objectifs environnementaux, de mobilité, de qualité de vie et de retour à la vie de quartier.

Or, je remarque que nous faisons face à un manque énorme d'information (ou à une information erronée) du public sur la question de l'élargissement du ring. Peu de Bruxellois sont au courant des intentions de transformation du ring. La plupart n'en connaissent ni les tenants et ni les aboutissants et considèrent un élargissement comme une bonne chose.

Il faut avouer que, dans une optique sensibilisation du public aux objectifs poursuivis en termes de

nauwelijks een debat over de kwestie gevoerd in het Brussels Gewest en de media besteden er helemaal geen aandacht aan.

Ik pleit ervoor om in samenwerking met de verenigingen werk te maken van de bewustmaking van de Brusselse bevolking. Er moet een duidelijk en eensgezind "nee" weerklinken in Brussel. De gemeente Jette plant een evenement op 3 juni. Modal Shift bereidt een conferentie over de luchtkwaliteit voor. Heeft het Brussels Gewest gelijkaardige plannen?

Als het grote publiek beter wordt geïnformeerd, zullen de politici misschien volgen. De gemeenteraadsverkiezingen staan immers voor de deur. Mogelijk krijgen we zo zelfs de Frans- en Nederlandstalige burgemeesters uit de Rand mee en zullen ze ons standpunt steunen.

We moeten ons vastberaden verzetten, maar ook streven naar een constructieve dialoog om de Vlaamse regering te overtuigen van ons gelijk.

Hoe kunnen we de geloofwaardigheid van het Brussels Gewest vergroten, zodat er rekening wordt gehouden met ons standpunt? We moeten Vlaanderen ervan overtuigen om ook rekening te houden met het volume van het verkeer.

Overweegt u een informatie- en bewustmakingscampagne?

mobilité et d'environnement, le débat, certes porté au parlement tous les trois mois par quelques députés qui ont un ancrage local, est bien maigre dans notre Région et reste absent de la sphère médiatique.

Le manque de communication est flagrant et il serait bon, à mon sens, de mettre la main à la pâte et de développer, avec l'aide des associations, un projet de sensibilisation aux différents enjeux à partir d'un "non" fort et porté à l'unisson par la Région de Bruxelles-Capitale, afin d'asseoir notre crédibilité. La commune de Jette projette une action dans ce sens le 3 juin. Modal Shift prépare de son côté une conférence sur les enjeux de la qualité de l'air. La Région bruxelloise a-t-elle un projet similaire dans son agenda ? À ce titre, je rejoins les propos de mon collègue Didier Gosuin.

Car à l'inverse, l'émergence d'un public averti aura peut-être pour conséquence de mobiliser davantage d'acteurs politiques, qui plus est à l'approche des élections communales, voire de favoriser la sensibilité des bourgmestres francophones et néerlandophones de la périphérie à notre cause (dont je rappelle que certains se sont opposés au projet Uplace) et d'amener ces communes autour de la table bruxelloise.

Il me semble important de renforcer la position bruxelloise et de s'opposer fermement à la volonté flamande, mais dans un souci de dialogue constructif, pour convaincre le gouvernement flamand.

Ma dernière question porte sur la manière dont nous pourrions asseoir davantage la crédibilité de notre Région afin de faire entendre nos points de vue et nos objectifs et demander à la Flandre de considérer également le volume total de trafic.

Avez-vous réfléchi à une campagne d'information et de sensibilisation destinée à mobiliser citoyens et représentants autour des véritables enjeux de ce que la Flandre appelle "l'optimalisation de son ring" ?

#### *Discussion conjointe*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Je m'associe pleinement à l'intervention de M. Doyen. Je dois admettre que je ne comprends pas bien ce*

#### *Samengevoegde besprekking*

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Ik sluit me volledig aan bij het betoog van de burgemeester van Jette, de heer Hervé Doyen. Ik begrijp het dossier

dossier sur le plan politique. Certains partis adoptent, au parlement flamand, une autre position qu'au parlement bruxellois.

Le gouvernement bruxellois a rendu le 1er mars un avis négatif, assorti d'une foule de questions et de remarques. De très nombreux éléments n'ont pas été repris dans l'étude, sans doute pour des raisons stratégiques. En effet, la Flandre, voulant démontrer à tout prix que l'élargissement du ring optimisera la situation, exhibe une étude qui lui donne raison, alors que cette dernière n'a pas été correctement réalisée puisqu'elle n'intègre pas toutes les données.

Il ressort de l'analyse du dossier que l'élargissement n'est une bonne chose ni pour les Bruxellois, ni pour les Flamands, à long terme. Nous nous accordons tous sur l'existence d'un problème de mobilité, mais celui-ci mérite des solutions alternatives.

Je suis heureuse que le gouvernement bruxellois ait donné un signal clair avec son avis négatif. Maintenant, que va-t-il se passer ? Le gouvernement pose à juste titre des questions sur l'impact en termes de pollution de CO<sub>2</sub>, de qualité de vie, de climat et d'environnement, restées sans réponse à ce jour. Quelle est la stratégie suivie et quel est le calendrier ?

eigenlijk niet goed op politiek vlak. De minister heeft een goede verstandhouding met de Vlaamse minister Hilde Crevits. Dat is belangrijk, want het dossier is van groot belang voor de twee gewesten, maar sommige partijen nemen in het Vlaams Parlement een andere standpunt in dan in het Brussels Parlement.

De Brusselse regering heeft op 1 maart een negatief advies geformuleerd. Ze heeft terecht een heleboel vragen en opmerkingen. Zo werden heel wat elementen niet in de studie opgenomen, vermoedelijk om strategische redenen. Vlaanderen wil immers met een studie aantonen dat de uitbreiding van de Ring zal leiden tot een optimalisering van de situatie.

Uit de analyse van het dossier blijkt echter dat de uitbreiding geen goede zaak is voor de Brusselaars, maar ook niet voor de Vlamingen. Ik snap echt niet dat uw collega's in Vlaanderen dat niet begrijpen. Vlaanderen reikt nog steeds 20e-eeuwse oplossingen aan, die uitgaan van een voorkeur voor beton en kortetermijnoplossingen.

Op korte termijn zal de uitbreiding enigszins helpen, maar niet op lange termijn. Ik reken erop dat alle politici die in Vlaanderen in de meerderheid zitten, daarmee rekening houden. Als ze geen inspanningen willen leveren voor de Brusselaars, kunnen ze dat nog altijd doen voor de Vlamingen. Iedereen is het ermee eens dat er een mobiliteitsprobleem bestaat, maar men moet kiezen voor alternatieve oplossingen.

Ik zal niet herhalen wat er in de MER-studie staat, maar ik vind het erg dat men de mensen zand in de ogen strooit. Vlaanderen pakt uit met een studie die het eigen gelijk bewijst. Die studie werd niet correct uitgevoerd, want niet alle elementen werden onderzocht. Zo heeft men zelfs de gegevens van Leefmilieu Brussel over de luchtkwaliteit niet gebruikt. Ik begrijp dat niet. Brussel wordt wel betrokken bij het dossier, maar als het de Vlaamse regering uitkomt, blijft ze vasthouden aan een kortzichtig standpunt.

Ik ben blij dat de Brusselse regering met haar negatieve advies een duidelijk signaal heeft gegeven. De vraag is wat er nu zal gebeuren. Uiteindelijk kan het Vlaams Gewest zijn zin doen. De Brusselse regering stelt terecht vragen naar de impact op de CO<sub>2</sub>-vervuiling, de leefbaarheid, het

**M. le président.-** La parole est à Mme P'tito.

**Mme Olivia P'tito.-** Je rejoins M. Gosuin sur le fait que c'est la Région qui doit réagir, et non pas chaque commune. Il ne faut certainement pas saucissonner ce débat. En fait, cela a été fait ! Le 1er mars 2012, un avis défavorable a été remis par le gouvernement, qui aborde les questions de l'air, du bruit, les questions environnementales, etc. Il y a donc une prise de position claire de la part de la Région bruxelloise.

Est-ce que cela va assez loin ? Pour ma part, je disais déjà à votre prédécesseur que la Convention d'Espoo impose à une Région - si la matière est régionalisée -, ici la Région flamande, de soumettre exactement comme elle le fait sur son territoire aux habitants d'un autre pays ou d'une autre Région, ici la Région bruxelloise, l'ensemble des documents à l'enquête publique, dans les mêmes formes que sur son territoire. Je l'ai dit à Pascal Smet et je vous le dis. Le droit est important, il nous rattrape toujours.

Il ne faut pas sous-estimer cette question. Je ne minimise pas du tout l'action du gouvernement, mais j'attire votre attention sur le fait qu'il y a d'autres pistes qu'il ne faut pas négliger et qui imposent à la Région flamande d'accorder davantage d'importance aux élus et aux habitants de Bruxelles.

Si une enquête publique est organisée, il faudra décider comment elle se fera. Par ailleurs, des concertations et des dialogues ont lieu au niveau du gouvernement. Au niveau du parlement, il serait judicieux de consacrer un peu de temps à la présentation de l'état des lieux et de l'ensemble des pistes évoquées. En 2008, nous avions dû nous rendre à Machelen pour consulter les plans parce qu'ils n'étaient pas disponibles ailleurs que dans les communes flamandes. Il est plus que temps qu'ils soient accessibles dans cet hémicycle.

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

klimaat en de natuur (Natura 2000 en het Laarbeekbos). We krijgen geen antwoord op al die vragen. Welke strategie wordt gehanteerd en hoe ziet de planning eruit?

**De voorzitter.-** Mevrouw P'tito heeft het woord.

**Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).-** *Ik ben het met de heer Gosuin eens dat het gewest moet reageren, en niet elke gemeente, om een versnippering van het debat te voorkomen. En dat is precies wat er nu gebeurt! Op 1 maart 2012 heeft de regering een negatief advies uitgebracht dat de milieuproblemen in verband met de luchtkwaliteit of de geluidshinder aankaart. Het Brussels Gewest heeft dus een duidelijk standpunt ingenomen.*

*Gaat dat standpunt wel ver genoeg? Volgens het Verdrag van Espoo moet het Vlaams Gewest alle documenten aan het Brussels Gewest en zijn inwoners bezorgen. Het is belangrijk om die rechtsregel na te leven.*

*Ik minimaliseer de actie van de regering niet, maar er zijn nog andere mogelijkheden, die wij niet mogen negeren en die het Vlaams Gewest kunnen verplichten om meer aandacht te schenken aan de verkozenen en de inwoners van het Brussels Gewest.*

*Als er een openbaar onderzoek wordt georganiseerd, moet worden beslist op welke manier dat zal gebeuren. Er bestaan overlegstructuren op het niveau van de regering. Op het niveau van het parlement zou het nuttig zijn om een hoorzitting te organiseren over de stand van zaken en de bestaande mogelijkheden. Destijds moesten wij naar Machelen om de plannen te kunnen inkijken, omdat die enkel beschikbaar waren in de Vlaamse gemeenten. Het is hoog tijd dat zij ook toegankelijk worden in ons halfrond.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).** - Je suis contente que vous admettiez l'existence d'un problème de mobilité, Mme Maes. J'ai déjà dit à plusieurs reprises que le ring était le noeud routier le plus dense de Belgique et générait toutes sortes de pollutions nocives pour la santé publique. Il est donc essentiel de résoudre ce problème.

(poursuivant en français)

Concrètement, où en sommes-nous par rapport à ce dossier ?

Le rapport d'incidence environnementale (RIE) stratégique a fait l'objet d'une analyse détaillée par les différentes administrations bruxelloises. La Direction études et planification et la Direction de l'urbanisme de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL), Bruxelles Mobilité et, au stade actuel, surtout Bruxelles Environnement, ont formulé, le 1er mars 2012, un avis assez critique sur le dernier rapport. Cet avis de la Région de Bruxelles-Capitale a été présenté à la réunion du 9 mars du RIE stratégique par les administrations bruxelloises précitées.

Cette réunion s'est bien déroulée et le service flamand MER a été attentif aux remarques et à l'avis du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Les administrations flamandes, dont les départements "Leefmilieu, Natuur en Energie" et "Ruimtelijke Ordening" sont, elles aussi, très critiques envers le rapport tel qu'il existe.

Le service MER n'a pas pu approuver le rapport sous sa forme actuelle. Des réunions sont prévues pour clarifier les problèmes et les erreurs pointées également par la Région bruxelloise. C'est surtout Bruxelles Environnement qui participera à ces réunions qui ont déjà lieu actuellement. Le rapport subira donc des modifications et une nouvelle réunion générale sera prévue. Le calendrier du projet dépend de cette dernière dont la date n'est pas encore fixée.

Chaque scénario du rapport actuel a en effet été étudié en incluant les mesures fiscales, l'infrastructure cycliste et celle des transports en commun. Si les autorités flamandes veulent prendre une décision concernant un scénario déterminé, celle-ci devra s'appliquer à tout le scénario.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.** - Mevrouw Maes, ik ben blij dat u erkent dat er een mobiliteitsprobleem bestaat. De vraag is echter hoe men dat probleem oplost. Ik heb al herhaaldelijk gezegd dat de Ring het zwartste verkeersknooppunt van België is en allerlei soorten van pollutie genereert, zoals fijn stof, met een negatieve impact op de volksgezondheid tot gevolg. Het is dus van het allergrootste belang dat er vandaag naar een oplossing wordt gezocht.

(verder in het Frans)

*Het strategisch milieueffectenrapport (MER) werd grondig geanalyseerd door de Brusselse administratieve diensten. Het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH), Mobiel Brussel en vooral Leefmilieu Brussel gaven een vrij kritisch advies, dat ze op 9 maart 2012 voorstelden tijdens een vergadering over het strategisch MER.*

*De vergadering verliep goed. De Vlaamse dienst MER stond open voor de Brusselse opmerkingen. Overigens, ook de Vlaamse administraties zijn erg kritisch over het huidige rapport.*

*De dienst MER kon het rapport niet goedkeuren. Momenteel wordt het bijgewerkt en Leefmilieu Brussel werkt daaraan mee. Daarna volgt er een nieuwe algemene vergadering, waarvoor er nog geen datum bepaald is.*

*Het huidige rapport houdt voor elk scenario rekening met de fiscale maatregelen, de fietsinfrastructuur en het openbaar vervoer. Als Vlaanderen een bepaald scenario kiest, dan is dat met alles erop en eraan. Met andere woorden, Vlaanderen kan de Ring niet uitbreiden zonder ook begeleidende maatregelen te nemen (zoals meer infrastructuur voor openbaar vervoer en meer fietspaden).*

*Nu wordt er alleen gesproken over de Ring en niet over de begeleidende maatregelen. In de vorige fase hebben wij er alles aan gedaan opdat de Brusselaars kennis konden nemen van het hele dossier. We hebben onder meer de tekst in het Frans laten vertalen.*

*Het federale regeerakkoord spreekt over de creatie van een metropolyne gemeenschap via een bijzondere wet, maar dat is nog niet gebeurd. De*

Telles que les choses se présentent à l'heure actuelle, le gouvernement flamand ne peut donc pas opter pour l'optimisation du ring sans que celle-ci soit accompagnée de mesures complémentaires (par exemple, par rapport aux infrastructures de transports publics additionnelles à développer, aux pistes cyclables à réaliser...). Il s'agit d'un tout et nous ne pourrons opter pour un scénario que s'il prend tous les éléments en considération.

Or, aujourd'hui, on ne parle que du ring, sans avoir fixé les mesures complémentaires. Rappelons tout de même que lors de la première phase - nous sommes actuellement dans la deuxième - notre département a tout mis en oeuvre pour prolonger la phase de prise de connaissance du dossier et que ce dernier a été traduit en français afin que les autorités et les citoyens de la Région de Bruxelles-Capitale puissent en prendre connaissance.

En effet, l'accord de gouvernement fédéral prévoit la création d'une communauté métropolitaine par le biais d'une loi spéciale, mais cela n'a pas encore eu lieu. Ce dossier est typique de ce qui devrait être discuté au niveau d'une communauté métropolitaine.

En ce qui concerne la possibilité d'une nouvelle action de sensibilisation en Région de Bruxelles-Capitale, je ne pense pas que ce soit déjà le moment. Il est très important que les administrations bruxelloises poursuivent la discussion avec les administrations flamandes, lesquelles n'étaient, du reste, pas tellement satisfaites de cette étude stratégique.

(poursuivant en néerlandais)

*Le dossier n'avance pas rapidement. Il y a encore des points à examiner. Pour la Région bruxelloise, l'impact sur l'environnement est le premier point à aborder avant d'aller plus loin.*

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

**M. Didier Gosuin.-** Vous n'avez pas répondu à ma question. J'avais espéré que votre collègue en charge de l'environnement vous ait donné des informations.

Comme le souligne ma collègue du PS, si la Flandre délivre un permis sans procéder au

*uitbreiding van de Ring is bij uitstek een zaak voor zo'n metropolyne gemeenschap.*

*Het lijkt mij niet het moment voor een nieuwe bewustmakingscampagne in het Brussels Gewest. De Brusselse administratieve diensten moeten vooral de discussie met hun Vlaamse tegenhangers voortzetten.*

*(verder in het Nederlands)*

Het dossier gaat niet zo snel vooruit. Er moet nog een en ander bestudeerd worden. Het Brussels Gewest heeft vooral de impact op het leefmilieu op tafel gelegd. Dat is de eerste stap die we moeten zetten vooraleer we verder kunnen gaan.

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

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).-** U geeft geen antwoord op mijn vraag.

*De Vlaamse regering moet voorafgaandelijk een conforme studie van de effecten op het grondgebied van het Brussels Gewest uitvoeren, vooraleer zij een vergunning aflevert. Zo niet is de vergunning in*

préalable à une étude d'incidences dans les formes et les règles sur le territoire de la Région bruxelloise, celui-ci sera entaché de vices et de violations par rapport aux règles internationales européennes. En accord avec la Région bruxelloise, la Région flamande devrait procéder à une étude d'incidences avec tout ce que cela représente avant de délivrer le permis.

Si la Région bruxelloise ne rappelle pas clairement ses obligations, une brèche sera ouverte, dans laquelle les communes et les associations s'engouffreront et en profiteront pour introduire des recours auprès des tribunaux afin de contester la validité du permis.

En ma qualité de responsable d'un parti de l'opposition, je n'ai pas l'intention d'introduire une proposition de résolution pour demander au gouvernement bruxellois de respecter le droit européen. Mais peut-être devrais-je finalement le faire, comme cela a d'ailleurs été le cas à Drogenbos.

Puisque la Région flamande ne semble pas tenir compte de cette obligation légale, je vous invite à valider mes propos, largement confirmés d'ailleurs par ma collègue du PS.

La négligence de cette dimension juridique pourrait susciter un important imbroglio entre les institutions au cas où l'on souhaiterait provoquer brutalement une décision qui ne serait conforme ni au droit européen, ni au droit international.

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

**M. Hervé Doyen.-** Je comprends que vous soyez gênée à titre personnel, Mme la ministre, par rapport à un projet qui est porté par une collègue de votre parti au gouvernement flamand, en l'occurrence la ministre Crevits.

Au-delà de la factualité du projet et de ses aspects juridiques - qui ont été soulevés par Mme P'tito et M. Gosuin -, il convient de prendre conscience du choc de cultures et de vues idéologiques auquel nous assistons des deux côtés de la frontière linguistique : pour ou contre cette optimisation du ring ? En faveur ou non des transports publics ?

Votre réponse me donne le sentiment que vous êtes favorable à cette optimisation du ring, même si

*strijd met internationale en Europese regels.*

*Brussel moet op die verplichting wijzen, anders zullen gemeenten en verenigingen de geldigheid van de vergunning bij de rechtbank aanvechten.*

*Als lid van de oppositie wil ik geen voorstel tot resolutie indienen om de Brusselse regering te vragen het Europese recht te respecteren. Maar misschien moet ik dat uiteindelijk toch doen.*

*Omdat het Vlaams Gewest geen rekening schijnt te houden met de wettelijke verplichtingen, nodig ik u uit mijn voorstellen goed te keuren.*

*Indien men juridische aspecten negeert en absoluut een beslissing wil doordrukken die in strijd is met het Europese en internationale recht, dan kan dat tot ingewikkelde situaties leiden.*

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *Ik begrijp dat u enigzins in verlegenheid wordt gebracht door het project van uw partijgenoot, minister Crevits.*

*Naast de juridische aspecten heeft dit dossier ook een cultureel en ideologisch gehalte: voor of tegen de optimalisering van de Ring, voor of tegen het openbaar vervoer.*

*Uit uw antwoord leid ik af dat u voorstander bent van de optimalisering van de Ring, ook al hebt u kritiek bij de communicatie over het dossier. U lijkt het project te aanvaarden, met als troostprijs een fietspad en enkele bomen.*

*Het is niet mijn bedoeling om het Brussels Gewest*

vous considérez que ce dossier est mal présenté, et que vous êtes prête à accorder une piste cyclable et quelques arbres en guise de consolation.

Mon intention n'est pas d'opposer la Région bruxelloise à la Région flamande. Il est toutefois frappant de constater que, dans le dossier Uplace comme dans d'autres, de plus en plus de voix s'élèvent en Région flamande pour s'opposer aux grands travaux qui favorisent la voiture comme mode de déplacement. Le transfert modal est essentiellement porté par le monde associatif flamand et non par le monde associatif bruxellois.

Au-delà des considérations environnementales de protection de la Région bruxelloise, la question essentielle porte sur notre choix pour demain en matière de mobilité dans et autour de Bruxelles. Mme Delforge a fait allusion aux milliards d'euros prévus pour l'élargissement du ring. Il est regrettable que ces moyens ne puissent être injectés dans d'autres approches politiques de mobilité.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** D'après nos contacts et les réunions qui ont lieu entre les administrations, la Région flamande suit les règles européennes. Il y a une concertation entre les administrations bruxelloise et flamande de l'urbanisme sur cette législation européenne. Il ne faut pas faire un procès d'intention à la Région flamande à ce sujet.

**M. Didier Gosuin.-** Je n'ai pas dit cela. Je dis simplement qu'on n'en a jamais parlé dans ce dossier et qu'on ne l'évitera pas.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** D'accord. En ce qui concerne les remarques de M. Doyen, j'ai beaucoup de contacts avec le gouvernement flamand et l'administration flamande, mais aussi avec des habitants des communes flamandes, et je peux vous assurer qu'ils sont très sensibles à ces éléments de mobilité et qu'ils ne veulent pas plus de voitures chez eux, tout comme nous.

Nous sommes vraiment sur la même longueur d'onde. Ils ont un problème avec les voitures qui essayent de se faufiler en passant par leurs quartiers. Ils veulent que les voitures qui ne doivent

*tegen het Vlaams Gewest op te zetten. Het is echter opmerkelijk dat er in Vlaanderen meer en meer protest komt tegen grote werven die het gebruik van de auto als vervoermiddel bevorderen. Kijken we maar naar het project Uplace. De modal shift wordt vooral door Vlaamse verenigingen en niet zozeer door Brusselse verenigingen verdedigd.*

*Naast ecologische overwegingen is de hamvraag welke mobiliteit wij in en rond Brussel willen. Mevrouw Delforge merkte het reeds op: de uitbreiding van de Ring zal miljarden euro's kosten. Die middelen zouden voor andere mobiliteitsmaatregelen kunnen worden aangewend.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Uit contacten en vergaderingen blijkt dat de Vlaamse regering de Europese regels volgt. U mag haar geen slechte bedoelingen aanwrijven.*

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).-** *Dat doe ik niet. Ik zeg alleen dat daarover nooit werd gesproken, terwijl we de kwestie niet kunnen vermijden.*

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

*Hoe dan ook verzekert u dat de Vlaamse burgers erg gevoelig zijn voor de mobiliteitsproblematiek en op dezelfde golfslengte zitten als de Brusselaars. Ook zij willen in hun wijken het sluiptverkeer van de Ring terugdringen.*

*Hoe kunnen we dat oplossen? Vlaanderen zal nooit akkoord gaan met een nieuwe snelweg voor vrachtvervoer vanuit Duitsland richting kust, in een regio met bos en landbouwgrond. De vrachtwagens*

pas être là restent sur le ring.

Comment résoudre cette problématique du trafic de passage ? En Flandre, on ne sera plus jamais d'accord pour créer une nouvelle autoroute qui permette aux camions qui viennent d'Allemagne de rejoindre la côte en traversant une région où il y a des forêts ou de l'agriculture. Cela ne se fera pas. Ces camions vont continuer à passer par le ring de Bruxelles. On doit trouver une solution.

**M. Hervé Doyen.**- Mme la ministre, ce que vous dites est choquant. Vous dites que nous pouvons oublier l'idée que la Flandre construise une nouvelle autoroute, mais nous sommes priés de ne pas oublier qu'elle a l'intention de faire passer le ring de huit à seize bandes à hauteur de la commune de Jette, en passant sur le territoire de la Région.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Ce dossier a très mal commencé, sur une gaffe incroyable de l'administration flamande, qui a annoncé dans la presse quelque chose qui ne correspond pas à la réalité de ce dossier. C'est très difficile, une fois qu'un dossier a mal démarré, d'avoir une discussion constructive.

On peut aussi dire que Bruxelles n'a jamais voulu créer un ring tout rond. Cela fait partie de la problématique. Il y a des tas de choses qui auraient peut-être dû se passer autrement. Maintenant, on est devant une situation de fait. Il y a un trafic de passage de camions et autres, qui viennent jusqu'à Bruxelles et puis se retrouvent à l'arrêt sur le ring.

Il faut essayer de trouver une solution qui soit satisfaisante pour Bruxelles et pour la Région flamande. Personne ne veut davantage de voitures. Nous sommes encore loin d'une situation où une demande de permis peut être introduite.

Je voudrais aussi rassurer M. Gosuin : en Flandre également, on est conscient de la législation européenne.

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

**M. Didier Gosuin.**- Je suis ravi que le gouvernement bruxellois précise que la législation européenne sera respectée de manière rigoureuse, notamment la directive en matière d'incidences transfrontalières, tout comme les conventions

*zullen nog steeds via de Ring moeten rijden.*

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).**- *Mevrouw de minister, uw verklaring choqueert me: een nieuwe Vlaamse snelweg mogen we vergeten, maar de Vlaamse regering zal wel de Ring verbreden tot maar liefst zestien rijvakken ter hoogte van Jette, op het grondgebied van het Brussels Gewest!*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Het dossier zat vanaf het begin fout, omdat de Vlaamse administratie verklaringen in de pers aflegde, die niet strookten met de realiteit. Dat maakt constructieve gesprekken moeilijk.*

*Het Brussels Gewest heeft overigens nooit een volledige Ring gewild. Dat maakt deel uit van het probleem. Veel had anders gekund. Nu staan we voor een voldongen feit: het doorgaand verkeer staat stil op de Ring rond Brussel.*

*We moeten een voor alle partijen bevredigende oplossing vinden. Een vergunningsaanvraag is nog niet aan de orde.*

*Ik stel de heer Gosuin gerust: Vlaanderen is zich bewust van de Europese wetgeving.*

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

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).**- *Het verheugt mij dat de Brusselse regering stelt dat de Europese wetgeving en de internationale conventies strikt zullen worden nageleefd. Ik zal erop toezien dat de regering haar engagement*

internationales qui fixent les mêmes objectifs. Je serai très attentif à ce que cet engagement formel du gouvernement bruxellois soit suivi à la lettre.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je m'engage à veiller à ce que le gouvernement flamand suive la législation européenne.

**M. Didier Gosuin.-** S'il ne le fait pas, c'est vous qui devrez le faire. Vous êtes aussi responsable du respect du droit international sur votre territoire.

- *Les incidents sont clos.*

## INTERPELLATION M. JEF VAN DAMME

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

**concernant "l'état d'avancement de  
l'extension et de la construction de parkings  
de dissuasion en Région bruxelloise".**

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *La construction des parkings de dissuasion ne progresse pas. Ce dossier nous oblige à opérer des choix politiques, pour ce qui est de l'intensité du trafic autorisé entrant dans la ville et dans nos relations avec les autres Régions en matière de mobilité.*

*Sur les 6.900 places de stationnement dans le cadre de l'extension et de la construction de six parkings prévues en 2007, seules 1.240 ont été aménagées.*

*Le Plan Iris 2 prévoyait par ailleurs la création de parkings à Bordet, Berchem, Revers, à la gare de l'Ouest, Beekkant et à Moensberg pour une capacité totale de 16.200 places.*

*En décembre 2011, vous déclariez que les projets de parkings sur les sites du Heysel et de Forest avaient été abandonnés.*

*nakomt.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik zal ervoor waken dat de Vlaamse regering de Europese wetgeving respecteert.*

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).-** *Als zij dat niet doet, moet u ingrijpen. U bent ervoor verantwoordelijk dat het internationaal recht op uw grondgebied wordt gerespecteerd.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

## INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

**betreffende "de stand van zaken van de uitbreiding en bouw van overstapparkings in het Brussels Gewest".**

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

**De heer Jef Van Damme.-** Telkens opnieuw moeten we vaststellen dat het dossier van de overstapparkings niet vooruitgaat. Hopelijk moeten we vandaag niet opnieuw tot die conclusie komen.

De nood aan overstapparkings verplicht ons politieke keuzes te maken, meer bepaald over het aantal auto's dat we in het gewest toelaten en over onze relatie met Vlaanderen en Wallonië op het vlak van mobiliteit.

In 2007 heeft het gewest een studie voltooid betreffende de bouw en uitbreiding van zes overstapparkings, die samen 6.900 parkeerplaatsen zouden bieden. Vandaag zijn er dat nog maar 1.240. Concreet zou de capaciteit van Delta, Kraainem en Coovi uitgebreid worden met telkens ongeveer 1.000 plaatsen en die van Roodebeek met 500 extra parkeerplaatsen. Daarnaast zouden er twee nieuwe overstapparkings worden aangelegd,

*La Région est propriétaire du site de quatre projets d'extension. Des concertations ont été entreprises avec un investisseur privé pour un site seulement. Les trois autres ne disposeraient pas d'un permis d'environnement, et ne peuvent dès lors être exploités.*

*La situation est catastrophique.*

*Le Plan Iris 2 prévoyait également des parkings de dissuasion à l'entrée de Bruxelles. Selon le SPF Mobilité et Transport, il s'agirait de 21.500 places. Bien que De Lijn ne tienne pas compte de places supplémentaires dans son plan de vision 2020, 5.000 places de stationnement seraient prévues aux abords des gares RER dans le Brabant flamand et dans le Brabant wallon.*

*Où en est l'extension de ces parkings ? Un projet pilote de parking de dissuasion accessible uniquement aux détenteurs de la carte Mobib à Roodebeek et Ceria avait été lancé par votre prédécesseur au cours de la législature précédente. Comptez-vous généraliser ce projet pilote aux parkings de dissuasion actuels ?*

*Depuis 2009, le nombre de parkings a-t-il évolué ? Les parkings actuels ont-ils reçu leur permis d'environnement ? Y a-t-il eu des concertations avec les communes concernées, la Région flamande et la Région wallonne ?*

met name op de Heizel en aan Vorst-Zuid, samen goed voor 2.500 extra parkeerplaatsen.

Het Iris 2-plan van september 2010 heeft het bovendien over nieuwe Brusselse parkeerterreinen aan Bordet, Berchem, Reyers, Weststation, Beekkant en Moensberg. Het plan voorziet in een totale capaciteit van 16.200 parkeerplaatsen.

In december 2011 zei u dat de nieuwe overstapparkings op de Heizel en aan Vorst-Zuid er niet zouden komen. Voor de vier uitbreidingen die op stapel staan, is het gewest eigenaar van de grond. Voor slechts één enkele site werden er gesprekken met een privé-investeerder aangeknoopt. Drie bestaande overstapparkings zouden niet beschikken over een milieuvergunning, waardoor ze niet als overstapparking uitgebaat mogen worden. Enkel Coovi beschikt over een dergelijke milieuvergunning. Kortom, de situatie is catastrofaal.

Het Iris 2-plan voorziet ook in overstapparkings buiten het Brussels Gewest. Volgens een verslag van de FOD Mobiliteit en Vervoer zou het gaan om 21.500 plaatsen. Hoewel De Lijn in haar Visie 2020 geen rekening houdt met bijkomende overstapparkings, zouden er volgens de NMBS 5.000 parkeerplaatsen in Vlaams- en Waals-Babant beschikbaar worden aan GEN-stations.

In december 2011 moesten we concluderen dat we nog heel ver stonden van de doelstellingen. Die situeren zich niet enkel op lange maar ook op korte termijn.

Wat betreft de doelstellingen op korte termijn, wil ik graag weten hoe de huidige overstapparkings worden beheerd. Tijdens de vorige legislatuur is uw voorganger een proefproject gestart voor de parkings Roodebeek en Ceria, waarvan enkel houders van een Mobibkaart gebruik zouden kunnen maken. Ondertussen zijn we drie jaar verder en hoop ik dat het project volledig operationeel is. Ik vraag me af of u overweegt het principe uit te breiden naar de andere bestaande overstapparkings.

Zijn er sinds 2009 overstapparkeerplaatsen bijgekomen of verdwenen? Hoe staat het met de milieuvergunningsaanvragen voor bestaande parkings? Werd er overleg gepleegd met de betrokken gemeenten, het Vlaams Gewest of het

Waals Gewest?

Ik hoop alvast dat uw antwoord positiever zal zijn dan de vorige keer.

### *Discussion*

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

**M. Aziz Albishari.-** Nous traitons de la mobilité et de la place de la voiture depuis bientôt deux heures, ainsi que des conséquences des décisions des instances publiques sur le flux des voitures personnelles. Par ailleurs, je relève une différence sémantique entre le terme néerlandais "overstapparking" ("parking de transfert") et le terme français "parking de dissuasion", qui connote une approche conceptuelle différente à l'égard de ce dispositif.

Bien que le Plan Iris 2 prévoie des possibilités d'emplacements de parking de dissuasion à l'entrée de la ville, au niveau de la deuxième couronne (Bordet, Berchem, Reyers, gare de l'Ouest), il importe que le caractère dissuasif soit mis en exergue pour que les automobilistes ne pénètrent pas dans la ville avec leur véhicule personnel, et délaissent leur voiture au profit des transports en commun, à partir d'un espace multimodal en amont.

Quelles démarches avez-vous effectuées à cet égard auprès des instances publiques, Régions, provinces et communes, concernant l'accessibilité des transports modaux à l'entrée de la ville ?

Je voudrais savoir quelle est votre position que sur la distance pertinente à partir de laquelle on commence à parler de parking de dissuasion plutôt que de parking de transfert.

Je voudrais aussi rappeler qu'une autre difficulté, outre le fait de faire venir les voitures jusqu'en ville dans des parkings de dissuasion, est que notre Région est limitée en termes de territoire et de surface pouvant être accordée à telle ou telle fonction.

Lors d'une commission précédente, avec le responsable de la STIB, vous avez attiré l'attention sur la difficulté qu'il y a à trouver de la place pour les dépôts de trams et de bus, voire de métro. En regard des terrains libres en Région bruxelloise, des

### *Bespreking*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Uit het semantische verschil tussen de Nederlandse term "overstapparking" en het Frans "parking de dissuasion" of ontradingsparking blijkt meteen een verschillende benadering.*

*Het Iris 2-plan voorziet in mogelijke ontradingsparkings bij het binnenrijden van de stad, in de tweede kroon (Bordet, Berchem, Reyers, Weststation). Het ontradende karakter hiervan moet benadrukt worden. Het is de bedoeling dat autobestuurders er hun wagen achterlaten en overstappen op het openbaar vervoer.*

*Daarvoor moeten voldoende andere vervoersmogelijkheden beschikbaar zijn. Welke stappen hebt u in dat verband gezet bij de betrokken gewesten, provincies en gemeenten?*

*Vanaf welke afstand kan men beter over een ontradingsparking spreken dan over een overstapparking? Als de auto's tot in de stad rijden, is er geen sprake van ontrading.*

*Bovendien is er in het Brussels Gewest weinig ruimte voor deze parkings.*

*U zei eerder al hoe moeilijk het is om plaats te vinden voor tram- en busremises. Gezien het gebrek aan terreinen en de hoge grondprijzen, is Ecolo van oordeel dat ontradingsparkings op het grondgebied van het Brussels Gewest momenteel geen prioriteit zijn.*

*Kunt u meer vertellen over de moeilijkheden om terreinen te vinden?*

prix du foncier et de la pression pour d'autres fonctions beaucoup plus importantes, j'estime, comme mon groupe, que la fonction de parking de dissuasion sur le territoire régional n'est pas une priorité à ce stade-ci.

Que pouvez-vous nous répondre quant à la difficulté de hiérarchisation des terrains restants en Région bruxelloise à attribuer aux parkings de transfert ou de dissuasion ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Le marché attribué lors de la précédente législature pour la gestion des parkings de transit a permis d'installer des clôtures, des barrières d'accès et des caméras de surveillance au parking Roodebeek. La Région n'a pas obtenu le permis mixte urbanisme-environnement qui lui aurait permis d'exploiter ce parking en tant que parking de transit.*

*L'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) a décidé que le permis d'urbanisme ne pouvait pas être accordé tant que l'erreur de positionnement du sigle P pour 'parking de transit' sur la carte du Plan régional d'affectation du sol (PRAS) n'avait pas été officiellement rectifiée. Le permis d'environnement avait été accordé sous certaines conditions, et la commune a introduit un recours et a obtenu gain de cause auprès du Collège d'environnement. L'exploitation du parking Roodebeek a dû être abandonnée en attendant l'obtention des permis nécessaires.*

*Au parking du Ceria, des barrières ont été placées, mais le problème technique de lecture de la carte Mobib n'a pu être résolu.*

*Une exploitation en tant que parking de transit n'est prévue pour aucun autre parking. L'étude de 2007 sur la faisabilité de partenariats public-privé (PPP) pour les six sites bruxellois n'a abouti à aucun résultat concret, la Région ne disposant pas du budget nécessaire pour permettre une utilisation gratuite des parkings pour les automobilistes abandonnant leur voiture au profit des transports en commun.*

*En 2012, la Région poursuivra l'examen des PPP,*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Wij werken aan de problematiek maar ik betwijfel of mijn antwoord u zal doen oproepen van blijdschap.

Tijdens de vorige legislatuur werd een opdracht toegegeven voor het beheer van de overstapparkings. In het kader daarvan werden afsluitingen, slagbomen en bewakingscamera's geplaatst op de Roodebeekparking. Om die parking als overstapparking te kunnen uitbaten, moest het gewest een gemengde vergunning stedenbouwmilieu verkrijgen, maar die werd om verschillende redenen geweigerd.

Het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) heeft beslist dat de stedenbouwkundige vergunning niet kan worden uitgereikt zolang de verkeerde plaatsing van het teken P voor 'overstapparking' op de kaart van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) niet officieel is rechtgezet. Er bestaat nochtans een regeringsbeslissing om die wijziging aan het GBP door te voeren. De milieuvergunning werd toegekend onder een aantal voorwaarden, maar de gemeente is daartegen in beroep gegaan en heeft gelijk gekregen van het Milieucollege. Het uitbaten van de Roodebeekparking als overstapparking moest dus worden opgegeven in afwachting van de nodige vergunningen.

Op de Coovi-parking werden slagbomen geplaatst maar is het technisch probleem met het lezen van de Mobibkaart nog niet opgelost. De MIVB vindt dat de ontwikkeling van Mobib belangrijker is in andere sectoren dan die van het parkingbeheer en heeft de vereiste ontwikkelingen uitgesteld. Wij betreuren die beslissing en blijven erop aandringen dat de Mobibkaart ook voor het parkingbeheer

*en ciblant les sites les plus appropriés en fonction des dernières études de mobilité réalisées, et en tenant compte du Plan Iris 2.*

*Actuellement, seuls les parkings Ceria et Lennik ont un permis d'urbanisme et un permis d'environnement valables. Le parking Reyers doit être modifié en raison de l'implantation d'habitations sociales rue Colonel Bourg. Les demandes pour un parking provisoire ont été introduites.*

*Les permis pour les parkings Roodebeek, Kraainem et Stalle sont en attente de l'examen du PPP. Le parking Delta se trouve dans une zone d'intérêt régional (ZIR). Nous attendons l'approbation du schéma directeur de la zone.*

*Le parking Hermann-Debroux se situe sous un viaduc et ne peut malheureusement pas être clôturé et fonctionner comme un réel parking de transit.*

*L'Agence régionale de stationnement, qui devrait bientôt être en place, se chargera concrètement de ce type de problèmes.*

*Le suivi de cette problématique se fait en bonne coordination avec les communes d'Anderlecht, Auderghem, Bruxelles-Ville et Woluwe-Saint-Lambert.*

*Les communes de Forest et Woluwe-Saint-Pierre ne participent pas encore à la discussion. Par contre, des contacts avec les communes d'Uccle (parking Stalle) et de Berchem-Sainte-Agathe (site de la gare) sont prévus pour la fin de l'année. Dans le cadre du projet Neo, des contacts avec la Région flamande et des pourparlers pour l'occupation du parking C sont en cours.*

*Même si le résultat n'est pas extraordinaire, nous n'abandonnons pas ce dossier.*

*(poursuivant en français)*

M. Albishari, le terme de "parking de transit" est valable dans la mesure où nous nous trouvons en Région de Bruxelles-Capitale. Les parkings de dissuasion se situent par définition en dehors de la Région. Ils font partie des sujets que nous ne manquerons pas d'aborder lors des pourparlers relatifs au RER.

Nous sommes convaincus de la nécessité de

moet kunnen worden gebruikt.

Enkel voor de parkings Roodebeek en Coovi werd een beheer als overstapparking ten uitvoer gelegd. De studie van 2007 over de haalbaarheid van publiek-private samenwerkingen voor de zes Brusselse sites leidde bij de offerteaanvraag niet tot een concreet resultaat, omdat het gewest niet over het vereiste budget beschikte om het parkeren gratis te maken voor automobilisten die hun voertuig parkeren om het openbaar vervoer te nemen.

In 2012 zal het Brussels Gewest de studie over de publiek-private samenwerkingen voortzetten. Daarbij zal vooral worden gekeken naar de locaties die volgens de recentste mobiliteitsstudies het meest aangewezen zijn. Er wordt ook rekening gehouden met het Iris 2-plan.

Momenteel is er enkel een geldige stedenbouwkundige vergunning en een milieuvergunning voor parking Coovi en parking Lennik. Parking Reyers moet aangepast worden, omdat er sociale woningen in de Kolonel Bourgstraat komen. De aanvragen voor de tijdelijke parking zijn ingediend.

Voor de vergunningen voor de parkings Roodebeek, Kraainem en Stalle wachten we nog op de studie over de publiek-private samenwerking. Parking Delta bevindt zich in een Gebied van Gewestelijk Belang (GGB). We wachten nog op de goedkeuring van het richtplan over de zone.

Parking Hermann-Debroux ligt onder een viaduct en kan helaas niet worden afgesloten. Bijgevolg kan hij niet dienen als overstapparking. Bij de besprekingen wordt er dus geen rekening mee gehouden.

Dat is zo'n beetje de spijtige stand van zaken. Ik betreur de situatie ook, gelooft u mij vrij. Ik verwacht dat de oprichting van het parkeeragentschap niet lang meer op zich zal laten wachten. Als dat wordt gerealiseerd, beschikken we over een instantie die de concrete opdracht heeft om dergelijke problemen aan te pakken.

Het probleem wordt in goede samenwerking met de betrokken gemeenten Anderlecht, Oudergem, Brussel-Stad en Sint-Lambrechts-Woluwe behandeld. Het is belangrijk dat we het dossier in goede verstandhouding aanpakken. In Sint-

développer ce type de parkings à proximité des accès au réseau RER, au bénéfice de tous ceux qui habitent autour de Bruxelles. Nous ne pouvons malheureusement pas vous présenter plus de réalisations concrètes en la matière pour l'instant.

Lambrechts-Woluwe hebben we niet veel vooruitgang geboekt, omdat de gemeente niet langer akkoord gaat met het plan.

Er zijn geen concrete uitbreidingsplannen op dit ogenblik. In dit stadium van het overleg kunnen we geen compensaties in het vooruitzicht stellen. De gemeenten Vorst en Sint-Pieters-Woluwe werden nog niet bij de gesprekken betrokken. Er is tegen het einde van dit jaar wel overleg gepland over parking Stalle met de gemeente Ukkel alsook met de gemeente Sint-Agatha-Berchem over de parking aan het station. Naar aanleiding van het Neoproject lopen er besprekkingen met het Vlaams Gewest over het gebruik van parking C.

Ik vind de balans zelf ook niet fantastisch, maar we geven het dossier niet op en blijven werken om vergunningen te verkrijgen, het gebruik van de Mobibkaart voor overstapparkings mogelijk te maken, enzovoort.

(verder in het Frans)

*Mijnheer Albishari, in het Brussels Gewest spreken we over overstapparkings. Ontradingsparkings bevinden zich per definitie buiten het gewest. Zij komen zeker aan bod bij de besprekkingen over het GEN.*

*Wij zijn voorstander van ontradingsparkings op plaatsen waar men toegang heeft tot het GEN. Momenteel is er echter op dat vlak nog niets gerealiseerd.*

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

**De heer Jef Van Damme.-** Mevrouw de minister, uit uw antwoord begrijp ik dat er na drie jaar niets is veranderd. Ik betreur dat.

Het is begrijpelijk dat de uitbreidingsplannen en de aanleg van overstapparkings heel wat tijd in beslag nemen, maar waarom trappelt u nog steeds ter plaatse voor het beheer van de bestaande overstapparkings? Het zou volstaan dat de MIVB, waarvan u voogdijminister bent, een systeem voor de Mobibkaart installeert op de Coovi-parking, die al met slagbomen is afgesloten. Ongetwijfeld vergt dat enig werk, maar dat hoeft toch geen drie jaar te duren. Toch slaagt u er niet in om het initiatief rond te krijgen. Dat toont aan dat u het dossier

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *Rien n'a changé depuis trois ans, et je le déplore.*

*Il est compréhensible que l'extension et l'aménagement de parkings de transit prennent du temps, mais pourquoi n'avancez-vous pas en matière de gestion des parkings de dissuasion existants ? Il suffirait que la STIB, dont vous êtes ministre de tutelle, installe un système pour la carte Mobib sur le parking du Ceria, déjà fermé avec des barrières. Ce type d'adaptation ne demande pas trois ans. Votre incapacité à mener à bien ce projet démontre que vous suivez insuffisamment ce dossier.*

*N'est-il pas temps de mettre en pratique les*

*conclusions de l'étude ? Pourquoi le parking du Ceria ne peut-il pas être utilisé comme parking de transit ? Cela ne demande pas beaucoup de travail. Comment se fait-il qu'on n'ait pas avancé en trois ans ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *La technologie pour ouvrir des barrières avec la carte Mobib n'est pas encore au point, mais j'ai demandé qu'on accélère la cadence.*

*En outre se posent systématiquement des problèmes pour l'obtention des permis nécessaires, notamment à cause de l'opposition des autorités locales. J'espère que l'Agence de stationnement suivra de près le dossier des parkings de transit.*

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *J'espère qu'il y aura une amélioration.*

*- 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 "les incidences du projet d'extension de l'UZ de Jette sur la mobilité".**

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *L'UZ de Jette déplore l'absence de plan de mobilité efficace relatif à ses projets d'extension, et notamment dans et autour du campus. Son directeur souhaite une solution globale.*

*Actuellement, différents projets ou souhaits en*

onvoldoende volgt.

Ik snap niet waarom er drie jaar nodig is om een beslissing te nemen. Wordt het geen tijd om de conclusies van de studie in de praktijk om te zetten? Waarom kan de Coovi-parking niet als overstapparking worden gebruikt? Veel werk is daar niet voor nodig. Hoe komt het dat we drie jaar later nog geen stap verder staan?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De technologie om de slagbomen met een Mobibkaart te openen, staat technisch gezien nog niet op punt, maar ik heb wel gevraagd er spoed achter te zetten.

Voorts stel ik vast dat er zich systematisch problemen voordoen voor het verkrijgen van de nodige vergunningen omdat er voortdurend beroep wordt aangetekend tegen de aanvragen, bijvoorbeeld vanwege lokale besturen die andere plannen hebben met de parkings. Toch geven we de moed niet op. Ik hoop dat het parkeeragentschap het dossier van de overstapparkings op de voet zal volgen.

**De heer Jef Van Damme.-** Ik hoop op beterschap.

*- 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 "de mobiliteitsgevolgen bij de geplande uitbreiding van het UZ in Jette".**

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Half maart raakte bekend dat het Universitair Ziekenhuis Brussel grote plannen heeft voor zijn 35 jaar oude campus aan de Laarbeeklaan in Jette. Het UZ Brussel bouwt volop aan een nieuwe spoedgevallendienst en plant drie gloednieuwe gebouwen, namelijk één voor medisch-technische diensten, één voor

*termes de mobilité sont sur la table. Le gouvernement souhaite ainsi créer une nouvelle station RER sur l'avenue de l'Exposition. Mais la SNCB estime que celle-ci serait trop proche de la gare RER de Jette et ne considère pas la création de gares RER supplémentaires à Bruxelles comme une priorité.*

*L'UZ, son personnel et les syndicats demandent depuis plusieurs années la mise en place d'une navette de bus, mais le gouvernement flamand rechigne à le financer à partir du fonds des navetteurs ou du "Brusselfonds". L'adaptation de la ligne de bus 53, qui pourrait assurer une liaison directe avec la gare de Jette, n'est quant à elle pas soutenue par la STIB.*

*L'aménagement d'une sortie sécurisée depuis le ring impliquerait que la Région flamande accepte de le rétrécir. Quant au placement de feux intelligents sur l'avenue de l'Exposition, il doit préalablement faire l'objet d'un accord entre la commune de Bruxelles-Ville, Bruxelles Mobilité et Wemmel.*

*L'UZ se plaint surtout de la multiplicité des intervenants dans ce dossier, qui implique la Région bruxelloise, la Région flamande, la Communauté flamande, trois communes, la STIB, la SNCB et De Lijn.*

*Les projets de mobilité envisagés ne tiennent pas non plus compte des flux de voitures supplémentaires qui seront engendrés par l'extension de l'UZ. Ces flux seront en outre différents selon qu'il s'agisse des services de secours, du personnel et des visiteurs de l'hôpital, des étudiants du campus ou des habitants des Jardins de Jette.*

*L'extension de l'hôpital est financée par le Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden (VIPA), mais on ignore qui prendra en charge les frais liés à la mobilité.*

*Quel est l'état d'avancement des projets visant à améliorer la mobilité aux abords de l'hôpital ?*

*Quelle est la position du gouvernement bruxellois concernant la mise en place d'une navette de bus ? Cette solution me semble l'une des plus opportunes.*

*Quels seront les flux de trafic supplémentaires*

poliklinische en administratieve diensten en één voor raadplegingen. Het gaat in totaal om 55.000 m<sup>2</sup> nieuwe gebouwen tegen 2020. De hoofdingang van het ziekenhuis zou op de plaats komen waar zich nu de ingang van de polikliniek bevindt.

De directie van het UZ Brussel wil het uitbreidingsproject binnenkort aanvatten, maar is ongerust over het ontbreken van een intelligent mobiliteitsplan. Directeur Noppen liet in de media optekenen dat de huidige plannen voor tram 9 de mobiliteitsproblemen van het UZ Brussel niet zullen oplossen. Hij vindt dat er te weinig rekening wordt gehouden met de mobiliteit in en om de campus en vraagt een globale oplossing.

Op dit moment liggen verschillende projecten of wensen inzake mobiliteit op tafel, waarvan de uitvoering niet van een leien dakje loopt. Zo ijvert de Brusselse regering voor een nieuwe halte Expo aan de Tentoonstellingslaan in het kader van het GEN en het Iris 2-plan, maar daarover is de NMBS niet enthousiast omdat de halte te kort bij de GEN-halte Jette ligt en de NMBS extra Brusselse GEN-stations niet als prioritair beschouwt.

Het personeel, de vakbonden en de directie van het UZ Brussel vragen al jaren een pendelbus tussen het ziekenhuis en het treinstation van Jette, maar de Vlaamse regering doet geen enkele moeite om die te financieren vanuit het pendelfonds of het Brusselfonds. Voor andere Vlaamse ziekenhuizen komt ze nochtans wel met de nodige financiering over de brug. De MIVB is dan weer niet enthousiast over een gedeeltelijke wijziging van het traject van bus 53 om een rechtstreekse verbinding tussen het station van Jette en het UZ Brussel te creëren.

Voor een veiligere afrit aan de Ring is er evenmin ruimte, tenzij de Vlaamse regering de Brusselse Ring zou versmallen. Voor intelligente verkeerslichten aan de kruispunten ter hoogte van de Tentoonstellingslaan moet eerst een overeenkomst worden bereikt tussen de stad Brussel, Mobiel Brussel en Wemmel.

Het UZ Brussel klaagt vooral dat elk mobiliteitsaspect door een andere overheid of instantie beheerd wordt. Het heeft een tiental verschillende gesprekspartners: de Brusselse regering en haar administratie, het Vlaams Gewest

*engendrés par l'extension de l'UZ ?*

*Un plan de mobilité pertinent impliquant toutes les instances compétentes est-il prévu pour le quartier ? Une réunion est-elle prévue ? La Région est-elle disposée à financer une partie des aménagements liés à la mobilité ? Cette question émane de l'UZ même.*

en de Vlaamse Gemeenschap, de gemeenten Jette en Wemmel, de stad Brussel, de MIVB, de NMBS en De Lijn.

De aangehaalde mobiliteitsprojecten hebben als doel de huidige verkeersproblemen te verhelpen, maar houden nog geen rekening met de extra verkeersstromen als gevolg van de uitbreiding van het UZ Brussel. Die verkeersstromen zijn bovendien verschillend voor de hulpdiensten, het personeel en de bezoekers van het ziekenhuis, alsook voor de vele studenten van de campus en de buurtbewoners van de nabijgelegen Tuinen van Jette.

Voor de drie nieuwe gebouwen rekent het UZ Brussel op subsidies van het Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden (VIPA), maar het is niet duidelijk wie uiteindelijk zal moeten opdraaien voor de mobiliteitskosten die aan het nieuwbouwproject verbonden zijn.

Wat is de stand van zaken van de geplande projecten, die de mobiliteitssituatie in de buurt van het ziekenhuis moeten verbeteren? Ik heb het over de nieuwe halte Expo, de bijsturing van lijn 53 van de MIVB, de plaatsing van intelligente verkeerslichten aan de Tentoonstellingslaan en de aanleg van een veiligere afrit aan de Ring.

Welk standpunt verdedigt u in de Brusselse regering inzake een eventuele pendelbus? Dat lijkt me immers een van de beste oplossingen. Hoeveel extra verkeer verwacht u ten gevolge van de uitbreiding van het ziekenhuis?

Komt er een intelligent mobiliteitsplan voor de buurt, waarbij alle bevoegde instanties betrokken worden? Hebt u een initiatief genomen om die instanties samen te brengen? Neemt het gewest zijn verantwoordelijkheid en is het bereid om een deel van de noodzakelijke mobiliteitsingrepen te financieren? Die vraag komt van het UZ Brussel zelf.

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en**

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De

néerlandais).- *La situation en matière de mobilité est rendue complexe par la multiplicité des acteurs concernés. Ceux-ci discutent actuellement d'une série de projets qui pourraient sensiblement améliorer la situation dans le voisinage de l'UZ Jette, à savoir la nouvelle station Expo, l'adaptation du trajet du bus 53, le réglage des feux à hauteur de l'avenue de l'Exposition, la sécurisation de la sortie du ring et la mise en place de navettes.*

*Les flux supplémentaires engendrés pas l'extension de l'UZ Jette seront étudiés dans le cadre de la demande de permis. L'administration accordera une attention toute particulière à l'accessibilité du site ainsi qu'à la mobilité sur le site même.*

*La commune de Jette a élaboré un plan communal de mobilité, approuvé par le gouvernement en 2007 et reprenant une série de propositions destinées à améliorer la mobilité autour de l'UZ.*

*La Région de Bruxelles-Capitale a toujours souhaité améliorer la desserte en transports en commun entre le haut de la commune de Jette et l'est de Ganshoren. C'est pourquoi une étude d'opportunité et d'impacts sur la liaison en transports en commun entre Simonis et le haut de Jette a été réalisée, qui a débouché sur le projet de la nouvelle ligne de tram 9.*

*Le dossier est en cours d'examen par l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL).*

*Le demande de permis devrait être introduite prochainement. L'accessibilité des ambulances est une dernière difficulté qu'il reste à résoudre.*

*La Région bruxelloise a fait une proposition en vue de répartir les frais supplémentaires générés par le trafic des navetteurs entre la Région de Bruxelles-Capitale, l'UZ Jette et le gouvernement flamand via son Fonds des navetteurs, mais n'a pas encore obtenu de réponse à ce jour. Nous espérons donc que la ligne de tram 9, qui a notre préférence, entrera vite en service.*

*L'accessibilité du ring fait également partie des points abordés dans nos négociations avec la Région flamande.*

complexiteit van de mobiliteitsproblematiek rond het UZ Brussel is inderdaad deels te wijten aan het grote aantal betrokken partijen. Die bespreken thans een aantal projecten die de mobiliteit in de wijk aanzienlijk kunnen verbeteren: de inrichting van de nieuwe halte Expo, de aanpassing van het traject van bus 53, de installatie van intelligente verkeerslichten ter hoogte van de Tentoontettingslaan, de aanleg van een veiligere afrit van de Ring en de organisatie van pendelverkeer. Er is echter nog geen enkele definitieve beslissing genomen.

De bijkomende verkeersstromen ten gevolge van de uitbreiding van het UZ Brussel worden in het licht van de vergunningsaanvraag bestudeerd. De administratie zal bijzondere aandacht besteden aan de toegankelijkheid van de site en aan de mobiliteit op de site zelf.

De gemeente Jette beschikt over een gemeentelijk mobiliteitsplan, dat de regering in 2007 heeft goedgekeurd. De verschillende mobiliteitsinstanties werden bij de opmaak van dat plan betrokken. Het plan bevat voorstellen ter verbetering van de mobiliteitssituatie rond het UZ Brussel. Ik denk aan de herinrichting van afrit 9 van de Ring en aan de Tentoontettingslaan en aan de reorganisatie van de kruispunten. Intussen heeft het UZ Brussel nieuwe plannen ontwikkeld voor de uitbreiding van het ziekenhuis. Het mobiliteitsplan moet daaraan worden aangepast.

Om de mobiliteit in de zone te verbeteren, was het Brussels Hoofdstedelijk Gewest altijd al voorstander van een betere verbinding via het openbaar vervoer tussen hoog-Jette en het oosten van Ganshoren. Daarom is een studie uitgevoerd over de haalbaarheid en de impact van een verbinding tussen Simonis en hoog-Jette. Die studie leidde tot het ontwerp van een nieuwe tramlijn, tram 9, die ondergronds van Simonis vertrekt en dan via de Jetselaan, de Tentoontettingslaan, de Oude Afspanning en de Laarbeeklaan tot aan het UZ Brussel rijdt en daarna via de Dikke Beuklaan tot aan de Heizelvlakte.

Terwijl het noordelijke deel van de verbinding door minder bevolkte buurten rijdt, zal de tram elders de nieuwe woonwijk Tuinen van Jette en de Modelwijk bedienen. Bovendien liggen veel scholen en uiteraard ook het UZ Brussel in de buurt van het tracé van tramlijn 9. Ik verkiest alvast

tram 9 als oplossing. We hebben daar trouwens al veel energie in gestopt.

Het dossier wordt thans bestudeerd door het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH).

Ik hoop dat het niet meer te lang zal duren vooraleer er een vergunningsaanvraag wordt ingediend. Het UZ Brussel heeft wel nog melding gemaakt van enkele bekommernissen. Zo is het probleem van de toegankelijkheid voor de ambulances nog steeds niet opgelost, hoewel er gereeld contact plaatsvindt met het ziekenhuis over de plannen voor tramlijn 9. Aan dat laatste knelpunt wordt nog gewerkt. Ik ben ervan overtuigd dat het kan worden opgelost.

De organisatie van pendelverkeer brengt extra kosten met zich mee. Er bestaat nog geen duidelijkheid over ons voorstel inzake de verdeling van de kosten tussen de Vlaamse regering (met haar Pendelfonds), het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het UZ Brussel. Daarom gaat onze voorkeur naar tramlijn 9, die hopelijk binnenkort in gebruik kan worden genomen.

Ook de vraag om de toegang tot de Ring te vergemakkelijken, neem ik ter harte. Dat aspect maakt deel uit van onze onderhandelingen met het Vlaams Gewest.

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Ik ben blij dat u prioritair werk wilt maken van de nieuwe tramlijn 9. Ik reken erop dat u in de komende weken vooruitgang boekt.

U hebt niet geantwoord op een aantal vragen. Het UZ Brussel klaagt dat het niet evident is om tot een akkoord te komen met zoveel betrokken partners. Slechts 20% van zijn werknemers komt met het openbaar vervoer tegenover 80% met de auto, omdat het openbaar vervoer niet is afgestemd op de ploegendienst van de werknemers.

Tram 9 zal het mobiliteitsprobleem van de ziekenhuiscampus nooit volledig kunnen verhelpen. De Brusselse regering heeft de inrichting van een nieuwe halte (Expo) in het kader van het gewestelijk expressnet opgenomen in het Iris 2-plan. Daar horen we momenteel weinig van. Hebt u

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Je me réjouis d'entendre que vous considérez le tram 9 comme une priorité.

*L'UZ Bruxelles se plaint de la difficulté de parvenir à un accord vu la multiplicité des partenaires impliqués.*

*Le tram 9 ne permettra pas de résoudre totalement le problème de mobilité du campus de l'hôpital. Qu'en est-il de la création de la nouvelle station Expo dans le cadre du RER, reprise dans le Plan Iris 2 ?*

*Devez-vous encore consulter Bruxelles-Ville au sujet des feux de signalisation à l'avenue de l'Exposition ?*

*Les nouveaux plans de mobilité devront s'accorder*

*avec le Plan de mobilité de la commune de Jette, à l'élaboration duquel j'ai participé pour ce qui concerne les déplacements à vélo.*

daarover meer nieuws?

Moet er met Brussel-Stad nog overleg worden gepleegd over de verkeerslichten in de Tentoonstellingslaan? Ik kan dat niet duidelijk opmaken uit uw antwoord.

Ik ben uiteraard zeer goed op de hoogte van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Jette want ik heb er destijds aan meegewerk, al was dat vooral in het kader van het fietsverkeer. Nieuwe plannen moeten erop worden afgestemd.

Kunt u die enkele vragen nog beantwoorden?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *La station Expo est effectivement très importante, puisqu'elle se situe sur le trajet de la ligne de tram 9.*

*La Région bruxelloise a d'ailleurs fait de sa création une condition à l'adaptation des lignes ferroviaires 50 et 60 par Infrabel, qui a fait l'objet d'une demande de permis en 2010.*

*Nous resterons attentifs à cet aspect lors des négociations sur le RER, que le secrétaire d'État Wathelet vient de relancer.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De halte Expo is bijzonder belangrijk voor het Brussels Gewest. Ze sluit immers aan op voornoemde tramlijn.

Infrabel heeft in 2010 een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning ingediend om de spoorlijnen 50 en 60 aan te passen. Het Brussels Gewest heeft de invoering van halte Expo als voorwaarde voor die aanpassing gesteld. Het plan ligt dus wel degelijk op tafel. Het spreekt voor zich dat we alle vormen van openbaar vervoer goed op elkaar moeten afstemmen.

We blijven aandachtig toeziен op de invoering van halte Expo. De besprekingen over het GEN gaan opnieuw van start. Staatssecretaris Wathelet heeft daarvoor het initiatief genomen. De halte Expo is een van de elementen die het Brussels Gewest op de onderhandelingstafel heeft gelegd.

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *La réalisation du RER requiert toute votre vigilance, sachant que la SNCB n'est pas favorable à cette station Expo.*

*Si cette nouvelle station permet de résoudre en partie le trafic des navetteurs vers l'UZ Jette, vous devez insister sur ce point lors des négociations avec les autorités fédérales.*

**Mevrouw Annemie Maes.-** U moet waakzaam toezien op de uitvoering van het GEN. Bij de NMBS doet het gerucht de ronde dat halte Expo er niet komt. U weet wellicht dat de NMBS die halte niet als een haalbare kaart beschouwt.

Als de nieuwe halte het probleem van het pendelverkeer naar het UZ Brussel deels kan oplossen, dient u erop toe te zien dat ze er ook effectief komt. Op het moment dat de Brusselse regering overleg pleegt met de federale overheid, moet ze het dossier op de tafel leggen. U kunt daar beter niet al te lang mee wachten.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Mes services et mon cabinet suivent attentivement ce dossier.**

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les dérives publicitaires à la STIB".

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

**Mme Céline Delforge.-** Nous avons dernièrement pu découvrir deux publicités pour le moins interpellantes sur le réseau de la STIB.

La première choque par son contenu, puisqu'un ou plusieurs bus de la STIB arborent fièrement une publicité pour des détecteurs de radars routiers. L'utilisation de ce produit est à ce point problématique que la publicité précise en grand qu'il s'agit d'un dispositif légal.

Il faut dire que ce type d'appareil est interdit en France. Or, nous savons que notre Région dispose d'un nombre limité de radars qui voyagent entre une série de boîtiers, l'idée étant que l'automobiliste, ignorant si le boîtier contient ou non un radar à un moment précis, se comporte comme si le radar était là de toute manière.

Il va de soi qu'à partir du moment où il est possible de savoir si oui ou non un radar se trouve dans le boîtier, le dispositif perd de son efficacité. D'autant

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Mijn diensten en mijn kabinet volgen het dossier zeer goed op.

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de vermenigvuldiging van reclame bij de MIVB".

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Onlangs waren er bij de MIVB twee op zijn minst opdringerig te noemen reclameadvertenties te zien.

*Van de eerste is de inhoud choquerend: op de MIVB-bussen is een advertentie te zien voor toestellen waarmee radarcontroles kunnen worden opgespoord. Die detectoren zijn zo controversieel dat de advertentie expliciet vermeldt dat het om een legaal toestel gaat.*

*Het Brussels Gewest beschikt over een beperkt aantal radars die regelmatig naar een andere onbemande camera verhuizen. Het is de bedoeling dat de bestuurders bij elke onbemande camera hun rijgedrag aanpassen. Wanneer zij echter kunnen detecteren of er al een radar is, heeft de onbemande camera geen nut meer. We mogen er overigens ook van uitgaan dat wie een radardetector koopt, de snelheidslimieten niet zal respecteren.*

*Bij de tweede advertentie is het vooral de omvang*

qu'on peut raisonnablement penser que l'usager qui débourse de l'argent pour se fournir un tel appareil estime qu'il est susceptible de dépasser les limitations de vitesse.

La seconde publicité choque par son ampleur, puisque le stade de l'habillage complet de station de métro est désormais dépassé par l'habillage de l'intérieur de rames, sièges compris. Il faut avouer que la mise en peinture sauvage de la station Horta pourrait en comparaison être qualifiée de discrète.

Outre l'aspect médiocre conféré à l'image de la STIB par ce genre de pratiques, d'habitude confinée aux vols de compagnies aériennes low cost, on peut soulever la question du matraquage des usagers du service public que représentent jusqu'à présent les transports en commun.

En effet, résister à un message publicitaire aussi agressif nécessite un effort de réflexion. Cela met les usagers, en particulier s'ils sont accompagnés de leurs enfants, dans des situations de plus en plus inconfortables en les obligeant à argumenter pour ne pas acheter le produit omniprésent. Or, nous savons que ce sont les populations au capital socioculturel le plus bas qui sont les plus influencées par la publicité.

Cela veut dire qu'en autorisant des campagnes publicitaires avec une telle emprise, la STIB, et par ricochet la Région, met ses usagers à disposition afin de promouvoir l'achat de gadgets coûteux, dont la surconsommation n'est pas sans influencer dans de nombreuses situations de surendettement. Le seul moyen de franchir un pas supplémentaire dans le matraquage serait d'utiliser le personnel comme support publicitaire, lui aussi, et d'infliger des publicités sonores. Faire pire devient de plus en plus difficile.

Pouvez-vous me dire quelles sont les limites physiques de la publicité à la STIB ? Y aura-t-il bientôt une imposition de publicités sonores dans les véhicules ? Sur les uniformes du personnel ? D'autres développements de l'emprise de la publicité sur le territoire de la STIB ont-ils été approuvés ?

Une publicité pour un dispositif de détection de radars est-elle conforme à l'esprit de la charte qui régit la politique publicitaire à la STIB ? Pouvez-vous me dire si la charte relative à la publicité

*die choqueert: ze neemt een volledig metrostation in beslag.*

*Dat bezorgt de MIVB een marginaal imago, maar roept ook de vraag op of het wel gepast is om gebruikers van een openbare dienst zo met reclame te bestoken. Wie erg ontvankelijk is voor reclameboodschappen, kan er in dit geval helemaal niet meer omheen.*

*Door dergelijke reclamecampagnes toe te laten, spoort de MIVB, en onrechtstreeks ook het gewest, zijn gebruikers ertoe aan dure spullen te kopen en schulden te maken. Bovendien gaan de campagnes steeds verder.*

*Waar liggen de grenzen voor reclame bij de MIVB? Krijgen we binnenkort audioreclame op bus en tram? Of advertenties op het uniform van het personeel? Zijn er nog van die machtsgrepen van de reclamesector op de MIVB gepland?*

*Beantwoordt een advertentie voor een radardetector aan het charter voor het reclamebeleid van de MIVB? Werd dat charter al gebruikt tegen een reclamecampagne?*

*Heeft de MIVB een imagobeleid en passen deze lowcostpraktijken daarin?*

commerciale a déjà été opposée à une campagne publicitaire sur le domaine de la STIB ? Une publicité a-t-elle déjà été interdite sur la base de cette charte ? Si oui, laquelle ?

Existe-t-il une politique relative à la préservation de l'image de la STIB ? Si oui, l'adoption de pratiques assimilées au low cost est-elle compatible avec cette politique d'image ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Avant d'aborder les questions plus en détails, il est à souligner que la publicité est une activité commerciale de la STIB. À ce titre, elle n'entre pas dans ses missions de service public. Dès lors, la STIB n'est tenue de rendre des comptes qu'à son seul conseil d'administration en la matière.

Les principes de base de la publicité au sein de la STIB sont les suivants.

La STIB admet la publicité de nature commerciale sur et dans ses véhicules, ainsi que dans ses installations. Cette publicité doit être conforme à la législation, respecter les règles et recommandations énoncées par le Jury d'éthique publicitaire (JEP) et ne peut nuire directement ou indirectement aux intérêts de la STIB, ni porter atteinte à son image de service public de transport.

La STIB base donc ses décisions d'une part sur les dispositions légales - loi sur les pratiques de commerce, législation par catégorie de produits et services, etc. - et, d'autre part, sur les dispositions autodisciplinaires, à travers des codes et des règles.

Dans cet examen, la STIB se laisse guider par sa volonté de ne pas choquer inutilement sa clientèle, son personnel ou une partie de la population, tout en cherchant constamment un équilibre entre cette dimension et le développement sociétal de ce média en termes de message publicitaire et de mise en page, ainsi que par rapport à l'évolution de la production publicitaire présente dans d'autres médias, tels que la presse écrite ou l'affichage notamment.

La publicité pour un dispositif de détection de radars a été jugée conforme à la charte publicitaire de la STIB.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Reclame is een van de commerciële activiteiten van de MIVB en staat los van de openbare dienstverlening. Hierover moet de MIVB dus alleen verantwoording afleggen aan de raad van bestuur.*

*De MIVB aanvaardt reclame op en in haar voertuigen en installaties, op voorwaarde dat ze voldoet aan de wettelijke vereisten en aan de regels en aanbevelingen van de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP). Ze mag ook niet strijdig zijn met de belangen van de MIVB of schadelijk voor haar imago.*

*De MIVB baseert zich dus op wettelijke beschikkingen en op eigen regels.*

*Zo wil de MIVB haar cliënteel of personeel niet nodeloos choqueren en zoekt ze constant naar een evenwicht tussen dit uitgangspunt en de steeds evoluerende reclamepraktijken.*

*De reclame voor een radardetectiesysteem werd beoordeeld als niet in strijd met het reclamehandvest van de MIVB.*

*Een voorbeeld van reclame die afgewezen werd, is de reclame voor Gleeden.com, een website voor buitenechtelijke ontmoetingen.*

*Ook weigerde de MIVB reclame voor het Nucleair Forum, omdat die haar polemisch leek. Zij heeft dus het volste recht om autonoom goedschap te weigeren die strijdig zijn met de criteria van haar handvest.*

*De MIVB besteedt veel aandacht aan de reclamecampagnes die van haar netwerk gebruikmaken. Het is allerminst haar bedoeling om*

À titre d'exemples de refus de campagnes publicitaires, la STIB a refusé dernièrement la publicité de l'annonceur Gleeden, un site de rencontres extraconjugales. Cette publicité a été jugée contraire aux principes de la STIB et de nature à créer la polémique et s'attirer les foudres des organismes bien-pensants.

De même, la STIB a été amenée à refuser la publicité d'une campagne de l'annonceur Forum nucléaire qui lui paraissait polémique. Elle dispose donc, en tant qu'exploitant du réseau bruxellois de transport public, d'un droit discrétionnaire l'autorisant à refuser les messages ou les images publicitaires qu'elle jugerait incompatibles avec les critères fixés dans sa charte publicitaire.

La STIB accorde une importante toute particulière aux campagnes qui sont déclinées sur son réseau, qu'il s'agisse de campagnes d'affichage classiques ou de formats non standards comme dans le cadre de l'action Sony Playstation à la station Louise.

Elle se réserve le droit d'apprécier souverainement la portée du message publicitaire par rapport notamment à des circonstances ponctuelles extérieures. Elle peut même refuser la diffusion d'une campagne sur son réseau. Elle n'instrumentalise en aucun cas ses clients, et il n'entre nullement dans ses intentions de prendre en otage sa clientèle, puisque chacun peut se faire une opinion sur de la publicité présentée.

La STIB évolue et se doit de vivre avec son temps et en regard de ce qui fait le quotidien de ses usagers et des autres réseaux européens. Il est heureux de constater que les annonceurs affichent de plus en plus d'intérêt pour les supports publicitaires liés au réseau de transport public, tant en ce qui concerne les stations de métro que les véhicules de surface, et qu'ils font preuve d'une créativité grandissante.

Cela témoigne, d'une part, de la reconnaissance de la valeur commerciale des clients du transport public et, d'autre part, de l'évolution positive de l'image de la STIB, élément incontournable de la vie de la cité et vecteur de communication reconnu, original et dans l'air du temps.

Cette action événementielle n'a suscité aucune plainte de la part de ses usagers. Au contraire, cette

*haar cliënteel te gijzelen, want men kan altijd wel een mening hebben over de reclame waarmee men geconfronteerd wordt.*

*De MIVB moet meegaan met haar tijd. Het is goed dat adverteerders steeds meer aandacht hebben voor de mogelijkheden die het openbaar vervoer biedt en daar ook steeds creatiever mee omspringen.*

*Dat wijst op een erkenning van de commerciële waarde van de reizigers en op een positieve evolutie van het imago van de MIVB als een originele en moderne factor in het verkeer.*

*De gebruikers hebben niet geklaagd over deze concrete actie. Integendeel, er waren veel positieve reacties.*

promotion a suscité de nombreuses réactions positives parmi notre clientèle, qui mettait en avant le côté novateur et esthétique de l'action, tant sur les quais que dans la rame de métro.

**Mme Céline Delforge.-** Je ne vous cacherai pas que j'ai l'estomac au bord des lèvres. Je suis heureuse d'entendre que la publicité ne rentre pas encore dans les missions de service public de la STIB. Mais ici, la publicité utilise un service public pour encourager des comportements qui non seulement, coûtent cher à d'autres services publics mais, surtout, vont à l'encontre des valeurs environnementales et sociales.

Un pouvoir public qui utilise son infrastructure pour promouvoir le non-respect de règles, on sait où ça finit, en particulier en matière sécurité routière. Il y a des événements récents qui nous permettent quand même de nous poser des questions sur ce qui est acceptable ou pas. Je me fiche que les gens aient des relations extraconjugales, mais je ne me fiche pas qu'on promeue le repérage des radars et, partant, la vitesse excessive sur les routes. Ceci a des conséquences autrement plus mortelles.

Je suis choquée. Je me doute bien d'où vient la réponse, où elle a été écrite. Mais il y a quand même des questions à se poser ! La valeur commerciale des clients pour les publicitaires, c'est bien ce que je dénonce ! Je vous conseille de consulter le site [www.neuromarketing.be](http://www.neuromarketing.be), où les "marketeurs" parlent aux annonceurs. En "neuromarketing", il n'est plus question de libre choix, car on utilise, pour manipuler les gens, les techniques scientifiques les plus avancées.

La publicité, ce n'est pas de l'information, mais de la manipulation ! Et quand les professionnels en parlent entre eux, ils ne s'en cachent pas. C'est comme le patron de TF1 qui déclarait vendre du "temps de cerveau disponible" à Coca-Cola. La STIB le fait dans le cadre d'un service public, à destination des usagers de ce service public.

Nous ne pouvons pas exonérer la STIB de ses responsabilités sociales. La publicité n'est bien sûr pas une mission de service public, et on ne peut pas utiliser un service public pour vendre du temps de cerveau disponible ou impliquer des comportements dommageables pour la société. Je crois que, si les annonceurs se ruent sur la STIB,

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Ik ben blij dat reclame nog niet deel uitmaakt van de openbare dienstverlening van de MIVB. In dit geval gebruikt de reclame een openbare dienst echter om gedrag aan te moedigen dat andere openbare diensten veel geld kost en dat ingaat tegen de ecologische en sociale waarden.*

*Het kan niet dat een openbare dienst haar infrastructuur laat gebruiken om het niet naleven van de regels aan te moedigen. Dat mensen buitenechtelijke relaties hebben, kan mij niet schelen, maar de overdreven snelheid op de wegen aanmoedigen, kan dodelijke gevolgen hebben.*

*Wat ik aanklaag is de commerciële waarde van de klanten voor de adverteerders. Van vrije wil is er geen sprake meer, wanneer mensen gemanipuleerd worden met de meest geavanceerde wetenschappelijke technieken, zoals neuromarketing.*

*Reclame is geen informatie, maar manipulatie! En de MIVB doet daaraan mee, in het kader van een openbare dienstverlening.*

*De MIVB mag de openbare dienstverlening niet laten misbruiken om gedrag te bevorderen dat schadelijk is voor de samenleving. Als ze zomaar alles toelaat, is het geen wonder dat de adverteerders enthousiast zijn over de MIVB.*

*De website voor schuinsmarcheerders vind ik niet zo'n probleem. Dat is een kwestie van persoonlijke moraal. Uw antwoorden choqueren mij echter. De MIVB heeft een maatschappelijke rol te vervullen.*

c'est parce qu'elle est en train de faire de la mise à disposition d'usagers - qui ne sont pas des "clients" - à des fins commerciales, en jouant sur toutes les valeurs.

Le site de rencontres extraconjugales, je m'en fiche : les gens sont adultes et font ce qu'ils veulent. Il n'y avait pas de photo choquante, il fallait lire le message, ce n'était pas des femmes à moitié dénudées pour vendre du yaourt. Ce n'est qu'une question de morale personnelle. Ce qui me choque, ce sont les réponses que j'entends. Nous avons, avec la STIB, un rôle sociétal.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le maintien de la rupture de charge entre les lignes 3 et 7 au rond-point Churchill".

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

**Mme Céline Delforge.**- La coupure de l'ancienne ligne du tram 23 en une ligne 7 et une ligne 3 avec connexion au rond-point Churchill n'a cessé de susciter du mécontentement du fait tant de l'inconfort qu'occasionne cette rupture de charge que du danger qu'elle fait courir aux usagers qui s'aventurent à traverser le rond-point à pied pour attendre plus confortablement le départ de leur tram ou simplement ne pas le rater.

Le 16 février 2011, je vous questionnais sur ce sujet suite à la motion du conseil communal d'Uccle réclamant la suppression de cette rupture de charge. Dans votre réponse, vous défendiez l'intérêt de cette rupture de charge et vous comptiez sur l'aménagement d'une troisième voie place Vanderkindere pour améliorer la connexion entre les deux lignes.

Entre-temps, le Conseil communal d'Uccle du

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het behoud van de overstapmogelijkheid tussen lijnen 3 en 7 aan de rotonde Churchill".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *De opsplitsing van de vroegere tramlijn 23 in de lijnen 7 en 3, met overstap aan de Winston Churchillrotonde, zorgt voor frustratie. Veel reizigers steken de rotonde dwars over, wat tot gevaarlijke situaties leidt.*

*Op 16 februari 2011 stelde ik u daarover een vraag naar aanleiding van een motie van de Ukkelse gemeenteraad die de opsplitsing ongedaan wenst te maken. U verdedigde toen de opsplitsing en rekende op de aanleg van een derde spoor op het Vanderkindereplein om de verbinding tussen beide lijnen te verbeteren.*

*Op 28 april 2011 besliste de Ukkelse gemeenteraad unaniem het gewest een ingebrekkestelling te sturen om een einde te maken aan de situatie. In juli zou u zich geëngageerd hebben om aan de vraag van de gemeente tegemoet te komen.*

28 avril 2011 a décidé à l'unanimité d'adresser à la Région une mise en demeure pour mettre fin à cette situation. Dans le courant du mois de juillet, suite à une réunion sur place avec le directeur de la STIB et le bourgmestre, vous vous seriez engagée à donner suite aux demandes de la commune.

Ce 1er mars 2012, le conseil communal a constaté que la situation était toujours en l'état et a décidé d'adresser une dernière mise en demeure au gouvernement, sous peine d'adopter unilatéralement un règlement complémentaire de circulation routière pour mettre un terme à cette situation dangereuse.

Par ailleurs, je rappelle que l'accord de gouvernement 2009-2014, en son chapitre "Des transports en commun dignes d'une capitale internationale et au service de tous les Bruxellois", prévoit de développer "des liaisons performantes qui structurent le réseau et évitent les ruptures de charge. Les ruptures de charges éventuelles qui restent nécessaires doivent être d'une qualité irréprochable en termes de sécurité, d'abri pour les passagers, de connexion et d'information en temps réel des temps d'attente. [...] Le plan tram-bus sera revu afin de limiter au maximum les ruptures de charge et d'améliorer la desserte des quartiers".

Qu'avez-vous entrepris depuis le mois de juillet dernier pour mettre fin à la situation dangereuse au rond-point Churchill ? L'intérêt de la rupture de charge entre les lignes 3 et 7 a-t-elle été sérieusement réévaluée au regard des performances Chrono de ces deux lignes ?

Quelles sont les solutions envisagées à court terme pour résoudre les problèmes de sécurité au rond-point Churchill et faire face à une éventuelle interdiction d'arrêt de trams au centre du rond-point, au cas où la commune d'Uccle serait contrainte de la décréter ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La performance des lignes 3 et 7 est aujourd'hui tout juste suffisante pour atteindre les critères de certification demandés dans le contrat de gestion de la STIB, mais demeure encore insatisfaisante. Ceci, bien que la STIB ait déjà souhaité mettre en avant la qualité globale de ces dessertes, à savoir tant en

*Op 1 maart 2012 stelde de gemeenteraad vast dat er niets was gebeurd en besliste men om een laatste ingebrekkestelling te sturen. Als er weer niets gebeurt, zal Ukkel een aanvullend verkeersreglement goedkeuren om een einde te maken aan de gevaarlijke situatie.*

*In het regeerakkoord is opgenomen dat er goede verbindingen moeten zijn zonder veel overstappen. Noodzakelijke overstappen moeten veilig kunnen, met een goede aansluiting en schuilhokjes en realtime-informatie over wachttijden voor de reizigers.*

*Wat hebt u sinds juli ondernomen om de situatie op de rotonde veiliger te maken? Werd de opsplitsing in twee lijnen geëvalueerd wat betreft het respecteren van de dienstregeling? Welke kortetermijnoplossingen zijn mogelijk om de veiligheid te verhogen en een eventueel Ukkels halteverbod voor trams in het midden van de rotonde op te vangen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Lijnen 3 en 7 voldoen net aan de certificatiecriteria uit het beheerscontract van de MIVB, maar hun dienstverlening is nog niet voldoende toereikend. De MIVB heeft nochtans al veel inspanningen geleverd om de kwaliteit van haar bediening te verbeteren, vooral op vlak van*

matière de régularité que de vitesse commerciale mais aussi de fréquence et d'image, grâce au nouveau matériel, en leur attribuant le label Chrono.

Une fusion des deux itinéraires aurait pour inconvénient majeur de recréer une longue ligne. Même en rationalisant le parcours, pour limiter la ligne 3 à la gare du Nord, le trajet fusionné des lignes 3 et 7 compterait 22,5km avec près de 50 arrêts dans chaque sens et pas moins de dix cisaillements ou croisements avec d'autres lignes de tram. Plus une ligne est longue, et moins il est possible d'en garantir la ponctualité et la régularité, ce qui est négatif pour l'ensemble des voyageurs de la ligne.

À titre de comparaison, la plus longue ligne de métro, la ligne 5, a un trajet de 17km et 28 stations avec seulement deux cisaillements, mais, contrairement au tram, ne rencontre aucun carrefour et aucune interférence avec la circulation générale.

Et surtout, au vu du nombre de tramways de type T4000 que possède la STIB, il ne serait pas possible d'exploiter cet axe de manière intégrale avec de grands tramways et il faudrait dégrader la capacité de la ligne en y affectant de plus petits trams. Cette mesure, en apparence anodine, serait lourde de conséquences, puisque, par les surcharges qu'elle créerait, elle conduirait à des impossibilités pour les clients d'embarquer à certaines heures, amenant inconfort, bousculades et retards en cascade, suite au temps perdu aux arrêts. Résoudre le problème de Churchill reviendrait dès lors à dégrader les conditions de transport de l'ensemble des voyageurs de ces lignes.

En conclusion, s'il est vrai que la correspondance à Churchill devrait idéalement disparaître, il convient de pouvoir le faire de sorte à ne pas mettre à mal le fonctionnement général des lignes concernées. Cela suppose dès lors d'apporter une solution structurelle pour résoudre les points noirs de cet axe et garantir une capacité suffisante, avant d'envisager une quelconque fusion.

Tout d'abord, je tiens à rappeler que les arrêts au centre du rond-point Churchill sont exclusivement réservés à l'échange entre tramways et que la STIB a prévu des arrêts avant et après ce rond-point pour utiliser les lignes 3 et 7 en relation avec le quartier.

regelmaat, commerciële snelheid en nieuw materiaal.

*De twee lijnen fuseren zou als grootste nadeel hebben dat er opnieuw een lange lijn wordt gecreëerd. Het gefuseerde traject zal 22,5 km lang zijn en in elke richting 50 haltes en 10 kruisingen met andere tramlijnen tellen. Daardoor wordt het moeilijk de regelmaat en stiptheid van de lijn te garanderen, wat negatief is voor alle reizigers.*

*Zelfs de langste metrolijn, lijn 5, is slechts 17 km lang en telt 28 haltes en 2 kruisingen. De metro rijdt bovendien ondergronds en komt niet in contact met het bovengronds autoverkeer.*

*Aangezien de MIVB niet over voldoende T4000-trams beschikt, is het niet mogelijk de as integraal te exploiteren met grote tramvoertuigen. De capaciteit van de lijn moet verlaagd worden door kleinere trams te laten circuleren.*

*Dat heeft natuurlijk grote gevolgen, want de kleine trams zullen sneller volzet zijn tijdens de piekuren, wat zal leiden tot gedrang en aanhoudende vertragingen doordat er meer tijd verloren gaat aan de haltes.*

*Het overstapprobleem aan de Winston Churchillrotonde moet inderdaad opgelost worden, maar dat mag niet ten koste gaan van het vervoerscomfort van de reizigers. Vooraleer een fusie van de lijnen wordt overwogen, moet er een structurele oplossing komen die de zwarte punten van de as wegwerkt en voldoende capaciteit garandeert.*

*Verder zijn de haltes op de Winston Churchillrotonde voorbehouden voor de overstap tussen trams. De MIVB plant haltes voor en na de rotonde om de lijnen 3 en 7 te gebruiken. Een specifieke bewegwijzering zal de haltes aanduiden.*

*Wat als het derde spoor aan Vanderkindere er niet komt en het midden van de Winston Churchillrotonde niet als overstapplaats kan worden gebruikt?*

*Door de lengte van het traject is een plaats voor de regeling van het tramverkeer noodzakelijk. Deze plaats bevindt zich nu in het midden van de Winston Churchillrotonde, waardoor vermeden wordt dat reizigers instappen op lijn 7 aan de halte*

Une signalétique spécifique explique la disposition des arrêts.

Que se passerait-il si la STIB ne disposait ni d'une troisième voie à Vanderkindere, ni de la possibilité d'utiliser le centre du rond-point Churchill comme lieu d'échange ?

D'abord, il est nécessaire que les lignes disposent d'un lieu de régulation, vu la longueur du parcours. Aujourd'hui, ce lieu se situe au centre du rond-point Churchill. Ceci exclut donc que l'on embarque des voyageurs sur la ligne 7 à l'arrêt Vanderkindere en direction du Heysel, puisqu'un voyageur pourrait alors actionner le dispositif de sécurité des portes pendant l'arrêt de régulation au rond-point Churchill et quitter le rond-point par ses propres moyens. La commune d'Uccle ne veut pas se retrouver confrontée à cette situation.

La correspondance entre les lignes 3 et 7 s'effectuerait de surcroît aux arrêts Churchill implantés avant et après le rond-point. Ces arrêts sont étroits.

Enfin, l'organisation des correspondances selon laquelle, à l'heure actuelle, les trams peuvent décaler légèrement leur départ pour attendre la correspondance de l'autre ligne, devient impossible. En effet, sans possibilité de dépassement, la ligne qui accueille les voyageurs en correspondance passerait nécessairement en deuxième lieu et serait systématiquement bloquée par le rebroussement de l'autre ligne.

Ces trois exemples de dégradation de la qualité de service pour les utilisateurs des lignes 3 et 7 en cas d'abandon du rond-point Churchill montrent en quoi la situation actuelle, malgré ses défauts, constitue certainement, pour l'instant, la moins mauvaise solution en matière de gestion de ce pôle.

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

**Mme Céline Delforge.-** Je n'ai toujours pas compris ce qu'il adviendra si la commune d'Uccle décidait de passer à l'acte. Selon les rumeurs, elle serait disposée à améliorer la vitesse commerciale à hauteur de l'avenue Legrand par un site propre partiel.

Peut-être faudrait-il profiter de l'occasion, plutôt

*Vanderkindere in de richting van de Heizel. Een reiziger zou dan met het veiligheidssysteem de deuren kunnen openen om de tram te verlaten ter hoogte van de rotonde. De gemeente Ukkel wil deze situatie niet meemaken.*

*Bovendien zou de aansluiting tussen lijnen 3 en 7 dan moeten gebeuren aan de erg smalle haltes voor en na de rotonde.*

*Verder zou het onmogelijk zijn voor trams om hun vertrek even uit te stellen en te wachten op een aansluiting met een andere lijn, aangezien er geen mogelijkheid zou zijn om voorbij te steken. De lijn wordt dus systematisch geblokkeerd door de richtingsverandering van de andere lijn.*

*Bovenstaande argumenten tonen aan dat de huidige situatie, ondanks de tekortkomingen, op dit ogenblik zeker niet de slechtste oplossing is.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Naar verluidt zou de gemeente Ukkel overwegen om de reistijden te verbeteren met een gedeeltelijke eigen bedding ter hoogte van de Legrandlaan.

*Het lijkt mij beter om daarin mee te gaan dan halsstarrig vast te houden aan een logica die tegen het regeerakkoord indruist. De theorie van de*

que de s'enferrer dans une logique qui va à l'encontre de l'accord de gouvernement en matière de rupture de charge. J'entends la logique de la STIB selon laquelle plus une ligne est courte, plus elle est régulière. Mais nous constatons que, de la théorie à la pratique, il y a une marge.

La station Churchill est censée être réservée à l'échange ou au changement de véhicule, mais il arrive souvent que le temps pris pour rejoindre l'arrêt ad hoc suffise pour manquer le tram. Il me semble humain de vouloir franchir le rond-point pour rejoindre le tram au milieu. J'ai moi-même voulu respecter la procédure légale, et j'ai raté mon tram !

L'on ne peut exiger cela des usagers. Lorsqu'il pleut, il est très désagréable d'attendre entre un quart d'heure et 25 minutes. Le temps d'attente est d'ailleurs imprévisible, faute d'affichage en temps réel. Selon la STIB, une ligne plus longue créerait des problèmes. En revanche, la commune d'Uccle est disposée à réaliser des aménagements susceptibles d'améliorer la vitesse commerciale.

On pourrait peut-être envisager d'améliorer la vitesse commerciale tout en supprimant la rupture de charge. Tout le monde y gagnerait, y compris en termes de sécurité routière.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'état d'abandon du pont du  
Germoir".

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

**Mme Céline Delforge.-** Début 2010, je vous interrogeais sur le non-entretien, faute de prise de responsabilité dans le chef des différents

*MIVB luidt dat op een korter traject de reistijden korter zijn. Maar de praktijk is anders.*

*Het is de bedoeling dat er in het station Churchill wordt overgestapt, maar wie dat volgens de regels doet, mist vaak zijn tram en moet een kwartier tot 25 minuten wachten. Ik begrijp dat reizigers de rotonde kruisen om bij de halte te komen. Bovendien is er geen realtime-informatie over de wachttijden.*

*De MIVB beweert dat een langer traject problemen zou opleveren. Daar staat tegenover dat de gemeente Ukkel aanpassingen wil doorvoeren om de reistijd te verbeteren.*

*Iedereen zou erbij gebaat zijn als de opsplitsing ongedaan kan worden gemaakt en de reistijd verbeterd.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de verloederde staat van de Mouterijbrug".

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Begin 2010 ondervroeg ik u al over het feit dat de hokjes aan de tramhalte Mouterij niet onderhouden

intervenants, des abris à l'arrêt de tram Germoir. À l'époque, cela faisait déjà plus de deux ans que certaines vitres étaient cassées.

Vous m'aviez annoncé que, en attendant la signature par la STIB d'une convention avec le bureau TUC Rail et le gestionnaire de voirie, en l'occurrence Bruxelles Mobilité, vous aviez chargé cette dernière d'exécuter les travaux de réparation nécessaires.

Finalement, quelques graffiti avaient bien été effacés mais les vitres cassées n'ont jamais été remplacées. Ces vitres manquent donc depuis cinq ans... Toutefois, depuis le 5 mars, les choses ont évolué puisque de nouvelles vitres viennent d'être cassées.

Parallèlement à ce problème d'abri, l'état de la voirie se dégrade de façon anormale. D'une part, des personnes ont manifestement procédé à des dépréciations telles que l'enlèvement de potelets empêchant le parking sur le trottoir. Cela permet notamment à la pompe à essence/garage au coin des rues du Vivier et de Theux d'entreposer des véhicules sur l'espace dédié normalement aux piétons. Inutile de préciser que le trottoir est désormais défoncé.

Enfin, la partie carrossable du pont a été refaite lors du remplacement des rails de tram par la STIB. Les riverains que ces travaux empêchaient de dormir s'en rappellent bien !

Les malfaçons de cette réalisation sont flagrantes : irrégularités et nids de poule créant de grandes flaques au passage piéton à chaque épisode pluvieux, taque d'égout branlante produisant un bruit sourd à chaque passage de véhicule, mauvais raccord entre les différents revêtements. Par ailleurs, des pavés du trottoir sont descellés autour d'une taque métallique.

Face à cette situation de carence manifeste de la part des divers gestionnaires publics, je souhaiterais savoir, Mme la ministre, qui est chargé de réparer et d'entretenir l'abribus sur le pont. Quelles démarches ont-elles été entreprises pour pallier la carence de responsabilité soulevée en 2010 ?

Qui a réceptionné les travaux de voirie malgré les malfaçons et pourquoi ce chantier a-t-il été réceptionné ? Peut-être m'annoncerez-vous qu'il na

werden. Sommige ruiten waren toen al twee jaar gebroken.

*U zei toen dat u Mobiel Brussel gevraagd had de reparaties uit te voeren, in afwachting van een akkoord met de MIVB en TUC Rail.*

*De gebroken ruiten zijn echter nooit vervangen. Op 5 maart werden er wel weer ruiten gebroken.*

*Ook het wegdek zelf is abnormaal slecht. Enkele paaltjes werden weggehaald, waardoor het nu mogelijk is op het voetpad te parkeren. Het voetpad is daardoor ook helemaal ingezakt.*

*Het wegdek werd heraangelegd, toen de MIVB de tramrails verving, maar dat is slecht gebeurd: er zijn heel wat putten in de weg, riooldeksels liggen los en maken daardoor veel lawaai, de aparte stukken wegdek sluiten slecht aan, enzovoort.*

*Wie is belast met het onderhoud van de wachthokjes op de brug? Wat werd er gedaan om de problemen op te lossen?*

*Wie heeft de oplevering van de werken aan het wegdek aanvaard? Of is dat nog niet gebeurd? Ik hoop het.*

*Wie moet de paaltjes vervangen? Kan Mobiel Brussel de verschillende betrokkenen, (TUC Rail, MIVB, twee gemeenten) contacteren om ervoor te zorgen dat alles naar behoren verloopt?*

*We hebben gesproken over overleg met De Lijn, maar ook alle andere actoren die in het gewest actief zijn, moeten onderling overleggen.*

pas été réceptionné. Je l'espère, car les photos que j'ai en ma possession sont effrayantes !

Qui est en charge des potelets et de leur éventuel remplacement ? Sachant que ce pont est sur une voirie régionale, mais également à cheval sur le territoire de deux communes, compte tenu du fait qu'il implique des acteurs tels que la STIB et TUC Rail, Bruxelles Mobilité peut-elle contacter les différents acteurs pour que la gestion de cette voirie soit correctement assurée ?

Nous avons parlé de concertation avec De Lijn. Il serait positif que les autres intervenants du territoire bruxellois, même lorsqu'ils sont parfois régionaux, se concertent également.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** L'investissement a été complètement assumé par le maître d'oeuvre TUC Rail, ayant opéré pour le compte de la SNCB. L'abri Germoir a été réalisé dans le cadre d'un projet qui refusait la présence de publicité par imposition urbanistique.

Actuellement, l'entretien est assuré par la STIB ayant demandé de présenter à l'approbation de l'autorité régionale l'engagement au profit de la STIB de crédits annuels s'élevant à 80.000 euros hors TVA, couvrant la participation de la Région de Bruxelles-Capitale dans les travaux d'entretien des abris Gare de l'Ouest, Flagey, Heysel et Germoir, et ce jusqu'en 2012.

Au-delà de 2012, il serait légitime et relevant d'une gestion en bon père de famille d'intégrer cette problématique d'entretien des auvents et des grands abris dans le prochain contrat de gestion, avec traitement similaire à celui des stations de métro et réservation budgétaire adéquate.

En ce qui concerne la réception des travaux de voirie, la Direction gestion et entretien des voiries n'a pas connaissance de la réception éventuelle de ce chantier.

Quant à l'entretien de la voirie et des potelets, la rue du Germoir fait partie intégrante du réseau régional. La gestion globale et l'entretien journalier de l'infrastructure routière relèvent donc, en dehors

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De investering werd volledig gedragen door TUC Rail, het adviesbureau dat voor rekening van de NMBS werkte. Het schuilhokje Mouterij werd gerealiseerd in het kader van een project dat reclame weigert.*

*Momenteel zorgt de MIVB voor het onderhoud. De maatschappij vroeg de overheid het jaarlijkse krediet van 80.000 euro zonder btw, goed te keuren als bijdrage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het onderhoud van de schuilhokjes Weststation, Flagey, Heizel en Mouterij tot 2012.*

*Na 2012 wordt het onderhoud van luifels en grotere schuilhokjes in een volgend beheerscontract best op dezelfde manier behandeld als het onderhoud van metrostations, en met een aangepast budget.*

*De directie Beheer en Onderhoud van de Wegen weet niets van een oplevering van de werf.*

*Voor het onderhoud van het wegdek en de paaltjes valt de Mouterijstraat onder het gewestelijke net. Het algemene beheer en het dagelijkse onderhoud van de infrastructuur buiten de MIVB-site valt dan ook onder Mobiel Brussel.*

*Mobiel Brussel en de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen moeten de paaltjes onderhouden en indien nodig vervangen.*

du site STIB, de la compétence de l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED), et ceci en faisant abstraction des deux communes traversées.

Bruxelles Mobilité et, donc, l'AED, Direction gestion et entretien des voiries, ont la charge des potelets et de leur éventuel remplacement dans le cadre des dégâts d'accidents.

La Cellule district a dressé quatre procès-verbaux avec bons de commande pour l'entreprise S.A. Nutons en charge de ce type de travaux. Les dégâts qui ont été signalés vont donc être réparés.

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

**Mme Céline Delforge.-** Il me semble nécessaire que le contrat de gestion à venir prévoie clairement les obligations de la STIB. Nous ne parlerons pas ici de Flagey et de ses abrisbus mais en termes de scandale, la situation n'est pas de bonne augure pour le pont du Germoir.

J'espère que les travaux qui n'ont pas été réceptionnés vont faire l'objet d'une réclamation auprès de l'entrepreneur, car la situation a assez duré. Cela vaut la peine que cela se sache, car cela ne donne pas une bonne image de l'entrepreneur et les choses n'en resteront pas là. La façon dont les choses ont été faites est vraiment scandaleuse !

En ce qui concerne les potelets, il est fort positif que quatre procès-verbaux aient été dressés et que de nouveaux potelets aient été commandés. À mon avis, il serait positif que la Région se retourne contre le responsable manifeste de l'enlèvement de ces potelets. Il est facile de constater par qui est utilisé l'espace piéton ainsi dégagé et transformé en espace de parking.

Par conséquent, je pense que cela vaudrait la peine de porter plainte. Dans le cas contraire, ces potelets pourraient être indéfiniment retirés à chaque fois qu'ils sont installés et il faudrait relancer inlassablement de nouvelles procédures.

Certes, il est très bien de les remplacer pour ne pas donner une impression d'abandon. Cependant, je crois qu'il serait positif de montrer que la Région ne se laisse pas faire et ne laisse pas dégrader son

*De cel District stelde vier processen-verbaal op met bestelbons voor de nv Nutons. De vastgestelde schade wordt dus hersteld.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Het beheerscontract moet de verplichtingen van de MIVB duidelijk maken.*

*Hopelijk zult u de aannemer van de werken een beetje aansporen. Dit is een schandaal en ook het imago van de aannemer heeft hieronder te lijden.*

*Het is ook goed dat er vier pv's zijn uitgeschreven en dat er nieuwe paaltjes besteld zijn. Het gewest moet de verantwoordelijken straffen. Het is niet moeilijk om na te gaan wie het voetpad hier als parkeerplaats gebruikt.*

*Een klacht indienen loont zeker de moeite. Anders zullen de paaltjes opnieuw verdwijnen.*

*Ze vervangen is goed, maar het gewest moet tonen dat het niet met zich laat sollen.*

matériel payé par la collectivité !

Affaire à suivre...

- *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 retour du bus 34 au  
Transvaal".

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Les riverains du Transvaal réclament le retour du bus 34 dans leur quartier. Cette ligne, modifiée provisoirement en 2006 pour des raisons de travaux d'aménagement, n'a jamais été rétablie. Particulièrement prisée par les seniors se rendant au centre d'Auderghem, et par les familles fréquentant le centre scolaire du Blankedelle, le retour de la ligne a fait l'objet d'une pétition et de manifestations. De Lijn propose certes une alternative, mais qui ne connaît pas un grand succès.*

*Pourquoi le trajet initial de la ligne 34 n'a-t-il pas été repris ? Le nouveau trajet est-il définitif ? Avez-vous rencontré les riverains mécontents ? Est-il exact que les abonnés de la STIB sont tenus de payer un supplément lorsqu'ils empruntent un bus De Lijn suivant le même trajet ? Une intégration tarifaire est-elle envisageable ? Le prolongement ou la déviation d'une ligne de la STIB ou de la société De Lijn pourrait-elle offrir une alternative à ce quartier ?*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de terugkeer van bus 34 naar Transvaal".

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Tot 2006 garandeerde bus 34 een vlotte rechtstreekse verbinding tussen de Naamsepoort en Transvaal, een wijk in de buurt van het kerkhof van Oudergem. Tijdens de aanleg van tramlijn 94 werd de eindhalte verplaatst naar Sint-Anna aan de overkant van de Waverssteenweg. Na heel wat klachten over de omleiding beloofde Alain Flausch, de toenmalige directeur-generaal van de MIVB, dat het om een tijdelijke situatie ging, die zou hersteld worden zodra het tramspoor was aangelegd.

Vijf jaar later lijkt die tijdelijke situatie een definitieve vorm te hebben aangenomen, tot groot ongenoegen van de Transvaalse senioren. In maart 2011 gaf de MIVB voor de eerste keer te kennen dat bus 34 niet langer via het oorspronkelijke traject zou rijden. Het gemeentebestuur reageerde met een petitie en verzamelde 1.500 handtekeningen ten voordele van het oorspronkelijke traject van bus 34. Onlangs kwamen een driehonderdtal senioren op straat om nog maar eens hun eisen kenbaar te maken.

De senioren missen de verbinding die bus 34 garandeerde ten zeerste. Andere lijnen, zoals bus 41, bieden geen alternatief voor hun verplaatsingen naar het OCMW, de gemeentelijke diensten of de winkels in het centrum van Oudergem. Ook voor de verplaatsingen van kinderen en hun ouders naar de kleuter- en basisschool Centre scolaire du Blankedelle was

bus 34 een veel gebruikte verbinding. Nu blijkt dat een bus van De Lijn wel een alternatief biedt, maar toch kent die geen groot succes.

Waarom werd bus 34 na het beëindigen van de werken aan de tramlijn niet opnieuw langs zijn oude traject geleid? Blijft het nieuwe traject van bus 34 definitief behouden? Hebt u contact gehad met de protesteerende senioren? Klopt het dat mensen met een MIVB-abonnement extra moeten betalen voor een bus van De Lijn die hetzelfde traject volgt? Is er geen vorm van tariefintegratie mogelijk? Onderzoekt u oplossingen voor een evenwaardig openbaarvervoeraanbod in deze buurt, hetzij via De Lijn, hetzij via andere MIVB-lijnen die eventueel verlengd of omgeleid kunnen worden?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Mon prédécesseur avait refusé la proposition visant à ce que le bus utilise le site propre du tram entre le carrefour Hermann-Debroux et la chaussée de Wavre, et opté pour une réorganisation du réseau de bus avec un impact budgétaire minimal.

*Entre-temps, un permis a été délivré pour un site propre engazonné pour le tram, sur lequel les bus ne peuvent de toute manière pas circuler.*

*La circulation des bus dans le trafic a un impact négatif sur temps de parcours et les coûts d'exploitation. De plus, l'aménagement des arrêts de bus au carrefour avec la chaussée de Wavre ferait disparaître une voie de circulation.*

*Autoriser les bus à tourner à gauche au croisement de la chaussée de Wavre et du boulevard du Souverain risquerait d'occasionner du retard et de bloquer les trams. La même remarque vaut pour le carrefour Hermann-Debroux.*

*En outre, la régularité de certaines lignes de bus comme le 34 et le 41, qui a déjà fortement diminué ces dernières années, baisserait encore plus si ces bus circulaient dans les embouteillages du boulevard du Souverain.*

*Ce dossier illustre le choix qui doit être fait entre un service direct pour quelques centaines de*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De beslissing werd genomen onder het beleid van mijn voorganger. Men had hem voorgesteld dat de bus gebruik zou kunnen maken van de eigen trambedding tussen het kruispunt Hermann-Debroux en de Waverssteenweg. Mijn voorganger besliste niet op dat voorstel in te gaan omdat de formule volgens hem meerdere nadelen had. In zijn ogen was een andere oplossing nodig, namelijk een reorganisatie van het busnet met een minimale budgettaire impact.

Ondertussen werd een vergunning toegekend waarin stond dat de trambedding op gras zou liggen, waardoor er sowieso geen bussen konden rijden.

Het behoeft geen betoog dat het niet ideaal is om bussen tussen het gewone verkeer te laten rijden. De reistijd wordt er langer door en de exploitatiekosten duurder, aangezien er meer bussen en chauffeurs nodig zijn. En dan houden we nog geen rekening met de inrichting van de bushaltes aan het kruispunt met de Waverssteenweg, waardoor er een rijstrook zou verdwijnen.

Bij het links afslaan aan het kruispunt van de Waverssteenweg en de Vorstlaan zouden de bussen vertraging kunnen oplopen en de trams blokkeren. Dezelfde opmerking geldt voor het kruispunt Hermann-Debroux, waar de bussen die

*riverains (ici, du quartier Transvaal) ou la conservation d'un service avec une ponctualité et une régularité acceptables pour tous les clients sur les lignes concernées. Par ailleurs, il est exagéré de dire que la modification de l'itinéraire du bus 34 concerne des centaines de personnes.*

*Certains riverains de Transvaal sont satisfaits de la liaison directe avec le quartier Beaulieu, qui est un important pôle d'emploi de la commune, ou de la liaison directe avec Uccle sans devoir passer par le centre.*

*Dans le contexte budgétaire actuel et vu la saturation du boulevard du Souverain, un retour à l'ancien itinéraire du bus 34 n'est pas souhaitable. Des solutions d'un itinéraire alternatif sont à l'étude, qui doivent être assorties de mesures complémentaires comme une interdiction de stationnement dans certaines rues.*

*De Lijn ne dessert plus le trajet de la ligne 34 le long de la chaussée de Wavre depuis le 16 avril 2012. Les mauvaises conditions précitées et la volonté d'harmoniser les réseaux jouent sans doute un rôle dans cette décision.*

*Enfin, un abonnement STIB est par définition uniquement valable sur le réseau de la STIB, mais est meilleur marché qu'un abonnement MTB, qui était la seule possibilité auparavant.*

*Les seniors de Transvaal se déplacent gratuitement sur les réseaux de la STIB, de De Lijn et du groupe TEC.*

*L'intégration tarifaire constitue un point central dans la concertation entre les Régions dans le cadre de l'accord de principe de 1998, le but étant d'éviter que la même zone soit soumise à des tarifications différentes.*

uit het centrum komen en links afslaan, de trams richting Watermaal-Bosvoorde zouden blokkeren. Het kruispunt is nu al heel complex wat de afstelling van de verkeerslichten betreft, en het spitsverkeer is er nu al verzadigd.

Bovendien is de stiptheid van de buslijnen, waaronder bus 34 en bus 41, de afgelopen jaren sterk achteruitgegaan. Ze lopen vertraging op op andere delen van hun traject. Die bussen bovenindien in de files van de Vorstlaan laten rijden, zou de regelmaat nog meer versturen.

Eigenlijk is dit dossier een schoolvoorbeeld van hoe complex het openbaar vervoer kan zijn. Het illustreert goed dat we een keuze moeten maken tussen de rechtstreekse bediening voor enkele honderden inwoners van Transvaal of het behoud van een dienst met een aanvaardbare stiptheid en regelmaat voor alle busreizigers. Het lijkt mij trouwens overdreven om te stellen dat de wijziging van de reisweg van bus 34 honderden mensen treft.

Sommige inwoners van Transvaal zijn net tevreden met de directe verbinding met de Beaulieuwijk, die een belangrijke tewerstellingspool is voor de gemeente. Anderen zijn dan weer blij rechtstreeks naar Ukkel te kunnen reizen zonder langs het centrum te moeten passeren.

Ik wil de discussie aangaan maar we moeten eerlijk blijven. In de huidige begrotingscontext en gelet op de verzadiging van de Vorstlaan is een terugkeer naar de oude reisweg van bus 34 niet wenselijk. Dat sluit echter niet uit dat we naar een oplossing zoeken voor de Transvaalwijk.

Oplossingen voor een alternatieve route moeten wel gepaard gaan met bijkomende maatregelen, zoals een parkeerverbot in sommige straten.

Ik wil verder nog opmerken dat ook De Lijn sinds 16 april 2012 het traject van lijn 34 langs de Waverssteenweg niet meer bedient. De slechte omstandigheden die ik zopas heb vermeld, zijn daar zeker niet vreemd aan. Ook de wil om de netten beter op elkaar af te stemmen en dubbele lijnen te vermijden, speelde wellicht een rol in de beslissing van De Lijn.

Tot slot is een MIVB-abonnement per definitie enkel geldig op het MIVB-net. Maar een dergelijk abonnement is wel goedkoper dan een MTB, het

enige abonnement dat vroeger bestond.

Ik herinner er even aan dat de 65-plussers - dus ook de senioren van Transvaal - gratis rijden op de netten van zowel de MIVB, De Lijn als TEC.

Tariefintegratie staat nog altijd centraal in het overleg tussen de gewesten in het licht van het principieel akkoord uit 1998. Het doel is op termijn te vermijden dat een rit in dezelfde zone onder twee verschillende tariefstelsels valt.

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Une solution pourrait-elle être trouvée avant la fin de cette année ?*

*Mener une politique impose effectivement de faire des choix, mais pas au détriment du citoyen. Nous devons à tout prix éviter que les gens utilisent à nouveau la voiture plutôt que les transports en commun pour de courtes distances.*

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** U zegt dat er een oplossing wordt bestudeerd. Kunt u een idee van de planning geven? U hebt uiteraard een moeilijk dossier uit het verleden geërfd. Is het mogelijk dat er dit jaar nog een oplossing komt?

Ik begrijp uw redenering. Een beleid voeren is een kwestie van keuzes maken. Het is best mogelijk dat de noden elders in Brussel groter zijn en de financiën zijn beperkt. Het kan echter niet de bedoeling zijn dat de man in de straat daar het slachtoffer van wordt. We moeten tot elke prijs vermijden dat mensen voor korte verplaatsingen, waarvoor ze vroeger het openbaar vervoer namen, opnieuw de auto gaan gebruiken.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Je n'ose affirmer qu'une solution sera trouvée avant la fin de l'année. Plusieurs parcours ont été tracés, mais ceux-ci obligent les bus à passer dans des rues où ils ne circulent pas actuellement où à supprimer des emplacements de stationnement. Il n'est pas facile de trouver une alternative valable et le risque est grand de nous trouver confrontés à un autre comité de quartier.*

*Il est regrettable que les travaux viennent d'être achevés. Il serait peut-être envisageable de remplacer les tapis d'herbe par un revêtement solide, pour permettre aux bus de circuler en site propre. Cela nécessiterait toutefois des travaux importants, qui ne sont pas envisageables à court terme.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Ik durf me niet uit te spreken over de vraag of er dit jaar nog een oplossing komt. Er werden al meerdere trajecten uitgetekend, maar bussen moeten dan uiteraard door straten rijden waar ze nu niet passeren. Bovendien moeten de buurtbewoners met het nieuwe traject akkoord gaan. Op sommige plaatsen kan er maar een bus rijden als er parkeerplaatsen worden geschrapt. Het is dus niet gemakkelijk om een goed alternatief te vinden. Het risico is groot dat we met een ander wijkcomité worden geconfronteerd.

We blijven zoeken naar een goede oplossing. Misschien komt er op lange termijn een creatievere oplossing uit de bus. Het is jammer dat de werken net zijn voltooid. Eventueel moeten we overwegen om de grasmatten weer te verwijderen en te

- *L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE DE MME CAROLINE DÉSIR

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

concernant "le projet de réaménagement de l'avenue Buyl".

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

**Mme Caroline Désir.-** D'ici 2013, la STIB va devoir renouveler les voies des trams de l'avenue Buyl à Ixelles en raison de leur vétusté. Cette rénovation permettra également de rénover l'espace public et notamment le square Devèze. L'objectif est d'améliorer la circulation des trams et bus en réorganisant les deux traversées transversales du flux de voitures qui se dirigent vers la ville le matin. Le confort et l'accessibilité des arrêts seront également retouchés.

Les riverains, les commerçants et les utilisateurs de la STIB demandent un réaménagement du quartier, mais pas à n'importe quel prix. Comme nous pouvons le lire sur le site internet de la STIB, le projet proposé prévoit que "le tronçon de l'avenue Buyl entre l'avenue de l'Université et le square Devèze sera mis à sens unique en direction de la gare de Boondael pour le trafic général et des arrêts communs aux trams et bus qui circuleront dans les deux sens seront aménagés sur ce tronçon. Le square Devèze sera complètement réaménagé sur la base d'un plan élaboré par la commune d'Ixelles. Les trottoirs seront agrandis pour permettre aux piétons de se déplacer plus facilement mais aussi pour canaliser le trafic. Le tronçon de l'avenue Buyl situé entre le square Devèze et le boulevard Général Jacques restera à double sens et le stationnement sera maintenu des deux côtés. Un site propre pour les transports publics sera créé en

vervangen door een hard wegdek, zodat de bussen in de eigen bedding kunnen rijden. Het vereist echter ingrijpende werken om een bedding aan te leggen die geschikt is voor zware voertuigen. Op korte termijn is dat niet mogelijk.

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE DÉSIR

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

betreffende "de geplande heraanleg van de Buylaan".

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

**Mevrouw Caroline Désir (in het Frans).-** Tegen 2013 moet de MIVB de verouderde trams en bussen van de Buylaan in Elsene vernieuwen. Bij die gelegenheid kan ook de openbare ruimte en vooral de Devèzesquare heraangelegd worden, om de doorstroming van het verkeer en het comfort en de toegankelijkheid van de haltes te verbeteren. De omwonenden, de handelaars en de gebruikers van het openbaar vervoer vragen een herinrichting van de wijk, maar niet tegen elke prijs.

Volgens de website van de MIVB zal het deel van de Buylaan tussen de Universiteitslaan en de Devèzesquare voor het gewone verkeer een eenrichtingsstraat worden in de richting van Boondael, terwijl de bussen en de trams in beide richtingen zullen blijven rijden. Tussen de Devèzesquare en de Generaal Jacqueslaan komt er een eigen bedding voor het openbaar vervoer in de richting van de Generaal Jacqueslaan. De haltes worden heraangelegd om ze toegankelijker te maken.

Heel wat bewoners blijken tegen het project gekant te zijn, onder meer omdat er parkeerplaatsen verdwijnen en omdat de nieuwe perrons het laden en lossen voor de handelaars zouden bemoeilijken.

De MIVB wil de verkeerslichten vanop afstand laten besturen, maar daartoe moeten de haltes

direction du boulevard. En outre, les arrêts seront réaménagés pour permettre une bonne accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les transports publics".

Comme nous avons pu le lire dans la presse et l'entendre lors de la commission de concertation du 7 mars dernier, un grand nombre de riverains sont opposés au projet, notamment concernant la suppression de places de parking et la création d'embarcadères qui pourraient bloquer les livraisons pour les commerçants.

En effet, le projet prévoit le déplacement des arrêts pour permettre à la STIB d'installer des télécommandes de feux. Pour cela, il faut que les arrêts soient situés auprès des carrefours. Ce déplacement des arrêts serait également prévu pour permettre un réaménagement ultérieur plus large sur le boulevard Général Jacques.

Le Collège communal d'Ixelles a remis un avis défavorable sur le projet de réaménagement proposé par la STIB, motivé en neuf points, notamment l'opposition des riverains ainsi que les problèmes de circulation et de fluidité que cela engendrerait.

Mme la ministre, quelle est votre réaction par rapport à la pétition assez importante introduite au cours de l'enquête publique ? Avez-vous entrepris une concertation spécifique avec les commerçants qui, comme les riverains, sont assez remontés contre le projet ?

Les travaux devraient commencer fin 2012. Pouvez-vous me donner plus d'informations sur les différentes phases de ces travaux ? Où en sont les projets de réaménagement du boulevard Général Jacques, ainsi que les aménagements prévus sur l'avenue de l'Hippodrome ? Avez-vous programmé un plan de mobilité spécifique durant les travaux ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le renouvellement des voies de tram dans l'avenue Buyl s'inscrit dans un programme plus vaste de renouvellement des voies, car l'ensemble de cet axe, du boulevard Général Jacques à la chaussée de La Hulpe, devra être remplacé dans les années à venir.

*dichter bij de kruispunten worden geplaatst. Dat moet ook een latere grondige heraanleg van de Generaal Jacqueslaan mogelijk maken.*

*De gemeenteraad van Elsene heeft een negatief advies gegeven over de plannen van de MIVB, onder meer wegens de tegenstand van de omwonenden en de negatieve impact op het verkeer.*

*Mevrouw de minister, wat vindt u van de omvangrijke petitie die werd ingediend tijdens het openbaar onderzoek? Zult u specifiek overleg plegen met de handelaars, die sterk tegen het project gekant zijn?*

*De werken moeten eind 2012 beginnen. Wat is het tijdschema? Hoeven staan de projecten voor de herinrichting van de Generaal Jacqueslaan en de Renbaanlaan? Is er een mobiliteitsplan uitgewerkt voor de periode van de werkzaamheden?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De vervanging van de tramporen op de Buyllaan kadert in een plan voor de heraanleg van de wegen op de as Generaal Jacqueslaan - Terhulpssteenweg.

*De zone tussen de Hogeschoollaan en het kruispunt*

Sachant que la zone entre l'avenue de l'Université et le carrefour avec le boulevard Général Jacques constitue un point noir, la STIB a développé plusieurs projets pour y améliorer la vitesse commerciale et la régularité de ses bus et trams. Le dernier a été introduit en demande de permis d'urbanisme.

Ce projet inclut effectivement un réaménagement du square Devèze, dont le dessin a été fourni par la commune d'Ixelles. La perte de stationnement se situe principalement dans cette zone. Pour les besoins propres de la STIB, la perte de stationnement se limite à une bonne dizaine de places et ne porte pas sur les 57 de l'ensemble du projet.

La STIB est ouverte à des propositions constructives d'amélioration du projet, en ce compris une réflexion sur la position des arrêts, pour autant que les objectifs premiers en matière d'amélioration du passage et de régularité des bus et trams soient rencontrés. La STIB examine actuellement l'avis rendu par la commission de concertation afin de répondre au mieux aux remarques formulées. En attendant, aucun contact spécifique n'est programmé.

Vu l'état de la procédure, il est prématuré de parler d'un échelonnement possible du chantier, bien qu'il soit d'ores et déjà acquis que ce chantier se déroulera en plusieurs phases, après concertation avec la commune et la police locale.

Quant au projet pour le boulevard Général Jacques, le dossier de demande de permis d'urbanisme est en voie de finalisation et sera déposé prochainement. Là aussi, il est prématuré de parler de la gestion de la mobilité pendant les travaux mais il est évident que, le jour venu, des plans de déviation seront mis en place en concertation avec les autorités locales et les services de police. Toute l'information nécessaire à destination de la population sera également organisée.

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

**Mme Caroline Désir.-** Ces réponses invitent à revenir sur la question ultérieurement, lorsque la STIB aura examiné les résultats de la commission de concertation. Des contacts pourront alors être pris avec la commune en vue de discuter d'autres

*met de Generaal Jacqueslaan is een zwart punt. De MIVB ontwikkelt meerdere projecten om er de reistijd en de regelmaat van bussen en trams te verbeteren. Er is een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning ingediend.*

*De heraanleg van de Devèzesquare maakt deel uit van die aanvraag. Daar verdwijnen tien parkeerplaatsen voor de werken van de MIVB. Het volledige project leidt tot het verlies van 57 parkeerplaatsen.*

*De MIVB staat open voor constructieve voorstellen ter verbetering, ook wat de plaats van de bushokjes betreft. Het uiteindelijke doel blijft wel een betere doorgang en regelmaat van bussen en trams. De MIVB bestudeert het advies van de overlegcommissie om zo goed mogelijk op de opmerkingen te kunnen reageren. Tot dan is er geen overleg gepland.*

*De werkzaamheden zullen wellicht in meerdere fasen verlopen, al zijn daarover nu nog geen details bekend.*

*Voor het project op de Generaal Jacqueslaan is het dossier voor de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning bijna afgerond. Omleggingen zullen nodig zijn. De bevolking zal op de hoogte worden gebracht.*

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

**Mevrouw Caroline Désir (in het Frans).-** *Wanneer de MIVB de conclusies van de overlegcommissie heeft bestudeerd, kunnen we op het onderwerp terugkomen en andere voorstellen voor de Buylaan bespreken. Ook het dossier van*

propositions éventuelles sur le réaménagement de l'avenue Buyl.

Le dossier du boulevard Général Jacques mérite également d'être suivi avec attention.

- *L'incident est clos.*

---

*de Generaal Jacqueslaan mogen we niet uit het oog verliezen.*

- *Het incident is gesloten.*

---