



**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 18 JUILLET 2012**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 18 JULI 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 criv@parlbru.irisnet.be

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	8
- de Mme Annemie Maes	8
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "le tracé de la future ligne de tram censée relier le site de Tour et Taxis et Bruxelles-Nord".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes.</i>	10
- de Mme Danielle Caron	14
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la situation de détérioration des œuvres d'art du réseau de la STIB".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Danielle Caron.</i>	16
- de Mme Carla Dejonghe	21
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "les décisions relatives à l'extension du métro et les études en la matière dans le cadre du refinancement de la Région".	

INHOUD

INTERPELLATIES	8
- van mevrouw Annemie Maes	8
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "het traject van de toekomstige tramlijn die de site van Tour en Taxis moet verbinden met Brussel-Noord".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes.</i>	10
- van mevrouw Danielle Caron	14
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de slechte toestand van de kunstwerken van het MIVB-net".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Danielle Caron.</i>	16
- van mevrouw Carla Dejonghe	21
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de beslissingen aangaande de metro-uitbreiding en de studies hieromtrent in het kader van de herfinanciering van het Gewest".	

<i>Discussion – Orateurs : Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Carla Dejonghe.</i>	23	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Carla Dejonghe.</i>	23
- de Mme Marion Lemesre	27	- van mevrouw Marion Lemesre	27
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'abandon de projets au Port de Bruxelles".		betreffende "het opgeven van projecten in de Haven van Brussel".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Marion Lemesre.</i>	30	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Marion Lemesre.</i>	30
- de M. André du Bus de Warnaffe	33	- van de heer André du Bus de Warnaffe	33
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les conséquences des travaux de la gare Schuman pour les usagers doux".		betreffende "de gevolgen van de werken in het Schuman-station voor de zachte weggebruikers".	
Interpellation jointe de Mme Annemie Maes,	33	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Annemie Maes,	33
concernant "les conséquences de la fermeture des tunnels Loi et Cinquantenaire pour les piétons et les cyclistes".		betreffende "de gevolgen voor voetgangers en fietsers van het sluiten van de Wettunnel en de Jubelparktunnel".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Danielle Caron, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. André du Bus de Warnaffe, Mme Annemie Maes.</i>	37	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer André du Bus de Warnaffe, mevrouw Annemie Maes.</i>	37
- de Mme Céline Delforge	43	- van mevrouw Céline Delforge	43
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "la désignation du nouveau directeur général de la STIB".		betreffende "de aanwijzing van de nieuwe directeur-generaal bij de MIVB".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	44	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	44
- de Mme Céline Delforge	47	- van mevrouw Céline Delforge	47
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les mesures relatives à la diminution du trafic automobile au regard de la confirmation par l'OMS de la nature cancérigène du diesel".		betreffende "de maatregelen ter terugdringing van het autoverkeer na de bevestiging van de WGO van de kankerveroorzakende aard van diesel".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	49	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	49
- de M. Mohamed Ouriaghli	53	- van de heer Mohamed Ouriaghli	53
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'aménagement d'un semi-piétonnier sur la chaussée de Louvain".		betreffende "de aanleg van een beperkte voetgangerszone op de Leuvensesteenweg".	
QUESTIONS ORALES	54	MONDELINGE VRAGEN	54
- de Mme Céline Delforge	54	- van mevrouw Céline Delforge	54
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les déplacements scolaires des classes de l'enseignement fondamental sur le réseau de la STIB".		betreffende "het vervoer van klassen uit het basisonderwijs op het MIVB-net".	

- 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,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la réparation des dégâts subis par le square Pessoa suite à l'orage du 24 mai 2012".		betreffende "de herstelling van de schade aan het Pessoa-plantsoen na het onweer van 24 mei 2012".	
- de Mme Céline Delforge	60	- van mevrouw Céline Delforge	60
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les transformations de la station de métro Alma".		betreffende "de verbouwing van het metrostation Alma".	
INTERPELLATIES	62	INTERPELLATIONS	62
- de Mme Carla Dejonghe	62	- van mevrouw Carla Dejonghe	62
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "le master plan pour les voitures électriques".		betreffende "het masterplan voor de elektrische wagen".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Carla Dejonghe.</i>	64	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Carla Dejonghe.</i>	64
- de Mme Jacqueline Rousseaux	69	- van mevrouw Jacqueline Rousseaux	69
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,	

concernant "la problématique de Bruxelles au top des villes les plus embouteillées".		betreffende "de problematiek van Brussel als één van de steden met de meeste files".	
Interpellation jointe de M. Philippe Pivin,	69	Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin,	69
concernant "l'étude américaine 'Inrix' sur les déplacements des automobilistes et les embouteillages notamment en Région bruxelloise".		betreffende "de Amerikaanse studie 'Inrix' over de verplaatsingen met de auto en de opstoppingen inzonderheid in het Brussels Gewest".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs: M. Arnaud Pinxteren, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Jacqueline Rousseaux, M. Philippe Pivin.</i>	74	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Arnaud Pinxteren, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Jacqueline Rousseaux, de heer Philippe Pivin.</i>	74
QUESTION ORALE	83	MONDELINGE VRAAG	83
- de M. Arnaud Pinxteren	83	- van de heer Arnaud Pinxteren	83
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "la mise en œuvre des 'tourne-à-droite' cyclistes".		betreffende "de regeling voor het rechts afslaan van de fietsers".	

*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 ANNEMIE MAES

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

concernant "le tracé de la future ligne de tram censée relier le site de Tour et Taxis et Bruxelles-Nord".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais). - *Le site de Tour & Taxis connaîtra un important développement dans les prochaines années. Il importe dès lors de penser dès à présent à sa desserte en transports en commun. Dans ce domaine, il serait bon que nous nous inspirions des bonnes pratiques mises en places par des villes comme Copenhague, où les transports en commun sont le premier aspect à être abordé dans les projets de développement urbain. Cette approche permet aux entreprises et aux futurs habitants de déterminer au préalable leur charte automobile ou leur politique de mobilité.*

Le futur tram 11, qui reliera directement la gare de Bruxelles-Nord à Tour & Taxis via la passerelle Picard, contribuera au désenclavement du site.

Qu'en est-il du reste de son trajet, au-delà du site de Tour & Taxis ? En réponse à une question sur ce sujet fin 2010, vous aviez annoncé le lancement d'une étude consacrée au tracé de la ligne sur le site, ainsi qu'à la meilleure intégration possible de cette ligne dans le réseau global de la STIB. Vous aviez également répondu que Bruxelles Mobilité

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "het traject van de toekomstige tramlijn die de site van Tour en Taxis moet verbinden met Brussel-Noord".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- U hebt gezegd dat u aan de raad van bestuur van de MIVB zal melden dat de zaken niet altijd negatief zijn. Het is belangrijk om dat ook aan de ondervoorzitter van de raad van bestuur mee te delen.

De site van Tour & Taxis zal zich de komende jaren volop ontwikkelen. Het is dan ook van essentieel belang om die optimaal te ontsluiten met openbaar vervoer, bij voorkeur al op voorhand. Ik was positief verrast door de aanpak in Kopenhagen waarbij men bij stadsontwikkeling eerst het openbaar vervoer uittekent en aanlegt, zelfs vooraleer er effectief gebouwen komen. Daardoor geeft men een signaal aan ofwel de bedrijven ofwel aan de personen die er gaan wonen door te zeggen dat er uitstekend openbaar vervoer is. Dat bepaalt de 'car policy' van de bedrijven of van de mensen die zich er gaan vestigen. Zo kunnen ze beslissen hoeveel auto's ze nodig hebben. De 'good practices' in andere steden zijn belangrijk. Men moet op voorhand goed nadenken en als het kan ook al zaken uitvoeren voordat de wijk wordt ontwikkeld.

De site van Tour & Taxis is in volle ontwikkeling.

examinerait dans le courant de l'année 2011 quels quartiers seraient desservis par cette nouvelle ligne de tram.

En 2010, la STIB n'envisageait que trois scénarios possibles pour relier Tour & Taxis à Bockstael, en excluant un tracé direct vers Belgica, qui constitue un important nœud de transports en commun. Cette quatrième option contribuerait pourtant à désenclaver le nord-ouest de Bruxelles.

Un problème se poserait au niveau de la rue Vanderstichelen, à Molenbeek, où une vingtaine de places de parking devraient être sacrifiées.

Les études relatives à la demande en transports en commun dans les différents quartiers et les coûts et bénéfiques des différents tracés sont-elles achevées ? Quels en sont les résultats ? Quand une décision doit-elle être prise ?

Ces études se sont-elles sérieusement penchées sur le tracé passant par la rue Picard et la rue Vanderstichelen vers Belgica ? Quelle est la position de la commune de Molenbeek ? Quand les habitants auront-ils voix au chapitre ?

J'espère que d'autres instances que la STIB, plus enclines à privilégier le quatrième tracé, ont été associées à la réflexion.

Voor ons moet die qua openbaar vervoer gemakkelijk toegankelijk en bereikbaar worden voor de buurtbewoners, de pendelaars, de cultuurliefhebbers en de toeristen. Ook de projectontwikkelaars zelf zijn trouwens vragende partij.

Voor de ontsluiting zal onder andere de toekomstige tram 11 zorgen. Die moet het Noordstation rechtstreeks verbinden met Tour & Taxis en daarna voortrijden naar Laken en/of Jette. Dit laatste is nog onduidelijk. In 2010 al maakte de regering het ontwerp bekend van de brug - de Picardbrug - waarover die tram zal rijden om het kanaal over te steken. Die brug is een goede zaak en ook het tramtraject tussen het Noordstation en Tour & Taxis over de Bolivarlaan is duidelijk.

Maar wat met de rest van het traject, het deel voorbij Tour & Taxis? Daar zijn verschillende scenario's mogelijk. Toen ik daarover eind 2010 een vraag stelde, stond u op het punt een studieopdracht uit te schrijven. Die ging niet alleen over het tracé op de site zelf, maar wilde ook kijken op welke manier de lijn het best kan worden geïntegreerd in het globale net van de MIVB. Mobiel Brussel zou bovendien in 2011 nagaan welke wijken door de nieuwe lijn moeten worden bediend. Met andere woorden, zowel de vraag naar vervoer als de kosten en baten van verschillende tracés zouden worden bestudeerd.

Wat me van bij het begin verontrustte, is dat de MIVB in 2010 slechts drie scenario's voor ogen had om Tour & Taxis te verbinden met Bockstael. Er bestond nochtans toen al een vierde mogelijkheid, namelijk een traject richting Belgica. Wie naar de kaart kijkt, zal merken dat dat een zeer recht parcours is. Dat is altijd handig voor trams, want in bochten maken ze lawaai en slijten de sporen en tramstellen sneller. Vanaf Belgica, dat een knooppunt van het openbaar vervoer is - tram, bus, metro en trein - ligt er al een trambedding langs de Belgicalaan. De vierde optie zorgt voor een betere ontsluiting van het noordwesten van Brussel.

Volgens mijn informatie van toen was er alleen een probleem in een klein stukje van de Vanderstichelenstraat op het grondgebied van Molenbeek. Daar zouden een aantal parkeerplaatsen moeten sneuvelen. Volgens mij zijn het er hooguit twintig.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *La future ligne de tram est évidemment très importante pour le développement du site de Tour & Taxis, mais également pour l'amélioration des liaisons interquartiers de part et d'autre du site.*

Quatre scénarios ont été étudiés :

- quatre trajets possibles à l'ouest du site de Tour & Taxis ;

- sept trajets possibles à l'est du site ;

- six variantes pour se rendre de la passerelle Picard à Bockstael ;

- une septième variante longeant le site via la rue Picard en direction de la rue Vanderstichelen.

Ces différents scénarios ont fait l'objet d'un examen approfondi.

L'étude socio-économique relative à la desserte en transports publics de Tour & Taxis n'est pas encore totalement terminée. La phase visant à déterminer le meilleur tracé via une analyse socio-économique

Werden de studies over de vraag naar openbaar vervoer in de verschillende wijken en de kosten en baten van de verschillende tracés inmiddels voltooid? Wat zijn de resultaten? Wanneer wordt er een besluit genomen?

Wordt het tracé via de Picardstraat en de Vanderstichelenstraat naar Belgica in deze studies ernstig overwogen? Wat is het standpunt van de gemeente Molenbeek? Wanneer krijgen de buurtbewoners informatie en inspraak in het dossier?

Ik vermoed dat het vierde tracé werd bestudeerd in de studie. Als men die oplossing echter bij voorbaat wil uitsluiten, is het mogelijk dat men de resultaten in die richting stuurt. Ik hoop dat niet alleen de MIVB inspraak kreeg, maar ook andere instanties die het vierde tracé misschien wel genegen zijn.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De toekomstige tramlijn is uiteraard van groot belang voor de ontwikkeling van de site Tour & Taxis. Bovendien moet de lijn ook een betere verbinding garanderen tussen de wijken aan beide kanten van de site.

Om te beginnen wil ik herinneren aan de vier mogelijkheden die bestudeerd zijn. Ik geef u een kort overzicht:

- er waren vier mogelijke routes ten westen van de site Tour & Taxis: van Simonis tot Heizel, van Belgica tot Heizel, van Bockstael tot Pannenhuis en tenslotte van Bockstael via de Bockstaellaan tot de Heizel;

- er waren zeven mogelijkheden ten oosten van Tour & Taxis: een eerste IJzer-Zuid en een tweede IJzer-Westland Shopping; vanaf het Noordstation werd er zowel een bovengrondse verbinding als een route via een tunnel voorgesteld; een vijfde mogelijkheid liep vanaf het Noordstation naar Rogier; een zesde van het Noordstation naar het Centraal Station via Rogier en een zevende van het Noordstation naar het Centraal Station via de Sint-Lazaruslaan;

s'est achevée en décembre 2011 et a abouti aux conclusions suivantes.

Premièrement, l'étude confirme que le développement du site de Tour & Taxis exige l'aménagement d'au moins une ligne de tram. Une ligne de bus efficace est suffisante tant que le site n'est pas développé à plus de 50%.

Deuxièmement, l'étude indique que le tronçon le plus emprunté est celui situé entre la gare de Bruxelles-Nord et le site de Tour & Taxis. Au-delà de la gare, il existe un potentiel pour desservir la place Rogier, voire la gare de Bruxelles-Central via le boulevard Pachéco. La prolongation vers l'ouest du site n'est pas vraiment nécessaire en termes de potentiel de voyageurs. Bon nombre d'entre eux opéreraient pour le métro à l'ouest du site. Cette ligne doit donc être reliée au réseau de la STIB à l'ouest du site.

Troisièmement, le scénario retenu est conservé : la ligne relierait la gare de Jette à la gare de Bruxelles-Nord ou à Rogier via la place Bockstael. Afin de limiter les coûts d'exploitation, il serait utile d'envisager un terminus sur le site de Tour & Taxis ou à Bockstael, afin d'améliorer la fréquence aux heures de pointe sur le tronçon le plus fréquenté.

Quatrièmement, sous réserve de ces conditions quant au tracé et à l'exploitation, le degré de rentabilité de la future ligne de tram est très intéressant, pour peu que le site se développe.

Une décision concernant le tracé du tram pourrait jouer un rôle de catalyseur pour le site.

Les résultats de l'étude socio-économique sont actuellement examinés en groupes de travail intercabinets. Le gouvernement pourra donc prendre une décision à court terme en ce qui concerne un tracé définitif.

Le point de départ de l'étude est la construction de la passerelle Picard par Beliris. Pour la STIB, il est essentiel que cette passerelle offre une liaison continue, sans interruption du trafic, afin de permettre un service correct. Ce n'est pas faisable avec un pont élévateur ou une passerelle pivotante.

Le tracé passant par la rue Picard et la rue Vanderstichelen vers Belgica a fait l'objet d'une

- ten slotte werden er zes varianten onderzocht van de Picardbrug naar Bockstael. Deze zijn enkel geldig voor de routes die via Bockstael lopen. Een eerste tracé liep van de Picardstraat via de Scheldestraat naar de Jubelfeestlaan. Een tweede tracé ging van de Picardstraat via Tour & Taxis zelf over de Jubelfeestbrug naar de Jubelfeestlaan. De derde optie liep van de Picardstraat via Tour & Taxis naar de Charles Demeerstraat. De vierde route liep van de Havenlaan via Tour & Taxis over de Jubelfeestbrug naar de Jubelfeestlaan. De vijfde optie liep van de Havenlaan door de site Tour & Taxis via de Charles Demeerstraat en de zesde ging van de Havenlaan via de Stapelhuisstraat en de Dieudonné Lefèvrestraat naar de Charles Demeerstraat.

Alle mogelijkheden zijn grondig bestudeerd. De routes via Belgica en Simonis maken gebruik van een soort van zevende variant, een route die via de Picardstraat langs de site loopt naar de Vanderstichelenstraat.

Zoals u ziet is de kwestie grondig aangepakt.

De sociaal-economische studie over de bediening van Tour & Taxis via het openbaar vervoer is nog niet volledig voltooid. De belangrijkste fase, namelijk het bepalen van het beste tracé via een sociaal-economische analyse met meerdere criteria, is sinds december 2011 klaar. De voornaamste conclusies van deze analyse zijn de volgende.

Ten eerste bevestigt de studie dat de ontwikkeling van de site van Tour & Taxis de inrichting van minstens één tramlijn vereist. Maar een efficiënte buslijn volstaat zolang de site niet voor meer dan 50% is ontwikkeld.

Ten tweede blijkt uit de behoeftenanalyse dat het drukste gedeelte tussen het Noordstation en de site van Tour & Taxis is gelegen. Verder dan het Noordstation is er wel nog potentieel om het Rogierplein te bedienen en zelfs het Centraal Station via de Pachecolaan. De resultaten tonen aan dat verdergaan ten westen van de site, niet echt noodzakelijk is qua reizigerspotentieel. Veel van de reizigers zouden daar immers voor de metro opteren. Wel is het nodig om deze lijn met het MIVB-netwerk ten westen van de site te verbinden.

Ten derde kiest de studie voor de volgende optie: naar het station van Jette of omgeving en naar het

étude approfondie. Bien qu'il nécessite moins d'investissements que les trajets en direction de Bockstael, il ne permet pas de desservir l'ensemble du site de Tour & Taxis. Le tracé en direction de Bockstael répond mieux aux besoins en transports en commun et est plus intéressant d'un point de vue économique.

La commune de Molenbeek était impliquée dans le comité d'accompagnement et semble opposée à un tram dans la rue Vanderstichelen. Le processus participatif avec les riverains sera mis en place dès que le gouvernement aura adopté une position sur ce projet.

Noordstation of Rogier via het Bockstaelplein. Om de exploitatiekosten te beperken zou het evenwel nuttig zijn een eindpunt te overwegen op de site van Tour & Taxis of te Bockstael om de frequentie te verbeteren op de piekuren op het drukste gedeelte, namelijk Noordstation/Tour&Taxis.

Ten vierde, onder voorbehoud van de voorwaarden qua traject en exploitatie, is de rentabiliteitsgraad van de toekomstige tramlijn heel interessant. Dit tracé is zonder enige twijfel het meest interessante, maar alleen als de site zich verder ontwikkelt.

Hopelijk draagt een beslissing over het tramtraject bij tot de verdere ontwikkeling van de site.

De resultaten van de sociaal-economische studie worden momenteel in interkabinettenwerkgroepen bestudeerd, zodat de regering op korte termijn een beslissing kan nemen over het definitieve traject. Er werd aan de regering een nota voorgesteld voor het volledige traject van de toekomstige lijn, die meerdere belangrijke ontwikkelingspolen zal verbinden: het beginpunt wordt Delta, van waaruit de lijn via het administratieve centrum langs Tour & Taxis zal lopen.

De studie gaat uit van de realisatie van de Picardbrug, die door Beliris wordt gebouwd. Voor de MIVB is het uitermate belangrijk dat die brug een vaste verbinding vormt, zonder onderbreking van het verkeer, om een correcte dienstverlening mogelijk te maken. Een hef- of draaibrug over het kanaal is dan ook geen optie.

Het traject langs de Picardstraat en de Vanderstichelenstraat naar Belgica werd grondig bestudeerd. Het vergt minder investeringen dan de trajecten naar Bockstael, maar het laat niet toe om de volledige site van Tour & Taxis te bedienen. Uiteindelijk beantwoordt het traject naar Bockstael beter aan de behoefte aan openbaar vervoer en is het qua reizigersaantallen ook interessanter dan het traject via Belgica.

Er is ook een groter verschil tussen de inkomsten en de exploitatiekosten: dat zou 3,5 miljoen euro per jaar bedragen, tegenover 1 miljoen euro per jaar voor het andere traject.

De gemeente Molenbeek werd bij het begeleidingscomité betrokken. Ze heeft wel geen officieel advies verstuurd, maar lijkt wel gekant te

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *La piste Vanderstichelen est abandonnée parce qu'elle ne répondrait pas aux besoins en transports en commun. L'estimation réalisée tient-elle compte uniquement des habitants actuels ou intègre-t-elle les futurs habitants ?*

Le tracé vers Bockstael impose de franchir un dénivelé important. De plus, ne menace-t-il pas le potager de l'asbl Le début des haricots ?

La décision du gouvernement interviendra-t-elle pendant les vacances d'été ou à l'automne ?

Pourriez-vous me transmettre une copie de l'étude socio-économique de décembre 2011, sur laquelle se basent les options retenues ? Outre les considérations financières, quels sont les autres éléments qui ont joué en défaveur de la piste Vanderstichelen ? Celle-ci est pourtant la plus logique, puisqu'elle correspond au tracé le plus direct.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *L'étude tient compte des utilisateurs potentiels. L'objectif est de développer le site de T&T et de favoriser son accessibilité en transports en commun.*

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Dans ce cas, l'utilisation d'une ligne de bus plutôt que de tram est un mauvais signal, qui n'incitera pas les entreprises ou les familles à se passer de la voiture.*

zijn tegen een tram in de Vanderstichelenstraat. De bewoners zullen inspraak krijgen zodra de regering een standpunt over dit project heeft ingenomen.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De piste Vanderstichelen werd uitgesloten op basis van de behoeftenanalyse. Kunt u me uw berekening geven? Houdt men rekening met de potentiële gebruikers, ook bij de nieuwkomers, of enkel met de huidige bewoners? Op welke manier heeft men het bedrag van 3,5 miljoen euro berekend ten opzichte van de elders vermelde 1 miljoen euro?

Als men via Bockstael gaat, moet men toch ook een serieus hoogteverschil overbruggen. Als men de keuze maakt om de tram door de site heen te laten rijden, moet men op een bepaald moment met die tram naar boven geraken. U weet wellicht dat er daar een heel interessante en mooie tuin is van 'Le début des haricots' aan de zijkant. Die komt misschien in gevaar door de overbrugging van het hoogteverschil. Wordt die tuin bedreigd?

U zegt dat de regering op korte termijn een beslissing over het traject gaat nemen. Is dat nog in de zomervakantie of in de herfst?

Is het mogelijk om een kopie te krijgen van de sociaal-economische analyse van december 2011? Daarin worden de verschillende trajecten bekeken en op basis daarvan worden de keuzes gemaakt. Het meest logische is de piste Vanderschichelen. Dat is een recht tracé, waardoor er minder sporen moeten worden aangelegd. Men moet gewoon het stukje Vanderstichelen overbruggen. Welke andere elementen hebben meegespeeld behalve het financiële?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De studie betreft de potentiële gebruikers. Het is de bedoeling dat de site van Tour & Taxis wordt ontwikkeld op het vlak van openbaar vervoer.

Mevrouw Annemie Maes.- Dan geeft u wel geen goed signaal door een buslijn in te zetten. Dat zal mensen immers niet overhalen om voortaan een autoluw bedrijf of een autoluw gezin te hebben. Als

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *L'idée est de créer une ligne de bus en attendant que le site soit développé à 50%. Ce bus empruntera la passerelle Picard, prévue pour le passage des transports en commun. L'aménagement d'une ligne de tram à cet endroit fera l'objet d'études complémentaires.*

Le calendrier est discuté au sein des groupes de travail techniques et intercabinets, qui présenteront leurs conclusions en septembre ou octobre.

Le tram qui traverserait le site de T&T ne franchirait pas le talus, mais passerait à l'arrière du centre TIR. Cela lève toute menace sur le potager de l'asbl Le début des haricots.

Dès que le gouvernement se sera prononcé, vous serez informée de sa décision et des critères qui ont influencé celle-ci.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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

**concernant "la situation de détérioration des
œuvres d'art du réseau de la STIB".**

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

Mme Danielle Caron.- Il convient de nous rappeler qu'au début des années 60, quand le projet de métro à Bruxelles se concrétisa, ses concepteurs voulaient explorer un milieu urbain ouvert, vivant et original. À ce propos, toutes les stations devaient être différentes, soit par leurs forme, soit par la nature de leurs parachèvements, tout en gardant une

u een duidelijk signaal wilt geven, moet u een tramlijn inleggen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het is de bedoeling dat er eerst een busverbinding komt. Een tramlijn is in die wijk pas interessant wanneer meer dan de helft van de site ontwikkeld wordt. De Picardbrug is bedoeld voor het openbaar vervoer. In het begin zal er dus een bus over rijden. Later kan er een tramlijn worden aangelegd, maar daar moet nog heel wat studiewerk rond gebeuren.

Het tijdschema wordt in interkabinetten- en technische werkgroepen besproken. Die besprekingen worden wellicht tegen september of oktober afgerond.

Wat de tuin betreft: het is niet de bedoeling dat een tram die over de site van Tour & Taxis gaat, de helling oprijdt. Het traject zou achter het TIR-centrum doorlopen en dan verder over de weg naar Bockstael. Maar die elementen worden nog onderzocht in de milieueffectenstudie.

Zodra de regering een beslissing heeft genomen, zullen wij u op de hoogte brengen, zodat u zelf ook kunt bekijken welke criteria een rol spelen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

**betreffende "de slechte toestand van de
kunstwerken van het MIVB-net".**

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Toen de Brusselse metro in het begin van de jaren 60 werd ontworpen, gingen de vormgevers aan de slag op basis van een open, levendig en origineel concept. Alle stations moesten verschillend zijn en tegelijkertijd een bepaalde eenheid bewaren. Vandaag scheppen de kleuren en kunstwerken nog*

unité dans leur décoration. D'ailleurs, on peut se féliciter d'avoir des couleurs et des œuvres d'art différentes dans des souterrains où la lumière du jour est absente. C'est donc une manière comme une autre d'évoluer dans un endroit finalement agréable.

De cette manière, le voyageur voyait défiler des stations dotées, chacune, d'une ambiance et d'une identité propres, dans lesquelles il retrouvait cependant des éléments constants lui permettant de s'orienter.

La sélection des œuvres d'art dans le métro était une compétence du ministère national des Communications. Par la suite, la Commission artistique du métro, créée par ce ministère, a cédé la place lors de la régionalisation à la Commission artistique des infrastructures de déplacements (CAID) qui a, depuis une quinzaine d'années, assuré et coordonné la sélection et la pose des œuvres dans les ouvrages souterrains de transport public. La préservation des œuvres, quant à elle, a toujours été une compétence de la Région de Bruxelles-Capitale.

Aujourd'hui, nous nous rendons compte que la plus grande galerie d'art souterraine de Bruxelles, voire de Belgique, se trouve soumise au risque, constant, de se détériorer. Ceux qui fréquentent la station Montgomery connaissent la toute belle œuvre de Folon, riche en couleurs. On a toujours affirmé que Jean-Michel Folon, en voyant ce grand mur de 150m² éclairé par le soleil durant les travaux, s'est dit qu'il fallait illuminer cette station.

Les utilisateurs de la station peuvent constater que cette bande en arcs concentriques s'use. Alors que la Région bruxelloise dispose d'un budget pour investir dans l'achat de nouvelles œuvres d'art, ce qui est déjà positif, ne faudrait-il pas penser à l'entretien et à la restauration urgents des œuvres d'art existantes qui se détériorent, ce qui chagrine les visiteurs ?

Selon les informations récoltées, plus d'un million d'euros seront prochainement investis par la Région bruxelloise dans les infrastructures de la STIB pour acheter des œuvres d'art destinées à décorer de nouvelles stations de métro ou remplacer les œuvres d'art actuelles.

Avez-vous fait le bilan de la situation de

altijd een aangename sfeer in een ondergrondse ruimte zonder daglicht. Daar mogen we trots op zijn. De reiziger ziet stations voorbijrijden met elk een eigen sfeer en identiteit. Toch zijn er vaste oriëntatiepunten.

Het toenmalige ministerie van Verkeerswezen was verantwoordelijk voor de selectie van de kunstwerken. Het richtte daarvoor de Artistieke Commissie van de Metro op, die later vervangen werd door de Artistieke Commissie van de Vervoersinfrastructuur. Het onderhoud van de kunstwerken was altijd al een gewestelijke bevoegdheid.

De grootste ondergrondse kunstgalerie in het land loopt nu het risico om in verval te raken. Het kleurrijke kunstwerk van Jean-Michel Folon in het station Montgomery ziet er verweerd uit. Het gewest heeft ruim een miljoen euro vrijgemaakt voor de aankoop van nieuwe kunstwerken en vervangingen. Moet er echter ook geen plaats gemaakt worden voor het onderhoud en de restauratie van bestaande kunstwerken?

Hebt u het verval opgemeten van de kunstwerken in de Brusselse metro? Als dat nog niet gebeurd is, staat het dan op de planning? Heeft de Mobiliteitscommissie de situatie opgemeten?

Welke maatregelen kunnen er genomen worden om de ondergrondse kunstwerken te renoveren? Vindt u de geplande investeringen op hun plaats nu veel grote kunstwerken in slechte staat zijn?

détérioration des œuvres d'art du métro de Bruxelles ? Si non, est-ce à l'ordre du jour du ministère de la Région ? La Commission de la mobilité s'en est-elle fait l'écho ?

Quelles mesures proposez-vous pour mettre en œuvre un plan de rénovation pour notre galerie d'art souterraine ?

Considérez-vous que ce prochain investissement en œuvres d'art soit pertinent alors que la situation de délabrement de certaines œuvres d'art majeures est criante ?

Je vous ai cité le cas de la station Montgomery car c'est l'exemple le plus visible, mais sans doute y a-t-il d'autres œuvres qui mériteraient d'être restaurées.

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Pour rebondir sur l'interpellation de Mme Caron, je tiens à préciser que, s'il y a des œuvres qui ont besoin d'être restaurées à la suite de dégradations causées par des tiers, il y a aussi celles que la STIB dégrade elle-même.

Je pense tout particulièrement à la sculpture de la station Botanique puisqu'il s'agit d'un ensemble constitué de deux pièces qui est littéralement coupé en deux par les portiques. Même si cela a été abordé à plusieurs reprises, en termes de respect de l'intégrité de l'œuvre artistique, la STIB devrait montrer l'exemple en témoignant du respect aux artistes et aux œuvres exposées dans ses stations.

Avez des informations sur une éventuelle restauration de l'œuvre à la station Botanique ?

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

Mme Cécile Jodogne.- Tout d'abord, je me réjouis du fait que l'on ait parlé de "galeries souterraines d'art" et non pas de "galeries d'art souterrain", comme c'était le cas dans la question. Certains artistes n'auraient sans doute pas apprécié d'être taxés de "souterrains".

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Niet alleen kunstwerken die door derden beschadigd werden, zijn aan onderhoud toe. Daarnaast zijn er ook kunstwerken die de MIVB zelf beschadigt.*

Zo wordt het beeldhouwwerk aan het Kruidtuinstation letterlijk in twee gesplitst door de toegangspoortjes. Dat probleem is al vaak aangekaart. De MIVB moet het voortouw nemen en de kunstwerken in haar stations respecteren.

Weet u of het kunstwerk aan het Kruidtuinstation in ere wordt hersteld?

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Het verheugt me dat er in de eerste plaats wordt gesproken van 'ondergrondse kunstgalerijen' en niet van 'galerijen van ondergrondse kunst'. Sommige kunstenaars worden misschien liever niet als 'ondergronds' gebrandmerkt.*

Je pense qu'il faut insister non seulement sur la poursuite des investissements, mais également sur l'entretien des œuvres.

En ce qui concerne la valorisation et la connaissance, il existe, certes, des publications sur les œuvres d'art dans le métro mais, du peu que je connais des politiques touristiques, il existe assez peu de mise en valeur de cette forme artistique auprès du touriste lambda.

Tous les passionnés de métro à travers l'Europe ont bel et bien conscience du patrimoine artistique des stations de métro bruxelloises. Cependant, concernant le tourisme du week-end, je pense qu'une valorisation de celles-ci en termes de patrimoine et de tourisme inciterait davantage la STIB et la Région à entretenir ces œuvres.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les œuvres d'art présentes dans les stations de métro constituent un patrimoine intéressant qu'il convient de préserver. Je suis donc heureuse d'aborder ce sujet avec vous.

Depuis de nombreuses années, les marchés relatifs au nettoyage de ces œuvres se succèdent. Certaines sont nettoyées plusieurs fois par an ; d'autres, plus délicates, le sont régulièrement sur les conseils d'une restauratrice.

L'objectif de l'administration est de réagir immédiatement, dans la mesure du possible, lorsqu'une œuvre est endommagée ou couverte de graffiti. Par exemple, la station Horta, sérieusement endommagée, a été immédiatement nettoyée, y compris les œuvres de l'architecte. Dans la station Vandervelde, la partie basse de l'œuvre de Gobert a été couverte de graffiti ; les traces visibles dans les joints du carrelage seront très prochainement enlevées. Cette opération a nécessité la réalisation d'une étude approfondie.

Dans la station Veeweyde, l'œuvre de Tapta a été entièrement démontée, nettoyée et remise en place. Dans les prochains mois, l'œuvre endommagée de Souply sera restaurée, ainsi que celle de Brulin à la station Bizet. À la station Diamant, l'œuvre en miroir de Martens vient d'être réparée, comme celle de Mortier dans la station Yser.

We moeten niet alleen in kunst blijven investeren, maar de kunstwerken ook onderhouden.

Over kunst in de metro is al een en ander gepubliceerd, maar in de toeristische informatie komt deze kunstvorm maar weinig aan bod. De echte metroliefhebber weet de kunstwerken van de Brusselse metro wel naar waarde te schatten, maar de weekendtoerist zou duidelijker attent moeten worden gemaakt op dit patrimonium. Zo zouden de MIVB en het gewest tevens aangespoord worden om de kunstwerken beter te onderhouden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De schoonmaak van de kunstwerken in de metrostations wordt via aanbestedingen geregeld. Sommige werken worden meermaals per jaar schoongemaakt. Voor delicatere werken geeft een restauratrice advies.*

De administratie reageert zo snel mogelijk bij beschadigingen. Het station Horta werd zwaar toegetakeld, maar meteen schoongemaakt. In Vandervelde werd het onderste deel van het werk van De Gobert met graffiti overspoten. De sporen daarvan in de voegen tussen de tegels worden binnenkort verwijderd.

In het station Veeweide werd het werk van Tapta gedemonteerd, schoongemaakt en weer opgebouwd. De komende maanden wordt het beschadigde werk van Souply gerestaureerd, net als dat van Brulin in Bizet. In Diamant is het spiegelwerk van Martens hersteld, in station IJzer het werk van Mortier.

Voor het station Albert bekijkt kunstenaar de Villiers of hij zijn zwaar beschadigde werk kan reproduceren, waarna het met een glaswand wordt beschermd. Voor het werk van Mendelson in het station Park maakte een restauratrice een bestek op. In Merode bekijken we of het mogelijk is tegels te laten maken die identiek zijn aan de oorspronkelijke van Gilbert.

À la station Albert, une étude est en cours avec l'artiste de Villiers pour reproduire l'œuvre actuelle, gravement vandalisée, sur un nouveau support et la protéger par un vitrage. À la station Parc, un devis de restauration de l'œuvre de Mendelson vient d'être établi par une restauratrice. À la station Merode, des recherches sont en cours pour la fabrication à l'identique des carrelages existants créés par Glibert.

L'œuvre de Folon présente dans la station Montgomery pose problème. Des études ont été menées et des solutions proposées, mais aucune ne s'est révélée concluante, raison pour laquelle nous cherchons encore la meilleure formule. La restauration définitive de l'œuvre serait intégrée aux travaux de la rénovation complète de la station Montgomery. Il y a deux ans déjà, j'avais répondu à cette question en évoquant les infiltrations d'eau, notamment.

Tout est donc mis en œuvre pour préserver le patrimoine artistique des ouvrages de métro. Dans l'immédiat, aucun nouvel investissement relatif à la mise en place d'œuvres d'art n'est prévu.

Le nettoyage régulier des œuvres et des nombreux graffiti par une entreprise spécialisée et la restauration des œuvres vandalisées permettent d'assurer la préservation des œuvres artistiques intégrées depuis 35 ans dans les ouvrages de métro. Nous allons poursuivre de cette manière.

Quelques nouvelles œuvres d'art sont déjà planifiées et budgétisées. Les montants que vous avez cités ne sont pas tout à fait exacts. Voici quelques chiffres. Une œuvre d'art est prévue pour la station Demey, dans le cadre de sa rénovation : il s'agit de reproductions d'œuvres sur des panneaux muraux en tôle d'acier émaillé et vitrifié. Ce matériau est déjà utilisé dans beaucoup d'autres stations pour des raisons de résistance au vandalisme, de facilité de nettoyage en cas de graffiti, et de durabilité. On le retrouve dans les stations Heysel, De Brouckère, Erasme, Lemonnier, Rogier et Sainte-Catherine.

Deux contrats ont été signés en 2007 pour la conception d'œuvres artistiques par Verschuere et Dusariez, à hauteur de 51.000 euros hors TVA pour les deux chefs-d'œuvre. Le coût de la reproduction sérigraphique des œuvres d'art est imputé sous l'article "œuvres d'art" qui représente un montant de

Het werk van Folon in Montgomery zal uiteindelijk worden gerestaureerd in het kader van de globale renovatie van het station. Het probleem sleept al geruime tijd aan. Twee jaar geleden waren er al problemen met de insijpeling van water.

We doen al het nodige om het kunstpatrimonium in de ondergrondse metrostations te beschermen. Nieuwe investeringen voor de installatie van kunstwerken zijn op dit ogenblik niet gepland.

Een gespecialiseerd bedrijf neemt het onderhoud, de herstelling van beschadigde kunstwerken en de verwijdering van graffiti voor zijn rekening. Kunstwerken maken al 35 jaar deel uit van de metro. We zetten onze werkmethode voort.

Enkele nieuwe kunstwerken zijn al gepland en begroot. De bedragen die u citeerde, zijn niet helemaal correct. Naar aanleiding van de renovatie wordt in station Demey een kunstwerk geïnstalleerd. Het zijn reproducties die op muurpanelen van geëmailleerde en verglaasde ijzerplaat worden aangebracht. Voor dat materiaal is in andere metrostations ook al gekozen, omdat het duurzaam is, graffitibestendig en eenvoudig in onderhoud. Het betreft de stations Heysel, De Brouckère, Erasmus, Lemonnier, Rogier en Sint-Katelijne.

In 2007 hebben we met de kunstenaars Verschuere en Dusariez voor 51.000 euro twee contracten gesloten voor het ontwerp van twee kunstwerken. Het zeefdrukken van de werken valt onder de rubriek 'kunstwerken' en kost 310.000 euro.

De gangen van station Tomberg worden met dezelfde tegels bekleed als de tegels die elders in het station zijn gebruikt. Het reproduceren van de artistieke motieven - schilderwerk op tegels - kost 37.100 euro. In 2010 is daarvoor met Guy Rambout voor 50.000 euro een contract ondertekend. Alle bedragen zijn exclusief btw.

In dat bedrag is het ontwerp, het uitwerken van de motieven in ware grootte, het controleren van het productieproces in de fabriek en het betegelen zelf inbegrepen.

De prijs voor het afbreken van het kunstwerk van Pierre Cordier in station Rogier en de wederopbouw in station Naamsepoort bedraagt

310.000 euros hors TVA.

En ce qui concerne les couloirs de la station Tomberg, le revêtement mural est composé de carrelage identique à celui dans le reste de la station. Le coût de la reproduction des motifs artistiques s'élève à 37.100 euros hors TVA. Il s'agit de peintures sur carrelage. Le contrat avec Guy Rambout signé en 2010 s'élève à 50.000 euros hors TVA.

Ce montant comprend la conception de l'œuvre, l'établissement des plans des motifs en taille réelle, le contrôle de la réalisation en usine lors de la production, et le contrôle de la pose du carrelage in situ.

Le coût du démontage de l'œuvre de Pierre Cordier installée dans la station Rogier, en ce compris son entreposage et sa réinstallation à la station Porte de Namur, s'élève à 33.390 euros HTVA.

Concernant la question de Mme Delforge sur l'œuvre installée à la station Botanique, je pense qu'elle est suffisamment gigantesque pour qu'on continue à la remarquer. Elle est n'est pas facile à déplacer et nous devions bien installer des portillons. Je prends note de la remarque, je n'y suis pas insensible mais, dans cette situation, un certain pragmatisme a été nécessaire.

Cela vaudrait effectivement la peine d'attirer encore plus l'attention des visiteurs sur ce musée souterrain. La STIB est en train de préparer une brochure ou un petit livre sur ce sujet. Plus important encore, elle va prendre part au Conseil des musées de la Région de Bruxelles-Capitale, ce qui devrait permettre de mieux encore mettre en valeur les œuvres installées dans notre sous-sol.

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

Mme Danielle Caron.- On perçoit dans votre réponse une réelle volonté de sensibilisation pour ce "plus grand musée de Belgique" que représente notre métro. Il est vrai que c'est une chance et une richesse que nous devrions davantage mettre en avant et faire connaître aux touristes. Alors que, dans beaucoup d'autres capitales, le métro est souvent envahi par la publicité commerciale, nous avons la chance de proposer la découverte d'œuvres d'art issues de différents courants et créées dans les

33.390 euro.

Het kunstwerk aan het station Kruidtuin waarover mevrouw Delforge het zonet had, is groot genoeg. De kans is klein dat iemand er onopgemerkt aan voorbijgaat. Dat werk verplaatsen, is lastig. Bovendien moest er voor onze poortjes de nodige ruimte worden gevonden. Ik ben niet ongevoelig voor het argument van mevrouw Delforge maar een zekere dosis pragmatisme was nu eenmaal noodzakelijk.

Ons ondergronds museum onder de aandacht brengen, zou inderdaad een goede zaak zijn. De MIVB bereidt een brochure voor. Belangrijker is dat de MIVB vanaf nu zal deelnemen aan de Brusselse Museumraad. Dat komt onze ondergrondse kunstschaten zeker ten goede.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Ook u bent er blijkbaar van overtuigd dat de metro heel wat mogelijkheden biedt om kunst te laten ontdekken en dat we de toeristen daarvan bewust moeten maken. Ook de bedragen die u noemt, tonen dat aan. Die liggen heel wat hoger dan in musea.*

Folon noemde zijn werk in Montgomery 'Magic City'. Welnu, we lijken te wachten op een magische oplossing voor de insijpeling in dit en andere

matériaux les plus divers.

Les coûts des rénovations de 310.000 euros ou 50.000 euros HTVA que vous venez de citer, montrent que le gouvernement est sensible à cette problématique. Nous nous devons de l'être et de valoriser ces rénovations d'œuvres d'art, car, dans les musées, les budgets ne sont peut-être pas toujours aussi considérables.

Folon était-il futuriste et visionnaire quand il a baptisé son œuvre à Montgomery "Magic City" ? J'ai l'impression que l'on attend une solution magique pour résoudre les problèmes d'infiltrations et autres dans cette station.

En plus de la rénovation de Montgomery, avez-vous prévu un budget cette année ou l'année à venir pour la rénovation de l'œuvre qui s'y trouve ? Vous nous avez dit être à la recherche de solutions, est-ce toujours le cas ? La volonté est une très bonne chose, mais nous devons à présent planifier sa restauration avant qu'elle ne tombe en lambeaux.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je pense vous avoir parlé de ce qui était prévu pour la station Montgomery il y a quelques mois. Il est vrai qu'il existe déjà des plans, mais nous ne sommes pas encore assez avancés.

Sachez que nous débuterons les travaux l'année prochaine ou la suivante, mais le plan d'action est encore et toujours à l'étude. Cette station, qui connaît des problèmes d'infiltrations, figure malgré tout sur la liste des priorités.

De beaux plans ont d'ores et déjà été établis dans le but de refaire cette station. La population avoisinante s'est d'ailleurs révoltée, pensant que nous allions faire disparaître la fontaine qui se trouve en surface. Ce n'est absolument pas le cas, mais je suis au regret de vous annoncer que les travaux ne sont pas prévus dans un avenir proche.

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

Mme Danielle Caron.- J'aimerais demander que Mme la ministre adjoigne en annexe les chiffres du

stations.

Hebt u voor dit of volgend jaar middelen ingeschreven voor de renovatie van 'Magic City'? Zoekt u nog steeds naar oplossingen? Goede wil is positief, maar er moeten ook dringend concrete plannen gemaakt worden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Enkele maanden geleden heb ik al een vraag over Montgomery beantwoord. Er zijn al plannen maar ze zijn nog niet ver gevorderd. Het actieplan wordt nog bestudeerd en zal in 2013 of 2014 van start gaan. Montgomery is één van de prioriteiten.*

De omwonenden protesteerden omdat de fontein aan de oppervlakte zou verdwijnen, maar dat klopt helemaal niet. Helaas zijn de werken dus nog niet voor morgen.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Kunt u ons de bedragen die nodig zijn voor de renovaties*

montant des rénovations. D'autre part, j'espère qu'une rénovation ultérieure ne coûtera pas plus cher que si elle était effectuée dans l'immédiat.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les décisions relatives à l'extension du métro et les études en la matière dans le cadre du refinancement de la Région".

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *La fréquentation du métro ne cesse d'augmenter chaque année à Bruxelles. Plus de la moitié des déplacements dans la ville est effectuée en transports en commun. Le métro est le seul vrai concurrent de l'automobile dans notre capitale et la prochaine évaluation de sa fréquentation devrait d'ailleurs indiquer une nouvelle augmentation du nombre de passagers.*

Les fonds prévus dans le cadre du refinancement de Bruxelles par la réforme institutionnelle devraient en grande partie être consacrés à la mobilité.

Dix millions d'euros sont déjà consacrés par Beliris à une étude relative au prolongement du métro vers Schaerbeek. Celui-ci devrait être opérationnel pour 2020 et sa réalisation devrait coûter quelque 650 millions d'euros.

Nous nous réjouissons du fait que l'extension du métro vers Schaerbeek et Evere soit entamée, car cette partie de la ville est particulièrement dense et sa desserte en transports en commun laisse à désirer.

Par ailleurs, une extension du métro vers le Sud de Bruxelles, notamment Uccle et Ixelles, est

bezorgen? Hopelijk zal een renovatie op een later tijdstip niet duurder uitvallen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de beslissingen aangaande de metro-uitbreiding en de studies hieromtrent in het kader van de herfinanciering van het Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De cijfers van het metrogebruik in Brussel stijgen jaarlijks. De metro staat in voor ruim de helft van het totaal aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer in Brussel. Het is dan ook de enige echte concurrent van de wagen in onze hoofdstad. Het is voorlopig nog even wachten op de resultaten en evaluatie van de frequentiestijging van de metro, maar normaal gesproken zouden we een nieuwe toename van het aantal passagiers moeten zien.

Met de vorming van de nieuwe federale regering en het akkoord over de zesde staatshervorming hebben we - naast een pak bevoegdheidsoverdrachten - ook uitzicht op de vooropgestelde herfinanciering van het gewest. De middelen, die gefaseerd naar Brussel toestromen, zouden grotendeels worden ingezet voor mobiliteit.

Via Beliris is alvast 10 miljoen euro uitgetrokken voor de studie van de uitbreiding van de metro naar Schaerbeek. De studie moet nagaan hoe het tracé concreet moet uitgewerkt worden. Er werd zelfs geopperd om de techniek van de metro van Barcelona te gebruiken. Voor de kostprijs van de volledige aanleg zou momenteel een bedrag van 650 miljoen euro circuleren. Qua timing wordt 2020 vooropgesteld.

également nécessaire. La fréquence des bus et des trams y est élevée et les axes de circulation vers le centre-ville y sont souvent encombrés. Cette zone constitue un potentiel considérable pour le métro. La STIB a certainement élaboré des scénarios à cet égard.

Mon groupe souhaite que l'extension du réseau de métro vers le sud de la ville figure au contrat de gestion de la STIB.

Une étude consacrée à cette extension sera-t-elle effectuée via Beliris, au même titre que celle relative à l'extension vers Schaerbeek ?

Où en est l'étude relative à l'extension vers Schaerbeek ? Quand sera-t-elle achevée ?

Quel sera le tracé de la nouvelle ligne, en particulier à partir d'Evere ?

Le gouvernement est-il favorable à une extension du métro vers Uccle ? Cet objectif figure-t-il dans le nouveau contrat de gestion ? La STIB a-t-elle déjà élaboré le tracé éventuel de ces lignes ? Y a-t-il déjà eu une concertation avec le gouvernement fédéral concernant une étude sur l'extension du réseau vers Uccle ?

Het gaat wel over de ingebruikname, niet over een eerstesteenlegging. Het verleden leert ons dat er tussen de planningsfase en de uiteindelijke ingebruikname van extra metrolijnen en stations behoorlijk wat jaren zitten. We zijn blij dat al een aanvang is genomen met de uitbreiding van de metro naar de zone Schaarbeek-Evere. Dat deel van het gewest is zeer dichtbevolkt en vertoont lacunes op het vlak van mobiliteit. In het verleden zijn daarover al veel interpellaties en vragen ingediend. Ik wil dan ook graag peilen naar de vorderingen van de studie.

Ik wijs er bovendien graag op dat ook een uitbreiding naar de andere kant van Brussel, namelijk naar Ukkel via Elsene, nodig is. We stellen bijvoorbeeld vast dat er in dat deel van Brussel een aantal hoge-frequentietram- en buslijnen zijn en er enkele zeer drukke verkeersassen naar het centrum lopen, die vaak verstopt zitten. Er is dus zeker een sterk potentieel voor metrovervoer aanwezig aan die kant van Brussel. Ongetwijfeld heeft de MIVB zelf hiervoor al scenario's uitgewerkt.

Het blijft echter de vraag of de uitbreiding van het metronetwerk naar die zone van Brussel als dusdanig in de beheersovereenkomst zal opgenomen worden. Open Vld is daar alvast een voorstander van.

Net als bij de uitbreiding naar Schaarbeek is het nodig om via Beliris een studie uit te voeren over de verlenging van de metrolijn naar Ukkel. Werd er al overleg gepland over dit onderwerp?

In het licht van de herfinanciering wil ik graag enkele vragen stellen.

In welke fase bevindt de studie naar de uitbreiding van het metronetwerk naar Schaarbeek zich op dit moment? Zijn er al tussentijdse resultaten? Wanneer wordt de studie afgerond?

Is er al meer duidelijkheid omtrent het volledige traject voor de nieuwe metrolijn? Ik denk dan vooral aan de route vanaf Evere, richting Haren/Neder-Over-Heembeek of Haren/Diegem/Zaventem.

Is de regering het onderling eens over de noodzaak om het metronetwerk uit te breiden naar Ukkel? Wordt die doelstelling opgenomen in de nieuwe

Discussion

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

Mme Cécile Jodogne.- Pour rappel, l'étude pour laquelle un budget de 10 millions d'euros a été prévu a démarré au printemps 2011. Dans la foulée, un premier comité d'accompagnement a été organisé et est composé des diverses parties directement intéressées.

Un deuxième comité d'accompagnement a été annoncé pour l'automne 2011, mais nous n'en avons toujours pas eu la moindre nouvelle. De plus, il me revient que la STIB elle-même ne dispose pas de beaucoup d'informations concernant l'avancement de cette étude. Comme il s'agit d'informations officielles, pourriez-vous nous en dire davantage à cet égard ?

Toujours est-il que le Plan Iris prévoyait la circulation de ce métro sur l'axe Nord-Sud pour 2018. Or, quelques mois plus tard, lors d'une interpellation que j'ai eu l'occasion de vous adresser à la fin 2010, vous avez annoncé vous-même que ce serait au plus tôt pour 2020. À l'époque, j'avais déjà émis des doutes à ce sujet vu l'expérience d'autres grands travaux comme le tunnel Schuman-Josaphat qui sera finalisé, au mieux, en 2024.

Aujourd'hui, concernant le planning annoncé, on a déjà pris un an de retard, rien qu'au niveau de l'étude. Permettez-moi donc d'être très inquiète quant à l'avancement de cette dernière, mais surtout quant à la date finale à laquelle les Bruxellois du Nord pourront in fine bénéficier d'un transport public qu'ils méritent et dont ils ont grandement besoin. Dois-je vous rappeler qu'il s'agit de l'une des zones de Bruxelles les plus denses, et où l'offre actuelle des transports publics est totalement saturée ?

Deuxième point de mon intervention : trois trajets étaient à l'étude. Là encore, il me revient que d'aucuns insisteraient pour un trajet qui desserve la gare de Schaarbeek plutôt que les quartiers denses

beheersovereenkomst? Heeft de MIVB al mogelijke trajecten uitgewerkt? Is er overleg gepland met de federale regering met de vraag om een studie over de uitbreiding van het metronetwerk naar Ukkel uit te voeren in het kader van Beliris?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *De studie is in het voorjaar van 2011 van start gegaan. Er vond een eerste vergadering van het begeleidingscomité plaats. Een tweede vergadering was aangekondigd voor het najaar van 2011, maar wij hebben nog altijd geen nieuws ontvangen. Naar verluidt zou de MIVB zelf niet veel informatie hebben over de voortgang van de studie. Kunt u ons meer toelichting geven?*

Volgens het Iris 2-plan zou het gewest tegen 2018 over een nieuwe metrolijn moeten beschikken tussen het noorden en het zuiden van Brussel. Eind 2010 kondigde u aan dat dit project ten vroegste in 2020 klaar zal zijn. Ik had reeds mijn twijfels over de termijn van 2018, gezien de ervaring met andere grote werken zoals de Schuman-Josaphattunnel, die in het beste geval pas in 2024 voltooid zal zijn.

Er is ondertussen al een jaar vertraging op de planning, alleen al op het niveau van de studie. Dat is bijzonder zorgwekkend. Het noorden van Brussel heeft die metrolijn zo snel mogelijk nodig. Het gaat om een van de meest dichtbevolkte zones waar het openbaar vervoersaanbod volledig verzadigd is.

Er zouden drie projecten worden bestudeerd. Sommigen zouden voorstander zijn van een traject dat het station van Schaarbeek bedient in plaats van de dichtbevolkte wijken Helmet in Schaarbeek en Vrede in Evere. De eindkeuze moet rekening houden met de prioriteiten van de Brusselaars en niet met de wensen van de NMBS.

De Brusselse metro is in de eerste plaats bedoeld om het aanbod voor de Brusselaars te verbeteren en niet om de NMBS de mogelijkheid te geven het treinverkeer in de Noord-Zuidverbinding te verminderen door een aantal pendeltreinen aan het station van Schaarbeek te laten stoppen. Wij moeten voorrang geven aan een traject dat de meest dichtbevolkte wijken bedient. De wijk rond

de Helmet et de la rue de la Paix à Schaerbeek et à Evere. J'insiste pour que le choix final du trajet soit fait en fonction des priorités des Bruxellois (les Schaerbeekoïses et les Everoïses en particulier) et non en fonction des souhaits de la SNCB pour renforcer, voire déléster le RER en créant une station à la gare de Schaerbeek.

Gardons à l'esprit que le métro bruxellois doit avant tout augmenter son offre en faveur des Bruxellois et non permettre à la SNCB de diminuer éventuellement le nombre de trains qui emprunteraient la jonction Nord-Midi. Pour ce faire, la SNCB arrêterait une série de trains de navetteurs à la gare de Schaerbeek, car il y aurait une station de métro à cet endroit.

Comme cela a été dit, il faut y être attentif et privilégier avant tout les trajets qui desservent les quartiers les plus denses. Or, le quartier de la gare de Schaerbeek, que je connais bien, ne figure pas parmi les quartiers les plus denses et n'est pas celui qui a le plus grand besoin en desserte de transport public.

Concernant l'extension vers le Sud, lors des débats que nous avons eus il y a trois ou quatre mois à l'occasion des études préliminaires du bureau, nous étions plusieurs à avoir remarqué qu'aucun montant pour des études n'était prévu avant 2016. Dans le plan de gestion en préparation, on n'annonçait aucun investissement pour les études sur la branche Sud. C'est dommageable. En effet, il est important d'avancer sous peine de n'avoir une ligne de métro vers le Sud de Bruxelles qu'au-delà de 2030 ou de 2040.

Par rapport aux problèmes du financement, cette même étude a démontré que le montant de 650 millions d'euros était insuffisant et qu'il fallait le doubler, uniquement pour réaliser la branche Nord-Sud, si je me souviens bien. Ce sera encore pire pour la branche sud. Plusieurs pistes ont été avancées pour ce financement de la branche Nord-Sud. Côté Nord, la résolution que nous avons votée il y a quelques semaines au parlement demandant d'affecter 40 millions sur le 1,3 milliard ne nous permettra pas d'aller très loin. Beliris nous octroie quelques millions en plus, mais le compte n'y est toujours pas.

Avez-vous avancé sur les autres pistes de financements indispensables de la STIB, non

het station van Scharbeek is niet de wijk met de grootste bevolkingsdichtheid of de grootste behoeften inzake openbaar vervoer.

Tijdens het debat over de voorstudies is gebleken dat er voor de uitbreiding naar het zuiden geen bedrag voor de studies is uitgetrokken vóór 2016. Het is nochtans belangrijk dat wij voortgang maken in dit dossier, want anders zullen wij pas tegen 2030 of 2040 over een metrolijn in het zuiden van Brussel beschikken.

Uit de studie blijkt ook dat het bedrag van 650 miljoen euro onvoldoende is. Alleen al voor de metrolijn noord-zuid zou het dubbele nodig zijn. Wij hebben enkele weken geleden een resolutie aangenomen waarin wij de regering vragen om 40 miljoen extra voor het noordelijk traject uit te trekken. Ook Beliris zal enkele miljoenen extra toekennen, maar dat zal niet volstaan. Waar zult u dat geld vinden, niet alleen voor de metro, maar ook voor de andere vervoerswijzen? Zult u een bijdrage vragen aan de andere gewesten of aan de federale overheid? Overweegt u een stadstol? Welke oplossingen ziet u?

seulement pour le métro, mais aussi pour d'autres modes de transport ? Y aura-t-il une participation des autres Régions ou une participation plus importante de l'État fédéral ? Envisagez-vous le péage urbain ?

Une longue liste de suggestions a déjà été faite pour permettre à la Région bruxelloise et à la STIB d'enfin financer correctement les investissements dans le métro et d'autres transports dont nous avons tant besoin.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais). - *Les résultats de l'étude socio-économique relative à l'extension du métro en direction de Schaarbeek et d'Evere seront dévoilés à la fin de l'été ou en septembre au comité d'accompagnement.*

Selon les premiers résultats, l'étude démontre explicitement la pertinence et la nécessité d'aménager une nouvelle infrastructure de métro d'ici 2020 entre la gare du Nord et Bordet, zone dans laquelle nous devons nous attendre à une augmentation très significative du nombre de voyageurs. Actuellement, le tram 55 y est déjà surchargé.

(poursuivant en français)

Je voudrais dire à Mme Jodogne que, quand on parle de relier le métro avec le train, l'option retenue par le gouvernement bruxellois est la gare RER Verboekhoven et non la gare Schaarbeek-Voyageurs. Nous voulons que ce métro serve surtout aux Bruxellois.

(poursuivant en néerlandais)

L'extension du métro au sud de Bruxelles figure dans le Plan Iris 2 approuvé par le gouvernement. La note d'orientation du nouveau contrat de gestion de la STIB prévoit une étude de la desserte du sud de la ville en métro.

Le nouveau contrat de gestion, en préparation, prévoit en effet plusieurs études prospectives pour les transports publics ferrés durant la période 2012-2016, en vue de programmer les investissements durant la période 2017-2025. Ces

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De sociaal-economische studie over de uitbreiding van de metro richting Schaarbeek en Evere loopt ten einde. De resultaten moeten normaal gezien op het einde van de zomer of in september worden bekendgemaakt aan het begeleidingscomité. Ik zeg dat ook ter attentie van mevrouw Cécile Jodogne. We zijn in blijde verwachting.

Ik heb me al eens geïnformeerd over de eerste resultaten. De studie is duidelijk en ondubbelzinnig over de pertinentie en de noodzaak om nieuwe metro-infrastructuur aan te leggen tegen 2020 tussen het Noordstation en Bordet.

We moeten ons immers verwachten aan een zeer significante stijging van het aantal reizigers in die zone. Die is het resultaat van enerzijds de sterke demografische groei in het gewest en anderzijds van een groot aantal nieuwe gebruikers dankzij de nieuwe metrolijn in vergelijking met de huidige tram 55, die momenteel al overbelast is. De capaciteit daarvan kan niet langer worden verhoogd en beantwoordt vandaag al niet meer aan de evolutie van de vraag.

(verder in het Frans)

Mevrouw Jodogne, de Brusselse regering wil de metro op de trein aansluiten via het GEN-station Verboekhoven en niet via Schaarbeek. De metro moet er vooral voor de Brusselaars zijn.

(verder in het Nederlands)

Wanneer de studie klaar zal zijn, zal ik uiteraard meer kunnen zeggen.

études seront compilées dans un plan directeur général pour les transports publics ferrés durant cette même période.

Ce plan directeur abordera la question du prolongement de l'axe nord-sud entre Uccle et la station Albert. Je rappelle par ailleurs que dans les années 80, c'est l'administration communale d'Uccle qui avait refusé de délivrer un permis d'urbanisme pour les projets d'extension du métro de la STIB.

Pour cette extension vers le sud de Bruxelles, Bruxelles Mobilité a élaboré différents scénarios en partenariat avec la STIB, lesquels seront repris dans l'étude d'un plan directeur 2017-2025. Nous n'avons, à ce stade, pas encore d'accord avec Beliris concernant le financement de l'étude sur l'extension du métro vers le sud. Le financement de ces grands travaux doit s'inscrire dans le cadre du nouveau contrat de gestion de la STIB. Nous cherchons aussi de nouvelles possibilités de financer de tels travaux à l'avenir.

Je m'attendais à une autre question de votre part, que vous n'avez pas posée.

De uitbreiding van de metro naar het zuiden van Brussel staat wel degelijk duidelijk in het Iris 2-plan dat de regering heeft goedgekeurd. Zelfs al wordt er in eerste instantie voorrang gegeven aan een uitbreiding richting Schaarbeek, ook de verbinding naar Ukkel moet prioritair worden onderzocht. Dat staat in het Iris 2-plan.

Het is in die context dat de oriëntatienota van het nieuwe beheerscontract van de MIVB, goedgekeurd door de regering, voorziet in een studie over de bediening van het zuiden van de stad, Ukkel dus, door de metro.

Het nieuw MIVB-beheerscontract dat momenteel wordt voorbereid, voorziet inderdaad in meerdere studies voor het openbaar vervoer per spoor gedurende de periode 2012-2016. Op die manier kunnen de investeringen gedurende de periode 2017-2025 worden geprogrammeerd. Die studies zullen worden verenigd in een algemeen richtplan voor het openbaar vervoer per spoor 2017-2025.

Dat richtplan zal de kwestie over de verlenging van de noord-zuidas tussen het station Albert en Ukkel behandelen. Ik zou intussen van de gelegenheid willen gebruikmaken om het geheugen van iedereen even op te frissen. De MIVB had in de jaren '80 al gedetailleerde plannen klaar voor de verlenging van de noord-zuidas van de (pre)metro, tussen het Albertplein in Vorst en de Heldensquare in Ukkel. Die plannen haalden zelfs het stadium van de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning. Op dat moment heeft het gemeentebestuur van Ukkel die vergunning echter geweigerd. Dat verklaart waarom het zuiden van Brussel vandaag helaas niet door de metro wordt bediend.

Sindsdien zijn er geen nieuwe gedetailleerde studies meer gebeurd over de uitbreiding van de metro richting Ukkel. De geesten zijn ondertussen wel gerijpt en we kunnen het perspectief bieden om de metro ook naar het zuiden uit te breiden.

Niettemin worden voor die uitbreiding naar het zuiden van Brussel diverse scenario's door Mobiliteit Brussel in overleg met de MIVB uitgewerkt. Deze scenario's worden opgenomen in de studie van een algemeen richtplan 2017-2025. Op dit ogenblik is nog geen akkoord met Beliris bereikt over de financiering van de studie over de metro-uitbreiding naar het zuiden.

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *J'ai inversé mes deux questions.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les possibilités d'extension au-delà de Bordet ou Schaarbeek-Formation n'ont pas fait l'objet d'études. La réflexion porte actuellement sur la mise en place de lignes de tram performantes.*

L'étude d'une desserte de la zone aéroportuaire depuis Bordet ou Roodebeek en tram, métro léger ou métro est également reprise dans la proposition du nouveau contrat de gestion.

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *C'est une bonne chose que l'on élabore aussi des scénarios pour le sud de Bruxelles, même si cela prendra du temps. J'espère par contre que le calendrier pour la périphérie nord de Bruxelles sera respecté.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME MARION LEMESRE

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

De financiering van deze grote werken inzake openbaar vervoer is in opmaak en moet een onderdeel worden van het nieuwe beheerscontract met de MIVB. We kijken uit naar nieuwe mogelijkheden voor de MIVB om in de toekomst deze grote werken daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Het is immers niet met een kleine herfinanciering of een verhoging van Beliris dat dergelijke werken worden gefinancierd.

Ik had nog een vraag van u verwacht, maar u hebt die niet gesteld.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Het leek me logischer dit punt in een volgende vraag aan te halen, na de studie over de uitbreiding van Schaarbeek. Ik heb beide vragen van plaats verwisseld.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dat was me ontgaan. De mogelijkheden voor metro-uitbreiding verder dan Bordet of Schaarbeek-Vorming zijn nog niet echt bestudeerd. Wel wordt vandaag al nagedacht over performante tramlijnen. De studie naar een bediening van de luchthavenzone vanaf Bordet of Roodebeek per tram, sneltram of metro is eveneens opgenomen in het voorstel van het nieuwe beheerscontract.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Het is goed dat er ook voor het zuiden van Brussel scenario's worden uitgewerkt, want ook daar moet er een metroverbinding komen. Dat vergt uiteraard heel wat tijd. De realisatie daarvan tegen 2017 of 2020 lijkt natuurlijk nog erg ver van ons af te liggen.

Hopelijk wordt het tijdsschema voor de noordelijke rand van Brussel, met realisatie tegen 2020, gerespecteerd.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARION LEMESRE

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

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

**concernant "l'abandon de projets au Port de
Bruxelles".**

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

Mme Marion Lemesre.- Le gouvernement a proposé un ajustement budgétaire pour l'année 2012 traduisant une volonté de réduire les dépenses dans certains secteurs afin de répondre aux objectifs d'équilibre budgétaire à atteindre d'ici 2015.

Le groupe MR n'est nullement opposé aux efforts nécessaires pour revenir à un équilibre budgétaire, pour autant que les coupes effectuées dans certains budgets ne signifient pas purement et simplement un report d'une dépense à un exercice ultérieur.

Toutefois, dans le cas du Port de Bruxelles, alors qu'on s'accorde de façon quasi unanime sur les effets bénéfiques de l'institution sur le plan social et économique, les suppressions de budgets effectuées dans le cadre de l'ajustement de juin 2012 portent sur plusieurs postes budgétaires et semblent indiquer que le gouvernement et la ministre ont, par cette opération, porté un coup d'arrêt au développement de certaines activités portuaires.

On est en droit de s'interroger sur les raisons de cette démarche, dont se dégage l'amère impression que quelque chose ne tourne plus rond au Port de Bruxelles. C'est en tout cas la constatation qui s'impose lorsqu'on passe en revue les grands points qui ont concerné le Port sous le gouvernement actuel.

Le projet BILC a été abandonné. Ce renon a coûté à la Région la bagatelle de 3,2 millions d'euros en fonds perdus alors que, par ailleurs, on réduit les budgets d'investissements.

Le projet de la Maison du Port, pour lequel un financement Feder avait été obtenu, a été abandonné, ce qui laisse un espace de premier plan, situé à la place des Armateurs, en friche depuis plus de cinq ans.

Pour le site ex-Carcoke, le Port n'est pas parvenu à

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

**betreffende "het opgeven van projecten in de
Haven van Brussel".**

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *De begrotingsaanpassing voor 2012 die de regering heeft voorgesteld, beperkt de uitgaven in bepaalde sectoren om de begroting tegen 2015 in evenwicht te brengen.*

De MR-fractie wil het nodige doen om een evenwicht te bereiken, zolang de uitgaven niet simpelweg worden uitgesteld.

Niemand betwist het nut van Haven van Brussel op sociaal en economisch vlak. Toch snoeit de begrotingsaanpassing in verschillende havenactiviteiten en lijkt het erop dat de regering de ontwikkeling van die activiteiten een halt wil toeroepen.

Er kunnen vraagtekens gesteld worden bij deze aanpak. Als we het beleid van de huidige regering inzake de Haven van Brussel overlopen, lijkt het alsof er iets niet in de haak zit.

Het BILC-project is stopgezet, waardoor het gewest 3,2 miljoen euro verloor aan fondsen.

Het Havenhuis was hetzelfde lot beschoren. Er ligt al vijf jaar lang een frontplaats vrij aan het Redersplein.

De Haven kon maar geen geschikte investeerder vinden voor de voormalige Carcoke site, hoewel de pers de vestiging van een grote logistieke firma aankondigt in Willebroek en er wel een confectiespecialist geïnteresseerd was in de site. Er kon echter geen akkoord bereikt worden tussen de Haven en de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB). Het gewest heeft torenhoge bedragen geïnvesteerd in de sanering van de site. De site bevindt zich op een unieke locatie: vlak aan de waterweg en ook nog eens dicht bij het autowegennet en de luchthaven. Toch kan de Haven maar geen investeerder vinden.

trouver des investisseurs spécialisés en logistique, alors qu'on lit dans la presse qu'une importante entreprise va s'installer à Willebroek. Faut-il rappeler qu'une société importante spécialisée dans l'habillement avait souhaité s'installer sur le site Carcoke ? Le gouvernement n'est pas parvenu à une solution, vu que l'espace convoité nécessitait un accord entre le Port et la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB). Cette société, installée en Wallonie, vient de publier des résultats en nette progression.

Le montant engagé par la Région dans l'assainissement du site ex-Carcoke est astronomique et le Port n'est pas parvenu à trouver une entreprise pour ce site de tout premier plan, situé en bordure de la voie d'eau et à proximité immédiate d'un réseau d'autoroutes. Il n'est pas non plus très distant de l'aéroport, et jouit donc d'une situation exceptionnelle.

Il était prévu d'acquérir un terrain à l'avant-port. Ici aussi, cette possibilité est annulée. Le budget correspondant (660.000 euros) a été retiré dans l'ajustement.

Le terminal à conteneurs a connu un ralentissement en 2012, comme une grande majorité de terminaux. Au lieu de chercher à promouvoir le terminal de Bruxelles et son caractère intermodal, le gouvernement préfère raboter l'aide initiale prévue de 350.000 euros, en la ramenant à 150.000 euros. C'est purement aller dans le sens inverse de ce qu'il serait utile de prévoir pour attirer une nouvelle clientèle d'utilisateurs du terminal de Bruxelles.

La dotation d'intégration a été annulée à raison de 1,3 million d'euros. Faut-il voir dans cette suppression une absence de projets concrets de la part du Port dans le cadre de l'amélioration de l'intégration urbaine ? De façon assez surprenante, on note un nouveau montant de 3 millions d'euros non inscrit au budget initial et qui serait une augmentation du capital du Port.

La Cour des comptes a émis une réserve sur ce point, et l'on aimerait avoir plus de détails sur cette opération. Les autres actionnaires seront-ils appelés à participer à l'augmentation du capital pour éviter l'effet de dilution que provoquerait cet apport s'il était limité à la seule Région ?

En synthèse, l'ajustement budgétaire pratiqué porte

Er werd ook afgezien van de aankoop van een terrein in de voorhaven.

Net als andere terminals werd de containerterminal in 2012 minder gebruikt. Toch koos de regering ervoor om de steun voor de intermodale Brusselse terminal terug te brengen van 350.000 tot 150.000 euro. Zo worden er natuurlijk helemaal geen nieuwe gebruikers aangetrokken.

De integratietoelage daalt met 1,3 miljoen euro en bedraagt nu slechts 437.000 euro. Zet de Haven niet genoeg concrete stedelijke integratieprojecten op touw? Verrassend is dan weer een nieuw bedrag van 3 miljoen euro in de begrotingsaanpassing dat het kapitaal van de Haven moet aanvullen. Het Rekenhof heeft zijn bedenkingen al geuit over dit punt en de MR zou er graag meer uitleg over krijgen. Zal er een beroep gedaan worden op andere aandeelhouders zodat het gewest de bijdrage niet alleen moet dragen?

De aankoop en sanering van terreinen moet het zonder begroting stellen. Deze beslissing maakt de herhaalde vraag van de Haven om 20 ha bijkomende oppervlakte op het terrein van Schaarbeek-Vorming er niet geloofwaardiger op.

De steun aan de modale verbinding met de waterwegen is teruggebracht tot 150.000 euro. Dit toont aan dat de Haven zich niet genoeg inzet om meer verkeer aan te trekken via de waterwegen. Bovendien werd de beloofde compensatie voor de verplaatsing van bedrijven ingetrokken.

Zo is de oorspronkelijke begroting van 4,549 miljoen euro teruggebracht tot 1,559 miljoen euro.

Hoe kan een dergelijke daling in de begroting voor de Haven van Brussel gerechtvaardigd worden? Waarom werd er afgezien van de aankoop van terreinen in de voorhaven? Is de integratietoelage teruggeschroefd omdat de Haven niet genoeg projecten onderneemt? Waartoe dient de kapitaaltoename?

sur les montants que voici. En ce qui concerne la dotation d'intégration, le budget passe de 1,3 million d'euros à 467.000 euros. Concernant l'achat et l'assainissement de terrains, le budget est diminué de 660.000 euros et ainsi ramené à zéro. Cette décision n'est certes pas de nature à rendre crédible les demandes répétées du port de disposer de 20ha supplémentaires sur le site de Schaerbeek-Formation.

Vis-à-vis du soutien au transfert modal voie d'eau, le budget est raboté de 200.000 euros et ramené à 150.000 euros. Voilà une décision qui relève de la plus pure aberration ou qui traduit un manque d'effort de la part du Port pour attirer plus de trafic par la voie d'eau. Évoquons également la suppression de la compensation pour la piscine, promise par le gouvernement en compensation des revenus perdus à la suite de la délocalisation des entreprises, soit un montant de 830.000 euros.

Au total, le budget initial de 4,549 millions est diminué de 2,990 millions d'euros et passe ainsi à 1,559 million d'euros.

Quelles sont les raisons qui justifient une telle ampleur de diminution dans le budget du Port ? Comment expliquer que les achats de terrains à l'avant-port soient annulés ? La diminution du budget de la dotation d'intégration se justifie-t-elle par l'absence de projets concrets de la part du Port ? À quoi est destinée l'augmentation de capital envisagée à concurrence de 3 millions d'euros ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dire que le développement des activités portuaires à Bruxelles est à l'arrêt n'est pas exact. Comme en témoignent les derniers chiffres des trafics portuaires, l'activité portuaire bruxelloise est en augmentation significative puisque, pour l'année 2011, on observe une augmentation de 13% du trafic global. Pour le trafic propre, qui atteint 4,8 millions de tonnes (en hausse de 11%), on retrouve quasiment les niveaux d'avant la crise et on se rapproche de l'année record de 2008.

Le Port de Bruxelles a par ailleurs publié, fin 2011, un mémorandum fixant des objectifs de

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De havenontwikkeling in Brussel ligt niet stil. Uit de recentste cijfers van de haventrafiek blijkt dat de havenactiviteit toeneemt. In 2011 steeg de algemene trafiek met 13%. De eigen trafiek, die goed is voor 4,8 miljoen ton (een stijging met 11%) bereikt nagenoeg zijn niveau van voor de crisis.*

De Haven van Brussel publiceerde eind 2011 een memorandum met de ontwikkelingsdoelstellingen op korte termijn. Ze actualiseert het masterplan voor projecten op middellange en lange termijn. Het demografisch Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) stemt zones voor havenactiviteit en vervoer

développement à court terme, et travaille actuellement à l'actualisation de son masterplan pour les projets à moyen et à long terme. Il convient également de souligner que le projet de Plan régional d'affectation du sol (PRAS) démographique, actuellement à l'enquête publique, conforte l'ensemble des zones d'activités portuaires et de transport. Voilà qui démontre clairement que l'activité portuaire à Bruxelles est en marche.

En ce qui concerne le Brussels International Logistic Center (BILC), le projet a été abandonné à la suite de la décision du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de ne pas octroyer le permis d'environnement. Le projet BILC était inscrit dans le contrat de gestion du Port, les 3,2 millions d'euros ont servi à dédommager le partenaire privé qui s'était engagé dans le projet et à indemniser les frais encourus par le Port. Ce dernier a toutefois décidé de réimplanter un centre de distribution urbaine sur le site de Schaarbeek-Formation, qui sera acquis pour y développer un "cluster" logistique.

Le projet de la Maison du Port a, quant à lui, été abandonné vu le manque d'intérêt des partenaires privés pour la conclusion d'un partenariat public-privé (PPP). Le Port de Bruxelles ne pouvait pas prendre seul à sa charge le coût de ce projet.

Plus spécifiquement sur le site de Carcoke, la responsabilité de commercialiser le site incombait au partenaire privé, associé au Port dans un PPP. Le Port n'a pas ménagé ses efforts pour assister ce partenaire dans sa recherche de clients, mais la crise économique n'a pas permis une commercialisation du site aussi rapide qu'espérée. Des négociations sont cependant en cours pour une commercialisation du site qui respectera les obligations, tant en termes d'emploi que de trafic par la voie d'eau, qui ont été fixées par le Port pour le site en question.

Il est totalement inexact de parler d'annulation de l'acquisition de terrains, puisque l'extension du domaine portuaire à l'avant-port est l'une des priorités avancées dans le mémorandum du Port de Bruxelles. Les négociations en vue d'une acquisition à la fin de 2012 ou au début de 2013 sont d'ailleurs bien avancées.

Comme vous le soulignez, le ralentissement du transport conteneurisé vaut pour de nombreux

op elkaar af.

De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest besloot om geen milieuvergunning toe te kennen voor het Brussels International Logistic Center (BILC). Dat was opgenomen in het havenbeheerscontract en de 3,2 miljoen euro werd gebruikt om de privépartner schadeloos te stellen en de kosten van de Haven te betalen. Die laatste besliste om op de site van Schaarbeek-Vorming een nieuw stedelijk distributiecentrum op te richten en er een logistieke cluster te ontwikkelen.

Voor het Havenhuis was er te weinig interesse bij privépartners voor een publiek-private samenwerking (PPS), dus werd het afgevoerd, aangezien de Haven van Brussel de kosten niet alleen kan dragen.

De verantwoordelijkheid voor de commercialisering van de Carcoke-site ligt bij de privépartner. De haven ondersteunde die in de zoektocht naar klanten, maar door de economische crisis bleek een snelle commercialisering niet mogelijk. Er lopen echter onderhandelingen over een uitbating die de verplichtingen van de haven in verband met werkgelegenheid en vervoer over water zou respecteren.

De aankoop van grond werd niet stopgezet. De uitbreiding van het havengebied naar de voorhaven is een van de prioriteiten in het memorandum. De onderhandelingen over de aankoop van gronden tegen eind 2012 of begin 2013 schieten goed op.

Het containervervoer daalt niet alleen in de Brusselse terminal. De gevolgen van de economische crisis voor de zeehavens en de binnenhavens werden onderschat. Dat betekent niet dat alle activiteit in de haven afnam. De Haven van Brussel en haar transportdeskundige werken voort aan de diversifiëring van de containerterminalgebruikers. De mindere trafiek in 2011 lijkt conjunctureel en bedreigt de toekomst van de terminal niet.

De lagere dotatie voor stedelijke integratie wijst niet op een gebrek aan projecten: meerdere havenprojecten werden uitgesteld door de budgettaire beperkingen bij het gewest.

De Brusselse regering en de Haven werken voort aan de integratie van de haven in de stad via de

terminaux, et pas uniquement pour celui de Bruxelles. Selon moi, je le répète, les effets de la crise économique sur les ports maritimes, d'abord, et intérieurs, ensuite, ont été sous-estimés. Ce ralentissement ne reflète cependant pas l'activité générale du Port. Le Port de Bruxelles et son expert en transports poursuivent leur travail de diversification des utilisateurs du terminal à conteneurs, mais l'avenir de cet outil n'est aucunement remis en cause par la baisse enregistrée en 2011 et qui semble conjoncturelle.

La diminution de la dotation "Intégration urbaine" n'indique nullement un manque de projets de la part du Port, puisque plusieurs ont dû être reportés à la suite des restrictions budgétaires que connaît la Région.

Je tiens à vous rassurer sur la ferme volonté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et du Port de poursuivre, ensemble, l'intégration du port dans la ville, notamment par la rénovation progressive du bassin Béco et la création d'un quai pour l'accueil des bateaux de croisière.

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

Mme Marion Lemesre.- Vous confirmez mon inquiétude et mon questionnement. Quand vous me dites que je ne dois pas m'inquiéter, que l'activité du trafic portuaire est en hausse, je réponds que ce n'est pas le trafic portuaire qui crée la richesse d'un port, mais les activités qui s'y implantent, les industries et les investissements qui se font dans les activités à proximité de la voie d'eau. Vous me dites que, pendant l'année 2011, le trafic a augmenté. Confirmez-vous ces chiffres pour les premiers mois de 2012 ? J'ai oui dire que même le trafic était en diminution.

Pourquoi diminuer l'aide aux conteneurs alors que vous reconnaissez que nous sommes en période de crise ? Vous diminuez l'aide au lieu de soutenir la diversification de ces activités, notamment en utilisant le transport par rail. C'est quand il y a des difficultés que l'aide est nécessaire.

On voit beaucoup de ratés dans les projets portés par le gouvernement, par exemple la Maison du Port, qui était un projet bénéficiant d'un financement Feder. On a constaté ensuite que le partenariat public-privé (PPP) n'avait pas

renovatie van het Bécobassin en de aanleg van een cruiseterminal.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *De haventrafiek mag dan wel stijgen, maar het is niet de haventrafiek die de rijkdom van een haven creëert. Dat doen de activiteiten en industrieën die zich in de nabijheid van het water vestigen. De trafiek steeg in 2011. Geldt dat ook voor de eerste maanden van 2012?*

Waarom vermindert u de hulp aan de containertrafiek terwijl u erkent dat dit een crisiperiode is? Net in moeilijke tijden is er hulp nodig en moet u inzetten op een diversifiëring van de activiteiten.

Heel wat projecten van de regering falen. Neem bijvoorbeeld het Huis van de Haven dat op geld van het EFRO (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) kon rekenen. Uiteindelijk mislukte de publiek-private samenwerking omdat de privépartner niet geïnteresseerd was. Voor het Brussels Internationale Logistic Center (BILC) werd geen bouwvergunning afgeleverd, maar dit betekende toch de mislukking van een project van de regering.

fonctionné parce que le partenaire privé n'avait pas marqué son intérêt. Pour le Brussels International Logistic Center (BILC), le permis de construire n'a pas été délivré, mais c'est néanmoins l'échec d'un projet qui avait été porté par le gouvernement et pour lequel le secteur privé a été indemnisé.

Ces divers échecs ne vont pas dans le sens d'un soutien éclairé et cohérent à la politique de développement industriel du Port. Votre réponse n'est pas rassurante à cet égard.

Ma question complémentaire portait sur les chiffres du trafic portuaire. Ces chiffres sont-ils toujours en hausse en 2012 ? Pourquoi ne pas avoir soutenu davantage l'activité des conteneurs, notamment via l'intermodalité et le transport par rail ?

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "les conséquences des travaux de la gare Schuman pour les usagers doux".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "les conséquences de la fermeture des tunnels Loi et Cinquantenaire pour les piétons et les cyclistes".

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

M. André du Bus de Warnaffe.- Les travaux de rénovation de la gare Schuman ont débuté ce mois de juin, occasionnant la fermeture partielle à la circulation de l'avenue de Tervueren et de la rue de la Loi. Le trafic automobile dans la rue de la Loi s'en trouve nettement fluidifié. Par contre, les espaces piétonniers et cyclables ne sont pas améliorés. Ils restent étroits et très dangereux en

Hieruit blijkt niet meteen een coherente steun aan de industriële ontwikkeling van de Haven. Uw antwoord is weinig geruststellend.

Stijgt de haventrafiek nog steeds in 2012? Waarom hebt u de containeractiviteit niet meer ondersteund, met name via de intermodaliteit?

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de gevolgen van de werken in het Schuman-station voor de zachte weggebruikers".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "de gevolgen voor voetgangers en fietsers van het sluiten van de Wettunnel en de Jubelparktunnel".

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

De heer André du Bus de Warnaffe (*in het Frans*).- *In juni begonnen de renovatiewerken aan het station Schuman, waardoor de Tervurenlaan en de Wetstraat gedeeltelijk voor het verkeer gesloten werden. Het verkeer in de Wetstraat verloopt daardoor merkbaar vlotter. De voetpaden en fietspaden blijven echter erg smal en gevaarlijk.*

raison de la promiscuité des trottoirs et des pistes cyclables qui bordent les nombreuses bandes réservées aux voitures.

Dans le contexte actuel, concevoir que l'espace libéré par le trafic automobile puisse être mis à disposition des usagers doux ne semble pas souffrir d'une difficulté particulière. Cette situation maintenue à tout le moins durant les travaux permettrait de contribuer à l'évaluation de la faisabilité d'un aménagement humanisé pérenne de cette rue.

Des dispositions sont-elles prévues dans les aménagements temporaires de la voirie liés aux travaux, de façon à faire bénéficier les usagers doux de l'espace libéré par le trafic automobile ? Si ce n'est pas le cas, quels sont les éléments qui empêchent, dans le cadre des travaux, d'allouer une, voire deux bandes de circulation de la rue de la Loi aux vélos, réservant du fait même les trottoirs aux piétons ?

Depuis l'introduction de ces questions, il y a eu une modification substantielle, puisque l'une des bandes de la rue de la Loi est affectée à la circulation des vélos. Je me réjouis avant même votre réponse qu'une suite favorable ait été accordée à notre question. J'imagine que je n'étais pas le seul et qu'il a dû y avoir une pression importante de la part du Gracq ou d'autres organismes défendant les usagers doux et les vélos en particulier et qui ont œuvré en la matière.

Toujours est-il que cette situation constitue un pas important, mais toutefois perfectible. En effet, l'entrée même de la voirie dédiée au vélo, c'est-à-dire la partie de la piste cyclable par laquelle on quitte et on entre emprunte un passage pour piétons, n'est pas aisé. Il y a encore moyen de l'améliorer.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Le chaos annoncé dans la presse concernant la circulation automobile en conséquence de la fermeture des tunnels Cinquantenaire et Loi s'est avéré moins grave que prévu. Néanmoins, la circulation des cyclistes et des piétons aux abords du rond-point Schuman est dangereuse, ainsi qu'au point de rencontre entre le passage piéton et la piste*

In de huidige situatie kan de ruimte die vrijgekomen is door de vermindering van het autoverkeer perfect gebruikt worden voor de zachte weggebruikers. Als die ervaring positief geëvalueerd wordt, kan ze eventueel ook na de werken voortgezet worden.

Hebt u bij de tijdelijke inrichting van de weg tijdens de werken, rekening gehouden met deze mogelijkheid? Zo niet, welke redenen zijn er om niet een of twee rijstroken in de Wetstraat voor de fietsers te reserveren en het voetpad voor de voetgangers?

Sinds ik deze vraag indiende, is een van de rijstroken van de Wetstraat inderdaad omgevormd tot fietsstrook. Dit is een belangrijke stap vooruit, al is er nog ruimte voor verbetering. Zo moet je de fietsstrook op- en afrijden via een doorgang voor voetgangers en dat is niet zo gemakkelijk.

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

Mevrouw Annemie Maes.- Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer du Bus de Warnaffe. Op maandag 11 juni 2012 verscheen in De Standaard de volgende krantenkop: "Verkeerschaos door sluiting tunnels Jubelpark en Wettunnel bleef uit". De Wettunnel en Jubelparktunnel richting het centrum zijn immers vanaf die datum voor drie maanden gesloten voor werken. Automobilisten

cyclable avec la rue de la Loi.

La piste cyclable supplémentaire le long de la rue de la Loi que les associations de cyclistes avaient réclamée pour assurer la sécurité des usagers faibles pendant la fermeture des tunnels, a finalement été réalisée après un certain délai.

Les associations estiment qu'une piste cyclable supplémentaire ne peut nuire à la circulation automobile, puisque celle-ci est déjà réduite par la fermeture du tunnel. La création d'une piste cyclable supplémentaire peut avoir en outre un effet incitatif sur les cyclistes potentiels, tout en invitant les Bruxellois à utiliser leur vélo pour contourner les entraves à la circulation.

Par ailleurs, Beliris n'a pas réagi immédiatement au courrier adressé à Beliris et à Bruxelles Mobilité par les associations de cyclistes, réclamant le placement de panneaux de signalisation le long des voiries régionales et des accès pour les cyclistes. Beliris aurait demandé à la police le 11 juin d'étudier le parcours et aurait promis d'apporter des adaptations dans la semaine qui suivait.

Seize jours plus tard, lorsque j'ai déposé ma demande d'interpellation, la situation était inchangée et toujours conflictuelle pour ce qui est de la circulation des piétons, des cyclistes et des automobilistes. Il était clair à ce moment là que Beliris n'avait pas du tout tenu compte de la circulation des cyclistes sur le chantier, malgré le fait que, pour des chantiers dont la durée excède trois mois, des adaptations doivent être prévues en faveur des usagers faibles.

Ce dossier nuit à l'image de la Région, non seulement parmi les cyclistes bruxellois, mais également dans le reste du pays, et au niveau des institutions européennes concernées.

Ce gouvernement a fait des usagers de la route actifs le fer de lance de sa politique de mobilité et veut rattraper le retard à l'égard des usagers faibles au niveau de ses infrastructures. Il existe par ailleurs une législation bruxelloise spécifique relative à la sécurité routière et à l'organisation des chantiers.

Quand la situation des cyclistes et des piétons sera-t-elle améliorée ? Avez-vous eu des contacts avec

moeten voortaan bovengronds omrijden.

Voor de sluiting waren er onheilspellende berichten te lezen in de Vlaamse pers: "Brussel vreest verkeershel vanaf maandag", "Vanaf zondag grote verkeershinder verwacht door sluiting Jubelparken Wettunnel". De verwachte verkeerschaos bleef echter uit, tenminste wat de automobilisten betrof.

De situatie voor voetgangers en fietsers op en rond het Schumanplein was echter allerminst optimaal of veilig te noemen, en de aansluiting op het voetpad en het fietspad in de Wetstraat evenmin.

Talrijke fietsverenigingen trokken dan ook aan de alarmbel en vroegen dringend om aanpassingen om de veiligheid voor fietsers en voetgangers te bevorderen. Ze vroegen om een bijkomende fietsstrook in de Wetstraat tijdens de sluiting van de tunnels. Zoals de heer du Bus de Warnaffe al zei, is die er ondertussen. Dat is natuurlijk positief.

Volgens fietsverenigingen is het mogelijk om een rijstrook van de Wetstraat vrij te maken voor fietsers zonder het verkeer te belemmeren. De afsluiting van de tunnel tijdens de zomer zorgt immers voor een daling van het autoverkeer in de straat. Een bijkomende fietsstrook kan het toegenomen aantal fietsers opvangen en tegelijkertijd mensen aanzetten om de fiets te nemen om de verkeersproblemen te omzeilen.

De verenigingen vroegen aan Mobiel Brussel om wegwijzers te plaatsen langs de gewestelijke routes en andere toegangswegen voor fietsers. Ze stuurden in juni een dringende brief aan de bouwheer Beliris, en aan het Brussels Gewest, dat via Mobiel Brussel de opdrachtgever is. Beliris zou op 11 juni contact opnemen met de politie om het parcours te verkennen en had volgens de media beloofd om binnen de week een evaluatie uit te voeren en enkele aanpassingen aan te brengen.

Wanneer ik mijn interpellatie opstelde, waren er al zestien dagen verstreken. De situatie was echter nog steeds ongewijzigd. Voetgangers, fietsers en automobilisten kwamen nog steeds met elkaar in conflict. Fietsers reden zich vast tussen de voetgangers en begaven zich tussen het autoverkeer, met gevaar voor eigen leven. Ik heb de situatie gefilmd om de problematiek treffender te illustreren.

Beliris concernant ces problèmes ?

Comment se répartissent les tâches entre Beliris et Bruxelles Mobilité ?

Quelle est l'implication de la police dans ce dossier ?

Pourquoi n'y avait-il toujours aucune amélioration notable sur le terrain en faveur des cyclistes dans les seize jours qui ont suivi ?

Comment faire en sorte que les promoteurs respectent la législation en matière de sécurité routière et de l'organisation des chantiers ? Des amendes sont-elles prévues dans le cas où aucune adaptation n'est apportée dans un délai raisonnable ?

Une piste cyclable a finalement été aménagée depuis l'introduction de ma question. Dommage qu'il ait fallu attendre ce délai. Ne pourrait-on diviser celle-ci en deux bandes de circulation de chaque côté, respectivement pour les cyclistes et les piétons, tout en laissant trois bandes de circulation pour les automobiles ?

Par ailleurs, afin d'éviter que la bande vélo à proximité du rond-point Schuman ne soit utilisée comme zone de stationnement par les fournisseurs, comme c'est le cas actuellement, il faudrait prévoir des accords avec la police.

Malgré la suppression des poteaux de bois à proximité du rond-point, la circulation des cyclistes et des piétons sur cette bande reste difficile. Beliris pourrait également supprimer provisoirement les obstacles et peindre des indications à leur attention. Il y a encore et toujours des cyclistes qui s'insèrent inopinément dans la circulation automobile, un comportement qui n'est pas des plus prudents.

Het was duidelijk dat Beliris op de werf absoluut geen rekening had gehouden met de fietsers. Bovendien is er bij werkzaamheden die langer dan drie maanden in beslag nemen, nood aan specifieke aanpassingen, zowel voor fietsers als voetgangers. Eigenlijk komt het Brussels Gewest door deze kwestie slecht voor de dag, niet alleen bij de fietsverenigingen, maar ook in de rest van het land en bij de betrokken Europese instellingen.

Deze regering heeft van actieve weggebruikers een speerpunt in haar mobiliteitsbeleid gemaakt en wil een inhaalbeweging voor fietsers en voetgangers op infrastructureel vlak. Daarnaast bestaat er ook een duidelijke Brusselse wetgeving wat betreft de verkeersveiligheid en het instellen van werven.

Wanneer wordt de huidige gevaarlijke situatie voor fietsers en voetgangers verbeterd? Hebt u contact gehad met Beliris om deze problemen aan te kaarten? Zo ja, wanneer vond dat contact plaats en wat is het resultaat? Is er een taakverdeling afgesproken? Wat moet Beliris doen en wat gaat naar Mobiel Brussel?

Welke rol heeft de politie in dit dossier? Wat is een mogelijke oplossing?

Waarom was er na zestien dagen nog steeds geen enkele merkbare verbetering op het terrein voor de fietsers?

Op welke wijze kunt u ervoor zorgen dat de bouwheren de wetgeving met betrekking tot de verkeersveiligheid en het inrichten van werven respecteren? Is er in straffen voorzien indien er geen verbeteringen zijn aangebracht binnen een redelijke termijn?

Dat was de situatie op het moment dat ik mijn vraag formuleerde. Ik ben gisteren gaan kijken om te zien wat de veranderingen waren. Ik zei al eerder dat er een fietsstrook is aangelegd op de Wetstraat. Dat is fantastisch. Ik vind het wel jammer dat het maar voor drie maanden is. Ik hoop dat het ooit blijvend wordt en eventueel in beide richtingen. Ik doe de suggestie om die strook te halveren zodat er in beide richtingen een voetpad en een fietspad komt en er drie stroken voor de auto's overblijven. Dat kan men gemakkelijk doen.

Het probleem is het meest acuut tussen het Schumanplein en het begin van het aangelegde

fietspad. Ik heb het fietspad gisteren gebruikt en heb vastgesteld dat er toch weer leveranciers met hun voertuig op het fietspad gaan staan. Dat is een handhavingsprobleem. Men doet dat maar voor twee minuten, maar de volledige rijstrook wordt wel ingepalmd. Vandaag gaat het maar om één leverancier, maar als iedereen zich zo begint te gedragen, wordt die strook als leveringszone beschouwd. Er moeten dus duidelijke afspraken met de politie worden gemaakt.

Ik heb ook een paar foto's over de situatie van gisteren, die ik u zal bezorgen. Er is een verbetering op het vlak van de houten paaltjes die het voetgangers en fietsers vroeger moeilijk maakten. Die zijn weggehaald aan het beginstuk van Schuman. Maar het blijft nog altijd problematisch op het stuk waar de voetganger en de fietser samen over dezelfde strook moeten.

Beliris kan met heel eenvoudige middelen een veel betere oplossing bieden, ook al is ze maar tijdelijk. Als u het op de foto's ziet, begrijpt u wat ik wil zeggen. Zo kan men een aantal obstakels die er nog staan, tijdelijk weghalen. Men kan ook een aantal signalisaties met verf aanbrengen zodat het duidelijk is waar de fietsers en de voetgangers terechtmoeten. Dat is vooral het geval aan het begin, vanaf Schuman, en aan het einde. Verder is er het fenomeen dat fietsers zich nog altijd op de rijbaan begeven en zich opeens tussen het verkeer inwringen. Ook dat is niet al te veilig.

Discussion conjointe

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

Mme Danielle Caron.- Je remercie Mme Maes et M. du Bus de Warnaffe pour leurs interpellations justifiées. C'est visiblement une bonne mesure que d'avoir tracé une bande cyclable pendant les travaux du Cinquantenaire et du tunnel Loi. Pour l'emprunter régulièrement, je peux vous affirmer que cette bande séparée de la rue de la Loi est une aubaine. Non seulement cela permet aux piétons, de plus en plus nombreux dans cette zone, d'avoir un trottoir élargi, mais aussi aux cyclistes de pouvoir tracer leur route sans déranger, et parfois même effrayer, les piétons qui ne les entendent pas toujours arriver.

Mme Maes précise dans son interpellation que cette piste est temporaire, puisqu'elle est prévue pour une

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *De fietsstrook in de Wetstraat tijdens de werken aan de Jubelpark- en Wettunnel is een goed idee. Voetgangers hebben nu een breder voetpad en fietsers worden minder gehinderd.*

Over twee maanden zou de strook weer verdwijnen, alhoewel het wellicht interessant zou zijn mocht ze definitief worden. Er is behoefte aan zo'n strook en de Wetstraat zou daardoor voor zowel fietsers, voetgangers als automobilisten veiliger worden. Het idee van een smallere strook in beide richtingen, moeten we meenemen.

De fietsstrook is duidelijk en de signalisatie en pictogrammen zijn beter leesbaar dan op de oude

durée de deux mois. Je me demande si, à terme, il ne serait pas intéressant de la rendre définitive. Cela correspond à un besoin et tous les usagers (cyclistes, piétons, mais aussi automobilistes) gagneraient en sécurité et en fluidité. L'idée de Mme Maes de prévoir une bande moins large, mais de part et d'autre, est peut-être à retenir.

Je tiens à féliciter la ministre, car cette piste cyclable est claire, la signalisation et les pictogrammes sont plus lisibles que sur l'ancienne piste. Par contre, la partie qui se trouve à proximité de Schuman reste dangereuse. Je suis intervenue plusieurs fois à ce sujet. C'est d'ailleurs étonnant qu'il n'y ait pas encore eu d'accident grave, et n'attendons pas qu'il y en ait un pour agir.

Parfois, les personnes qui conçoivent les travaux semblent ne pas en intégrer tous les aspects. Par exemple, avenue de Cortenbergh, où il est signifié clairement "Vous pouvez circuler à vélo", on rencontre une barrière, régulièrement fermée ; le cycliste doit soit descendre de son vélo pour l'ouvrir, soit passer par le trottoir. Le service de mobilité devrait vérifier les différents itinéraires sur le terrain pour s'assurer de leur continuité et de leur sécurité.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Je tiens à remercier tous les experts qui m'interpellent au sujet de cette question.*

(Rires)

Mme Maes, moi aussi, je connais ce quartier, et la rue de la Loi n'a jamais été aussi calme. Il n'y passe plus de trafic de transit. De manière générale, la situation est sous contrôle alors que nous avons craint le pire.

(poursuivant en français)

Depuis le début des travaux, Beliris a été invité aux réunions hebdomadaires de la Commission de coordination des chantiers, afin de présenter un état de la situation relatif aux adaptations ordonnées en concertation avec la zone de police concernée et de répondre aux remarques émises par le gestionnaire de voirie par le biais du secrétariat de la commission.

strook. Het deel rond Schuman blijft echter gevaarlijk. Als de situatie daar niet verandert, zal er vroeg of laat een zwaar ongeval gebeuren. Er moet dus worden ingegrepen.

Aannemers houden niet altijd met alles rekening. De Kortenberglaan bijvoorbeeld, waar duidelijk staat aangegeven dat er mag worden gefietst, wordt regelmatig afgesloten. Fietsers moeten afstappen of over het voetpad rijden. De verkeersdienst zou de verschillende routes op het terrein moeten controleren op toegankelijkheid en veiligheid.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik wil alle experts die me over deze kwestie aanspreken, bedanken.

(Gelach)

Mevrouw Maes, het is nog nooit zo rustig geweest in de Wetstraat. Ik woon in de buurt, dus ik ben ook een ervaringsdeskundige. Er is nu geen doorgaand verkeer meer. De zaken zijn redelijk goed georganiseerd. Ik woon niet in het stukje waar het verkeer wordt omgeleid, maar al bij al valt de overlast mee. We hadden nochtans het ergste gevreesd.

(verder in het Frans)

Sinds de aanvang der werken wordt Beliris op vergaderingen van de Commissie voor de Coördinatie van de Werken gevraagd de voortgang van de aanpassingswerken die in overleg met de betrokken politiezone zijn opgelegd, voor te stellen

En outre, de nouveaux accords visant l'amélioration de la situation sur le terrain, allant de la modification des feux de signalisation à la mise à disposition de policiers supplémentaires et à l'amélioration de la sécurité des usagers faibles, ont également été conclus lors de réunions chez le maître d'ouvrage.

Ainsi, les conditions pour les piétons et les cyclistes le long de la voirie latérale du Berlaymont ont-elles été améliorées grâce au remplacement des plaques métalliques déformées au-dessus de la gaine existante, au placement de clôtures en croix de saint André pour séparer piétons et cyclistes des voitures et à la suppression de tous les obstacles tels que potelets et poubelles. Ces travaux ont été effectués dans l'urgence entre le 29 juin et le 5 juillet, notamment par la Direction gestion et entretien des voiries.

Cependant, la partie entre le rond-point Schuman et le début de la piste cyclable reste un problème en raison de son étroitesse. L'idée initiale était de guider les piétons vers le bas du Berlaymont et de disposer de toute la largeur du trottoir pour les cyclistes, mais cela ne s'avère pas opérationnel. Même avec ce qu'on vient d'aménager pour les cyclistes, je ne pense pas que cela apporte une réelle solution.

(poursuivant en néerlandais)

Je montrerai aux experts les photos que vous m'avez remises, mais il sera difficile d'apporter de nouvelles améliorations.

(poursuivant en français)

Mme Caron, les cyclistes aussi doivent réduire leur vitesse. Certes, cette artère est en pente et il est agréable d'y rouler à vive allure, mais les piétons y sont nombreux et le respect s'impose.

Après un premier constat, la fréquence des feux de signalisation provisoires à la hauteur du boulevard Charlemagne a été adaptée. L'objectif est d'assurer, pendant et en dehors des heures de pointe, une fluidité optimale pour tout type de déplacement (piétons, cyclistes et voitures) à partir du rond-point Schuman ou via la déviation en surface depuis l'avenue de Tervueren par la rue Stévin et le boulevard Charlemagne. La dernière adaptation a été effectuée le 5 juillet en concertation avec la

en de opmerkingen van de wegbeheerder te weerleggen.

Tijdens werkvergaderingen bij de werfleider is overeengekomen de signalisatie aan te passen, meer politieagenten in te zetten en de zwakke weggebruiker beter te beschermen.

Voor voetgangers en fietsers is het nu aangenamer toeven op de weg langs het Berlaymontgebouw. De verwrongen metalen platen zijn vervangen, afsluitingen in de vorm van een andrieskruis zijn tussen voetgangers en fietsers en het autoverkeer geplaatst en hinderlijke vuilnisbakken of paaltjes zijn verwijderd.

De werken zijn tussen 29 juni en 5 juli uitgevoerd. Het deel tussen het Schumanplein en het begin van het fietspad blijft problematisch omdat de weg er erg smal is. Aanvankelijk wilde men de voetgangers naar het lageregelegen deel van Berlaymont oriënteren en het voetpad voor fietsers reserveren, maar dat is niet haalbaar. Wat nu is voorzien, is evenmin een oplossing.

(verder in het Nederlands)

Ik zal de foto's die u me overhandigde aan de experts doorgeven, zodat zij kunnen bekijken of er nog wat kan worden verbeterd, maar dat zal zeer moeilijk zijn.

(verder in het Frans)

Mevrouw Caron, fietsers moeten eveneens vaart minderen. Bergaf fietsen is zeker leuk, maar voetgangers hebben ook rechten.

Daarnaast is de frequentie van de tijdelijke verkeerslichten ter hoogte van de Karel de Grotelaan aangepast. Zo verloopt tijdens en buiten de spitsuren de doorstroming voor elke verplaatsingswijze optimaal: voor voetgangers, fietsers en auto's die van het Schumanplein komen én het verkeer dat de bovengrondse omleiding volgt vanaf de Tervurenlaan via de Stévinstraat en de Karel de Grotelaan. De laatste aanpassing gebeurde op 5 juli in samenspraak met de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen en de politie.

Mijn kabinet heeft samen met Beliris, verschillende vergaderingen bijgewoond om het dossier op te

Commission de coordination des chantiers et la police.

Mon cabinet a participé à plusieurs réunions de ladite commission, avec Beliris, pour assurer le bon suivi de ce dossier. J'observe la situation de près, puisque je traverse cette zone tous les jours. Selon moi, nous avons pris les mesures nécessaires pour éviter que les voitures n'envahissent les quartiers habités.

(poursuivant en néerlandais)

Afin d'améliorer la fluidité de la circulation des cyclistes et des piétons sur la voirie longeant le tunnel, il a été proposé d'y empêcher toute circulation automobile. Cependant, cette option comporte le risque de voir le trafic transiter davantage par les quartiers résidentiels. Face à l'inquiétude de nombreux comités de quartier, la voirie n'a donc pas été complètement fermée.

La bande vélo de la rue de la Loi a été aménagée vendredi dernier. Des améliorations restent possibles. La bande devrait notamment être encore mieux indiquée. Le but est que les piétons puissent utiliser pleinement le trottoir et la piste cyclable.

Les blocs qui séparent la piste cyclable des bandes pour voitures devront être mis sur le côté pour le défilé du 21 juillet. Ils seront remis en place lundi matin.

L'aménagement de cette bande vélo est provisoire. Elle disparaîtra dès la fin des travaux le 15 septembre. Nous allons cependant procéder à des comptages du nombre de cyclistes et de piétons.

Nous étudierons l'idée de remplacer une bande de circulation automobile par une large piste cyclable dans les deux sens.

Concernant le respect de l'ordre, j'espère que la commune de Bruxelles-Ville prendra les mesures nécessaires pour empêcher tout déchargement sur cette bande vélo provisoire. Nous avons conservé l'aire de chargement et de déchargement au début de la rue de la Loi. Pour y accéder, il faut cependant traverser la bande vélo.

volgen. Zelf kom ik er elke dag voorbij. We hebben de juiste maatregelen getroffen om te beletten dat de auto's de omliggende woonwijken overspoelen.

(verder in het Nederlands)

Om de doorstroming van fietsers en voetgangers op de weg naast de tunnel te verbeteren, werd voorgesteld om het autoverkeer er volledig te voeren. Elke optie heeft echter een impact op de toch al sterk verminderde capaciteit en op de bereikbaarheid en houdt het risico in dat het verkeer meer door de woonwijken zal rijden. Dat willen we vermijden. Heel wat wijkcomités maakten zich daar zorgen over. Daarom werd de weg niet volledig afgesloten voor het autoverkeer.

De fietsstrook op de Wetstraat werd door onze diensten bestudeerd en ik heb de administratie de opdracht gegeven om ze zo snel mogelijk uit te werken. De fietsstrook werd vorige vrijdag ingericht. Zodra de beslissing was genomen dat het kon, werden de werken bijzonder snel uitgevoerd.

Er zijn wel nog verbeteringen mogelijk. Zo verloopt het naar links afslaan door fietsers naar die strook nog wat moeilijk; sommigen fietsen uit gewoonte nog rechtdoor. De fietsstrook moet dus nog beter worden aangeduid. Het is de bedoeling dat de voetgangers het voet- en fietspad volledig kunnen gebruiken.

De vraag werd gesteld om de rode en witte blokken die het fietspad van de autorijstroken afscheiden, voor het défilé van 21 juli tijdelijk aan de kant te zetten. Ze moeten daarna zo snel mogelijk weer worden teruggeplaatst, maar dat zal pas maandagochtend gebeuren. De rechterrijstrook blijft voorbehouden voor fietsers, maar de toch niet onbelangrijke bescherming moet dus even opzij.

Dat brengt mij bij de toekomst van de fietsstrook.

Ik heb duidelijk gezegd dat dit een tijdelijke inrichting is. Dus zodra de werken aan de tunnel op 15 september eindigen, zal het fietspad opnieuw verdwijnen. We gaan wel tellingen uitvoeren van het aantal fietsers en voetgangers die er langskomen. In de vakantieperiode is dat natuurlijk minder, maar vanaf 15 augustus en zeker vanaf 1 september zal het verkeer opnieuw toenemen.

We mogen erg tevreden zijn dat we over deze

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

M. André du Bus de Warnaffe.- À propos du tronçon situé entre le rond-point Schuman et la rue de la Loi réaménagée, il existe une zone de conflits permanents. On se demande si cette zone de conflits entre cyclistes et piétons telle qu'elle est pensée aujourd'hui, en tant qu'espace destiné aussi bien aux uns qu'aux autres donc, fait partie d'une théorie. Peut-être existe-t-il une théorie selon laquelle, s'il n'y a, par exemple, que 2m50 de disponibles, il n'est pas possible d'affecter une partie aux cyclistes et une partie aux piétons. Dans ce cas, on laisse le conflit se résoudre au cas par cas en comptant sur la bonne volonté des cyclistes pour freiner devant des piétons et sur l'attention des piétons pour éviter les cyclistes.

Vous avez en tous cas affaire à un espace que vous ne pouvez pas élargir. C'est un véritable problème. Entre 8h15 et 9h le matin, des dizaines de cyclistes qui empruntent tantôt la voie publique, tantôt la partie destinée aux piétons, sont confrontés à un problème permanent, à un réel danger.

En ce qui concerne la rue de la Loi, vous n'avez pas répondu à ma question sur le problème qui se présente quand on monte sur la partie réservée.

J'attends avec beaucoup d'intérêt le résultat des comptages. Depuis le mois de juin 2011, je ne me déplace plus qu'à vélo à Bruxelles. J'emprunte la

gegevens beschikken. Ik vind het trouwens helemaal geen slecht idee een autorijstrook te vervangen door een breed fietspad in beide richtingen. Op dit ogenblik zijn daar echter nog geen concrete plannen voor, maar het zal in de toekomst zeker worden bestudeerd.

Wat betreft het probleem van de ordehandhaving, hoop ik dat Brussel-Stad de nodige maatregelen zal nemen om te voorkomen dat er nog wordt gelost op de tijdelijke fietsstrook. In elk geval hebben wij aan het begin van de Wetstraat de laad- en losstrook behouden. Om die te bereiken moet de fietsstrook wel worden overgestoken.

Tot zover de stand van zaken. Hopelijk kunnen we uit deze situatie iets leren voor de toekomstige inrichting van de Wetstraat.

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

De heer André du Bus de Warnaffe *(in het Frans).*- *Op het stuk tussen de Schumanrotonde en de heraangelegde Wetstraat is er een permanent conflict tussen de fietsers en voetgangers, die samen een zeer beperkte ruimte moeten delen. Men rekent er blijkbaar op dat de fietsers zullen remmen voor de voetgangers en dat de voetgangers aandacht zullen hebben voor de fietsers.*

Tussen 8u15 en 9u 's ochtends moeten tientallen fietsers ofwel de openbare weg ofwel het voetgangersgedeelte gebruiken, wat bijzonder gevaarlijk is. Ook het oprijden van de nieuwe fietsstrook zorgt voor problemen. U hebt mij niet geantwoord of daar oplossingen voor worden gezocht.

Ik kijk vol belangstelling uit naar het resultaat van de tellingen. Sinds juni 2011 verplaats ik mij alleen nog maar met de fiets in Brussel. Ik kom elke dag verschillende malen door de Wetstraat en ik stel vast dat het aantal fietsers en voetgangers alsmaar toeneemt. Vooral in de spitsuren - tussen 8u15 en 9u30 - zorgt dat voor problemen. Wij moeten dus de inrichting van de openbare ruimte op de een of andere manier herzien. De tellingen kunnen ons hierbij helpen.

rue de la Loi entre deux, quatre et six fois par jour et je constate une augmentation permanente du trafic cycliste, ainsi que du trafic piéton.

Nous sommes arrivés à une situation de saturation en heures de pointe, entre 8h15 et 9h30. Il nous faut revoir l'aménagement d'une façon ou d'une autre. Le comptage est l'un des éléments nécessaires à cette entreprise, nous devons nous montrer créatifs pour le reste.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).*- *J'espère que nous tirerons également les leçons du passé pour les futurs chantiers de Beliris. Nous devons en effet songer aux nuisances que provoque un chantier pour les piétons et les cyclistes, et pas seulement pour les automobilistes.*

Par ailleurs, il serait bon que vous demandiez à la police de sanctionner le stationnement ou le déchargement en infraction. Il s'agit parfois de la seule manière de montrer clairement aux gens qu'ils enfreignent la loi.

Ensuite, je vous signale que le tronçon situé entre le rond-point Schuman et la piste cyclable temporaire de la rue de la Loi est emprunté dans les deux sens par les cyclistes, ce qui double les risques de conflits entre cyclistes et piétons. L'espace qui est réservé à ces usagers est d'ailleurs ridicule par rapport à celui octroyé à la voiture. Pourquoi ce tronçon n'est-il pas entièrement interdit aux voitures ?

Il est facile de placer des signalisations temporaires qui avertissent les automobilistes de la présence de cyclistes.

Pour terminer sur une note positive, je voudrais souligner que j'apprécie la place supplémentaire donnée aux cyclistes dans la rue de la Loi.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- U zegt dat men uit deze situatie lessen kan trekken voor de toekomst. Ik hoop dat dit ook geldt voor de toekomstige werven van Beliris. U zult het er wel mee eens zijn dat er veranderingen zijn gekomen dankzij een sterke lobby van een heleboel mensen, fietsers en parlementsleden. Zij hebben aan de alarmbel getrokken om te zeggen dat de situatie niet meer houdbaar was. Beliris had zulks in feite wel kunnen voorspellen. Ik hoop dat ze dat nu wel zullen doen voor toekomstige werven en dat ze de reflex zullen hebben om na te denken wat de werf als last betekent voor voetgangers en fietsers, en niet alleen voor automobilisten.

Ten tweede, wat betreft de handhaving - en ik weet dat het uw bevoegdheid niet is -, zou het goed zijn mocht u in uw wekelijks overleg met de politie vragen of er daar een fietsbrigade kon langskomen die boetes uitdeelt aan de mensen die verkeerd parkeren of lossen. Soms is dat de enige manier om duidelijk te maken dat ze de wet overtreden.

Ten derde wil ik u erop wijzen dat u vergeet dat het stuk tussen het Schumanplein en de tijdelijke fietsstrook in de Wetstraat door fietsers in beide richtingen wordt gebruikt. Fietsers worden er immers afgeleid van de overkant van de straat. Er heerst dus niet in een maar in twee richtingen een conflict tussen voetgangers en fietsers. De breedte die wordt toegekend aan deze vier stromen - fietsers én voetgangers in beide richtingen - is in verhouding met de plaats die de auto krijgt belachelijk weinig. Ik begrijp niet waarom het stuk tussen het Schumanplein en de Wetstraat niet vanaf het begin van de werken volledig autovrij werd gemaakt. Dat zou inderdaad gevolgen hebben voor de omliggende wijken, maar als dat goed werd aangepakt, had het misschien dé oplossing kunnen zijn.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- M. du Bus, dans le Code de la route, il existe effectivement une disposition pour permettre aux piétons de partager une piste cyclable avec les vélos. C'est le panneau D10, qui est appliqué quand on a peu d'espace et qu'on ne peut pas faire autrement. Bien sûr, on essaye de réduire cette portion partagée au maximum.

Il ne s'agit pas d'une théorie, mais de quelque chose de très concret.

(poursuivant en néerlandais)

L'entrepreneur qui a réalisé les travaux a dû réchauffer l'asphalte pour pouvoir le peindre au sec malgré la pluie qui ne cessait de tomber.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Il existe d'autres matériaux qui peuvent être placés temporairement.

- 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 "la désignation du nouveau directeur général de la STIB".

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

De palen op de foto's die ik u toonde zijn makkelijk tijdelijk te verplaatsen en verf is ook eenvoudig aan te brengen en opnieuw te verwijderen. Met eenvoudige logo's of woorden op straat zou het mogelijk zijn om autobestuurders extra te waarschuwen voor fietsers.

Om toch met een positieve noot te eindigen wil ik wel zeggen dat ik al zeer tevreden ben met de extra plaats voor fietsers in de Wetstraat.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mijnheer du Bus, het bord D10 uit het verkeersreglement maakt het mogelijk voor voetgangers om dezelfde strook als fietsers te gebruiken. Natuurlijk proberen we dit bord enkel te plaatsen in situaties waar geen andere oplossing mogelijk is, bijvoorbeeld bij gebrek aan plaats.*

(verder in het Nederlands)

De aannemer die de werken uitvoerde, moest het asfalt drogen voor hij kon verven, want het hield niet op met regenen. Normaal kan er niet worden geleverd wanneer het regent, maar nu heeft de aannemer dat toch gedaan. Hij heeft het asfalt verwarmd om de verf te kunnen aanbrengen.

Mevrouw Annemie Maes.- Er bestaan andere materialen, die tijdelijk kunnen worden aangebracht.

- 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 aanwijzing van de nieuwe directeur-generaal bij de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- La presse a annoncé la désignation du nouveau directeur général de la STIB, M. Brieu de Meeûs. Nous ne pouvons que nous réjouir du fait qu'une entreprise bruxelloise aussi importante ait enfin un dirigeant.

Pourriez-vous nous informer sur le déroulement de la procédure qui a mené à cette désignation. Combien de candidats se sont-ils présentés, puis ont été retenus aux différentes étapes ? Quels furent les critères d'analyse des candidatures ? Quelles raisons particulières ont-elles amené à la sélection de M. de Meeûs ?

Le nouveau directeur général entre en fonction au moment de l'adoption du nouveau contrat de gestion et a annoncé qu'il y mettrait sa patte, c'est plutôt heureux. Le planning de l'adoption du nouveau contrat de gestion a-t-il été redéfini en concertation avec lui ? Sans cela, sa prise de fonctions risque d'être un peu difficile.

La STIB est le premier pourvoyeur d'emplois bruxellois et absorbe un sixième du budget annuel de la Région. Il nous apparaîtrait normal et souhaitable que le nouveau dirigeant de cette institution de première importance ait l'occasion de se présenter devant l'assemblée des élus bruxellois et ait avec eux un bref échange de vues.

Le Bureau élargi a souhaité, par la voix de sa présidente, que je ne pose pas la dernière question de ma version écrite, je vous demande donc simplement, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, puisque ce nouveau directeur général a besoin de votre autorisation pour se présenter devant nous, que nous puissions rencontrer M. de Meeûs au sein de cette commission.

Discussion

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

Mme Cécile Jodogne.- Peut-être est-il trop tôt pour poser cette question mais, par rapport aux procédures et à tout le contexte de cette désignation, quel serait le délai de recours pour d'éventuels concurrents non retenus ? Avez-vous connaissance d'un recours déposé ?

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *De heer Brieu de Meeûs is de nieuwe directeur-generaal van de MIVB.*

Hoe verliep de selectieprocedure? Hoeveel kandidaten waren er en hoeveel bleven er na elke fase van de procedure over? Hoe werden zij beoordeeld? Welke elementen hebben tot de keuze voor de heer de Meeûs geleid?

De nieuwe directeur-generaal start met een nieuw beheerscontract. Werd er met hem overlegd over een aanpassing van het tijdschema voor de goedkeuring?

De MIVB is de grootste werkgever van het gewest en slokt een zesde van de gewestbegroting op. Het is dan ook niet meer dan normaal dat de nieuwe bestuurder kennis kan maken met de Brusselse verkozenen.

Het uitgebreid bureau heeft me gevraagd om de laatste vraag van de tekst die ik schriftelijk indiende, niet te stellen. Daarom vraag ik u gewoon of u er geen bezwaar tegen hebt dat de heer de Meeûs zich in deze commissie komt voorstellen.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Welke termijn hebben geweerde kandidaten om protest aan te tekenen? Hebt u weet van afgewezen kandidaten die al van die mogelijkheid gebruik hebben gemaakt?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La procédure de sélection et les critères de recrutement du nouveau directeur général de la STIB ont été fixés par le gouvernement le 2 février 2012. Un rôle important a été confié à un jury d'experts externes chargé de la présélection des candidats.

Le jury a soumis les candidats à une évaluation ; il a ensuite organisé une présentation et une entrevue avec les candidats retenus. Sur la base des résultats obtenus, il a classé les candidats en deux catégories : "aptes" et "non aptes".

Le gouvernement est chargé de la nomination et du licenciement du directeur général de la STIB. Il a désigné M. de Meeûs le 21 juin 2012. Le jury de sélection a reçu 57 candidatures. Après examen, il a invité neuf candidats à une évaluation organisée par la société Hudson. Il a rédigé son rapport au gouvernement le 25 mai et conclu que deux candidats étaient aptes à exercer la fonction.

Les critères de sélection étaient fixés dans le profil de sélection. Ils ne diffèrent guère de ceux définis pour les procédures de recrutement aux fonctions de directeur général dans d'autres organismes pararégionaux.

Le gouvernement relève la très haute qualité des deux candidatures retenues par le jury. Ce dernier a toutefois estimé que M. Brieu de Meeûs était le plus apte à exercer la fonction d'administrateur-directeur général de la STIB, car il correspond parfaitement au profil demandé. M. de Meeûs peut se prévaloir d'une longue expérience en qualité de directeur général d'une grande entreprise et il fait montre d'un leadership assuré. Il a démontré ses capacités de gestion dans plusieurs entreprises privées.

Jusqu'ici, il n'a pas été impliqué dans l'élaboration du contrat de gestion, mais il sera consulté. Les discussions sont en cours au sein du gouvernement.

M. de Meeûs entrera réellement en service à partir de la mi-septembre, ce qui ne signifie pas que nous ne sommes pas en contact avec lui, ni qu'il ne se prépare pas à ce travail.

Pour répondre à Mme Jodogne, d'après mes informations, aucun recours n'a été introduit, mais le terme n'est pas encore dépassé. J'espère toutefois qu'il n'y en aura pas.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De selectieprocedure en -criteria voor de nieuwe algemeen directeur van de MIVB werden door de regering vastgelegd op 2 februari 2012. Deze criteria verschillen niet van de selectiecriteria voor algemeen directeurs in andere pararegionale organismen.

Een externe expertenjury was verantwoordelijk voor de preselectie van de kandidaten. Die jury heeft 57 kandidaatstellingen ontvangen. Na een examen werden 9 kandidaten uitgenodigd voor een evaluatie, georganiseerd door de firma Hudson. Op 25 mei heeft Hudson zijn verslag doorgegeven aan de regering en besloten dat twee kandidaten "bekwaam" waren om de functie uit te oefenen.

Het is de taak van de regering om de algemeen directeur van de MIVB te benoemen en te ontslaan. Hoewel de regering vaststelde dat de twee kandidaten erg bekwaam waren, werd op 21 juni 2012 toch de heer Brieu de Meeûs benoemd. De heer de Meeûs heeft zijn leidinggevende kwaliteiten reeds in meerdere privébedrijven laten gelden. Zo was hij gedurende lange tijd algemeen directeur van een groot bedrijf.

Tot op heden werd hij nog niet betrokken bij het opstellen van het beheerscontract, maar hij zal worden geraadpleegd. De gesprekken zijn momenteel lopende binnen de regering.

De heer de Meeûs zal pas half september in dienst treden. Ondertussen hebben we wel contact met hem en bereidt hij zich voor op zijn nieuwe functie.

Mevrouw Jodogne, volgens de informatie die ik heb ontvangen, werd er nog geen beroep ingediend maar de termijn daarvoor is nog niet afgelopen.

De heer de Meeûs heeft laten weten dat hij zijn nieuwe functie en bedrijf grondig wil analyseren. Laten we hem daarvoor de tijd gunnen, alvast tot het begin van volgend jaar.

Concernant la demande de Mme Delforge, je me souviens bien que M. de Meeûs a dit, quand le gouvernement a annoncé sa nomination, qu'il voulait d'abord étudier son nouveau poste, connaître l'entreprise de manière approfondie. Je pense qu'il serait indiqué qu'il se présente à cette commission. Mais laissez-lui un peu de temps, jusqu'au début de l'année prochaine.

M. le président.- Six mois me semblent en effet être le délai minimum après l'entrée en fonction.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Six mois me semblent long si, entre-temps, le contrat de gestion est conclu. Pour votre information, un ministre est redevable devant les commissions parlementaires dès sa nomination. Je ne connais aucune règle qui lui laisserait du temps mort.

M. le président.- Il n'existe pas de règles. Quand un nouveau membre exécutif se présente, au niveau fédéral ou communal, la courtoisie veut qu'on lui laisse trois, voire six mois d'adaptation. Cela dépend de la personne que l'on a en face de soi, mais on ne peut bombarder les gens de la sorte.

Mme Céline Delforge.- Dans tous les cas, nous aurons l'occasion d'en rediscuter. Toutefois, je n'ai pas l'impression que nos travaux seront infiniment fournis et passeront le cap des six mois. Mais nous verrons ! Je suis prête et, pour moi, nous pouvons commencer dès le début du mois de septembre.

D'autre part, à titre informatif, j'aimerais savoir si des candidats étrangers, provenant d'autres réseaux, ont postulé.

Pour le reste, nous attendons avec impatience de pouvoir nous entretenir avec le nouveau directeur général de la STIB et ce, peut-être avant que ne ce soient écoulés six mois depuis son installation.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne pense pas qu'il soit utile de nous étendre sur la question de savoir qui était candidat ou qu'il faille connaître

De voorzitter (in het Frans).- Een periode van zes maanden lijkt mij inderdaad de minimumtermijn.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Zes maanden is misschien te lang, aangezien de nieuwe beheersovereenkomst dan al kan afgerond zijn. Overigens is een minister van bij zijn aantreden meteen verantwoording verschuldigd aan het parlement.

De voorzitter (in het Frans).- Op federaal of gemeentelijk niveau gunt men ministers of schepenen meestal een inlooperperiode van drie tot zes maanden. Daarover bestaan echter geen officiële regels.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- We zullen hier in elk geval op terugkomen. Wat mij betreft, kunnen we begin september al aan de slag.

Hebben zich ook externe kandidaten, uit andere kringen, aangeboden?

Wij zijn benieuwd naar de nieuwe directeur-generaal van de MIVB en hopen dat we niet moeten wachten om hem te spreken tot hij zes maanden in dienst is.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het lijkt me niet zinvol om in te gaan op het profiel van de andere kandidaten. Dat is wat

le type de candidatures. C'est délicat. Il m'est difficile de répondre à la question.

Mme Céline Delforge.- La question me semble pertinente, nous pouvons y être confrontés dans le futur. J'attends impatiemment de rencontrer M. de Meeûs et j'imagine qu'il est parfaitement compétent pour le poste.

Néanmoins, je trouve qu'il est intéressant de savoir si, à Bruxelles, lorsque l'on engage au sein d'une entreprise publique, on attire ou non des candidats provenant de l'étranger, qui peuvent parfois aussi détenir une expérience intéressante. Peut-être jugez-vous que cela n'est pas intéressant. Je retiens tout de même que cette commission va souvent visiter des réseaux dans des pays ou villes voisines, ce qui prouve que ma question n'est pas tout à fait dénuée de sens.

M. le président.- Il ne me semble pas que la ministre ait dit cela. Simplement, il lui est impossible de répondre à la question car elle ne connaît pas tous les détails de la problématique.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il est délicat de commencer à examiner qui était candidat. Ce sont des personnes qui travaillent toujours ailleurs. Par souci de discrétion, je ne donnerai ni noms, ni précisions.

Mme Céline Delforge.- Je ne demandais pas de détails, mais simplement, et de façon globale, s'il y a eu des candidatures provenant de l'étranger. C'est tout.

- L'incident est 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 "les mesures relatives à la diminution du trafic automobile au regard de la confirmation par l'OMS de la nature cancérogène du diesel".

delicaat.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Mijn vraag is wel degelijk pertinent. Ik ga ervan uit dat de heer de Meeûs de job aankan maar ik wil hem graag ontmoeten.*

Daarnaast zou ik willen weten of het Brussels Gewest voor aanwervingen in een openbare instelling ook kandidaten van buitenaf aantrekt. Die kunnen ook vaak een interessante ervaring hebben.

De voorzitter.- Ik denk dat de minister bedoelt dat ze niet kan antwoorden omdat ze niet volledig op de hoogte is.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Sommige kandidaten werken momenteel elders en dus blijf ik liever discreet.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik stelde een algemene vraag, namelijk of er externe kandidaten bij zijn.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de maatregelen ter terugdringing van het autoverkeer na de bevestiging van de WGO van de kankerveroorzakende aard van diesel".

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

Mme Céline Delforge.- L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a désormais confirmé et établi ce que l'on craignait depuis longtemps, à savoir l'effet cancérigène du diesel, en particulier du fait des émissions de microparticules qu'il entraîne et qui ne sont pas retenues par les filtres dits "à particules". Dans notre Région, le principal émetteur de ces microparticules est le trafic routier.

Ce problème recoupe des compétences multiples, tant en termes de santé publique et d'études qu'en termes de fiscalité visant à inciter, par exemple, à une diminution du recours au diesel.

Concernant la mobilité, il va de soi que, moins il y a de voitures, moins il y a de diesel. Pourtant, nous savons que le parc automobile, même si des mesures drastiques étaient prises dès demain, aura besoin de plusieurs années pour se renouveler.

L'autre levier d'action disponible est la diminution du trafic routier dans son ensemble. On peut raisonnablement estimer que Bruxelles dispose encore d'une marge d'action importante puisqu'une fois de plus, un classement nous met à la tête de la liste des villes les plus embouteillées. De même, Bruxelles ne répond toujours pas aux normes de pollution par les particules fines établies par directive européenne.

Les nombreuses expériences et connaissances en la matière ne laissent planer aucun doute quant au fait qu'une diminution des capacités routières et une redistribution de l'espace public en faveur des modes de déplacement doux et des transports publics a un effet bénéfique sur le recours à l'usage de la voiture individuelle. L'interpellation précédente allait dans ce sens.

C'est pourquoi, face à ce que l'on peut raisonnablement fixer comme une priorité pour la santé de la population bruxelloise, et en particulier des plus faibles que sont les enfants et les personnes âgées, il serait opportun de s'interroger sur une mise en œuvre accélérée de certains réaménagements envisagés, ainsi que sur la prise en compte du facteur de la pollution automobile, pour fixer des travaux prioritaires.

En Belgique, on n'a pas choisi le principe de

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) heeft bevestigd wat wij al lang vreesden, namelijk dat dieseluitletgasen kankerverwekkend zijn, met name vanwege het fijn stof dat ze bevatten. In het Brussels Gewest is het verkeer de grootste emissiebron van die microdeeltjes.

Het probleem raakt aan meerdere bevoegdheden. Het gebruik van diesel zou fiscaal kunnen worden ontmoedigd, maar het duurt sowieso enkele jaren voordat een wagenpark is vernieuwd, ook al worden er onmiddellijk drastische fiscale maatregelen genomen.

Een andere mogelijkheid bestaat erin het globale autoverkeer te doen dalen. Brussel heeft op dat vlak nog heel wat speelruimte, aangezien wij één van de steden met de meeste files zijn en wij nog altijd niet aan de Europese fijnstofnormen voldoen.

Verschillende studies tonen aan dat een vermindering van de verkeerscapaciteit en een herverdeling van de openbare ruimte ten voordele van de zachte verplaatsingen en het openbaar vervoer een gunstig effect hebben op het gebruik van de privéwagens. Daarom zou het nuttig zijn een aantal geplande projecten versneld uit te voeren.

In België hebben wij niet voor het verzorgingsbeginsel gekozen en een afwachtende houding aangenomen met betrekking tot het gevaar van fijn stof voor de volksgezondheid. Nu de WGO het kankerverwekkende karakter van diesel bevestigd heeft, moet u daar als minister voortaan rekening mee houden in uw beleid.

Zult u de fijnstofvervuiling als parameter opnemen in projecten van openbare werken, met name op die wegen die er het meest mee kampen?

Werkt u noodmaatregelen uit om het autoverkeer terug te dringen, zoals een versnelde uitvoering van werkzaamheden om de wegcapaciteit voor privéwagens te verminderen? Ik denk bijvoorbeeld aan de vermindering van het aantal rijstroken op de E40.

Is er vastgesteld welke maatregelen het efficiëntst zijn om de negatieve impact van fijnstofvervuiling

précaution face au doute sur la mise en danger de la santé publique par les microparticules. On a attendu. L'OMS s'est désormais prononcée sur le caractère cancérigène certain de celles-ci. En tant que mandataires et gestionnaires responsables et soucieux du bien-être collectif et de la santé de nos concitoyens, on devrait inclure le problème à nos préoccupations quotidiennes.

L'annonce de l'OMS a-t-elle entraîné une réflexion visant à intégrer le paramètre de la pollution par les particules fines dans les projets de travaux publics, en particulier sur certaines voiries dont on sait qu'elles sont particulièrement touchées ? Il y a des profils, en canyon notamment, où les particules fines ne circulent pas bien, et on sait que les gens qui passent un temps considérable sur ces voiries en sont particulièrement victimes. Cela comprend aussi des enfants et des personnes âgées ou fragiles.

Des mesures d'urgence sont-elles en cours d'élaboration afin de réduire le trafic automobile, en particulier la mise en œuvre prioritaire de travaux visant à diminuer les capacités routières dédiées aux véhicules particuliers ? Je pense, par exemple, à la réduction des bandes de l'autoroute E40.

Les travaux et réaménagements les plus susceptibles de participer à la réduction de l'impact négatif en termes de pollution ont-ils été définis ? Sont-ils susceptibles de connaître un coup d'accélérateur et de devenir prioritaires dans la liste des réalisations ?

Une accélération de l'achat de véhicules non diesel est-elle par ailleurs envisagée en ce qui concerne la flotte de la STIB ? Cela me semble l'évidence même.

Discussion

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

Mme Cécile Jodogne.- On a un peu vite évacué la question de la diminution du recours aux véhicules roulant au diesel. Pour atteindre cet objectif, il faudrait en faire une priorité. Certes, on nous dira que beaucoup de mesures en la matière relèvent du niveau fédéral, mais il y a quand même un élément important que l'on a déjà évoqué et qui est aux mains de la Région bruxelloise : l'incitant de la taxe de mise en circulation, sur laquelle aucune réflexion n'a encore été menée et qui pourrait, très

te doen dalen? Zullen die werken versneld of prioritair worden uitgevoerd?

Zal de aankoop van niet-dieselveertuigen voor de MIVB-vloot worden versneld?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Minder dieselauto's moet een prioriteit worden. Veel maatregelen vallen onder het federale niveau, maar het Brussels Gewest kan de belasting op de in verkeersstelling gebruiken om zijn inwoners te stimuleren om minder snel voor een dieselwagen te kiezen.*

De afbouw van het wegverkeer moet eenieders doelstelling zijn en sluit aan bij het debat over de

utilement, dans ce débat portant sur les particules fines, être utilisé afin de favoriser l'utilisation de véhicules ne roulant pas au diesel.

Pour en revenir à la diminution du trafic routier, qui devrait être un objectif partagé par chacun, ce sujet renvoie au débat précédent portant sur l'importance du métro, qu'il soit sur l'axe Nord-Sud ou ailleurs.

Mme Céline Delforge.- En évoquant cela, je visais l'interpellation sur la rue de la Loi, Mme Jodogne.

Mme Cécile Jodogne.- Bien sûr, mais cela concerne aussi le métro en tant que moyen de transport alternatif qui, comme d'autres, permettra de diminuer l'utilisation de la voiture.

Il s'agit là d'un investissement prioritaire. En effet, même si le métro ne figure pas parmi vos priorités, il faudra y revenir. À cet égard, je souhaite rappeler ce qui se passe dans d'autres villes, comme Milan, où l'on projette de créer des zones basse émission susceptibles de diminuer les particules fines, surtout dans les quartiers les plus denses et centraux de la ville.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'annonce de l'OMS n'a pas modifié les réflexions sur le sujet, puisque les effets néfastes des carburants automobiles, et en particulier du diesel, sur la santé étaient déjà connus tant par Bruxelles Mobilité que par la STIB, qui suivent les avancées technologiques ainsi que les réflexions au niveau fédéral et européen.

Les projets d'aménagement sont systématiquement analysés au regard des objectifs du Plan Iris 2, particulièrement dans le cadre de la réduction des flux de voitures de 20%, et ce, entre autres, via la promotion des modes actifs. Une attention particulière est accordée à la qualité des cheminements piétons et cyclistes dans tous les projets développés, ainsi qu'à l'alternative que constituent les transports en commun.

Par ailleurs, la définition d'une méthodologie d'analyse multicritères socio-économique des grands projets d'infrastructure est en cours de réalisation. Celle-ci intégrera des paramètres

metro.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Daarmee doelde ik op de Wetstraat, mevrouw Jodogne.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Uiteraard, maar de metro kan een alternatief zijn voor de auto.

Het gaat om een belangrijke investering. Zelfs als de metro voor u geen prioriteit is, moet er toch over worden nagedacht. We kunnen ook andere steden als voorbeeld nemen. Milaan is van plan om zones met een lage uitstoot te creëren om het fijn stof te beperken, vooral in dichtbevolkte wijken en het stadscentrum.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De nefaste gevolgen van de uitstoot van motorvoertuigen was al langer gekend en zowel Mobiel Brussel als de MIVB volgen de technologische ontwikkelingen op de voet.

Alle inrichtingsprojecten worden geanalyseerd in het licht van de doelstellingen van het Iris 2-plan, vooral wat betreft het terugdringen van het wegverkeer met 20% door het wandel- en fietsverkeer te bevorderen. Er wordt bij alle projecten aandacht besteed aan de kwaliteit van voet- en fietspaden en aan het openbaar vervoer als alternatief.

Bovendien wordt er een methode voor een sociaal-economische multicriteria-analyse uitgeschreven voor grote infrastructuurprojecten. Daarin worden ook milieucriteria opgenomen.

Het wegverkeer moet gestructureerd en coherent worden afgebouwd, te beginnen met minder doorgaand verkeer in de wijken. De

environnementaux tels que l'impact sur la qualité de l'air.

La réduction des capacités routières doit être entreprise de manière structurée et cohérente, en commençant par diminuer le trafic de transit dans les quartiers pour favoriser la qualité de vie dans un maximum de ceux-ci. La réduction des capacités routières sur les grands axes doit se faire dans un deuxième temps, de manière à ne pas augmenter à nouveau les trafics de fuite dans les quartiers et éviter la création d'une congestion structurelle qui augmente considérablement les émissions de polluants.

De nombreux projets de réaménagement sur les voiries régionales rationalisent déjà l'espace au détriment des capacités routières, afin d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics et d'offrir des cheminements de qualité aux modes actifs.

La réduction des capacités autoroutières en entrée de ville sur l'autoroute E40 a été proposée dans le schéma directeur de la zone Reyers. Il s'agit essentiellement d'une requalification urbanistique de la zone, qui présente actuellement un nombre de bandes en surcapacité.

Les différentes études analysant les comportements des voyageurs et les paramètres susceptibles de modifier le choix de leur mode de déplacement ont démontré que les facteurs contraignant l'usage de la voiture (tarification, limitation des emplacements de stationnement...) sont prépondérants.

Les réductions de capacités ont un impact positif localement, mais peuvent globalement être bien pires tant que les mesures contraignantes évoquées ne sont pas mises en place.

Le renforcement des infrastructures cyclables et des capacités des transports publics est indispensable pour répondre à ces changements de comportements attendus, et c'est en ce sens que les priorités sont établies dans les réalisations.

À Mme Jodogne, je voudrais dire que la taxe de mise en circulation relève des compétences de M. Vanhengel.

Quant à la création d'une zone de basse émission, elle présente un intérêt indéniable pour Bruxelles.

capaciteitsvermindering op de grote verkeersassen volgt in een tweede fase en mag niet leiden tot meer sluipverkeer in de wijken. Er mogen geen structurele opstoppingen ontstaan, die de uitstoot aanzienlijk doen toenemen.

Bij veel inrichtingsprojecten voor gewestwegen wordt de capaciteit voor auto's afgebouwd ten voordele van het openbaar vervoer, voetgangers en fietsers.

Een beperktere toegang vanaf de E40 naar de stad werd voorgesteld in het richtschema voor het hefboomgebied Reyers. Het gaat om een stedenbouwkundige herkwalificatie van het gebied, waar te veel rijstroken liggen.

Uit studies naar de beïnvloeding van het reizigersgedrag blijkt dat factoren die het gebruik van de auto ontmoedigen, zoals hogere belastingen of minder parkeerplaatsen, doorslaggevend zijn.

Een inperking van de capaciteit kan lokaal gunstig zijn, maar algemeen kunnen dergelijke maatregelen een negatieve impact hebben als er geen bindende maatregelen worden doorgevoerd.

Om de gedragswijzigingen op te vangen, moeten de infrastructuur voor fietsers en de capaciteit van het openbaarvervoersnetwerk worden uitgebreid. Dat principe werd dan ook doorgetrokken naar de beleidsprioriteiten.

De belasting op de inverkeersstelling valt onder de bevoegdheid van de heer Vanhengel.

Het spreekt voor zich dat Brussel baat zou hebben bij een lage-emissiezone. Samen met mijn collega's, mevrouw Huytebroeck en de heer De Lille, onderzoek ik de haalbaarheid van dergelijke zones in Brussel.

Bij de MIVB loopt een studie naar de aankoop van 163 bussen die rijden op aardgas onder druk of compressed natural gas (CNG). Die zouden vanaf 2016 in gebruik genomen worden en in de stelplaats te Haren komen te staan, waar verschillende vastgoedprojecten op stapel staan voor het komende decennium.

Een overkoepelend plan voor de verschillende projecten wordt momenteel uitgewerkt. Er wordt onderhandeld over de aankoop van de nodige

C'est pourquoi, ensemble avec mes collègues Mme Huytebroeck et M. De Lille, nous nous penchons sur la faisabilité de ces zones dans notre Région.

La STIB est en phase d'étude pour l'acquisition de 163 bus au gaz naturel CNG (Compressed Natural Gas), en vue d'une mise en service en 2016. Ces autobus seront entreposés au dépôt de Haren, où se concentrent plusieurs projets immobiliers à exécuter dans la décennie qui vient.

L'élaboration d'un plan d'ensemble qui fait apparaître les différents projets, dont celui des autobus CNG, est en cours. Les opérations d'acquisition des terrains nécessaires sont en négociation.

Enfin, la STIB s'intéresse plus particulièrement à un système d'approvisionnement innovant LNG (Liquified Natural Gas)-CNG, qui pourrait réduire les délais de pose d'une conduite Fluxys sur le site. L'objectif pour la mise en service de ces bus au départ de Haren reste 2016, même si la construction du nouveau garage pour assurer l'entretien des nouveaux bus CNG pourrait commencer à devenir critique en termes de planning.

L'acquisition de bus non diesel par la STIB est en effet analysée dans le cadre du contrat de gestion en cours de négociation également en termes de coût supplémentaire pour l'acquisition des véhicules et la création de dépôts adéquats.

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

Mme Céline Delforge.- Je m'étonne quand j'entends qu'on était au courant du côté néfaste du diesel depuis longtemps, car je me rappelle toutes les fois où l'on nous a expliqué que les bus diesel répondaient aux meilleures normes de pollution et que tout allait bien, que ce n'était pas mauvais pour la santé. C'est depuis la législature précédente qu'on entend dire que les bus Citaro répondent aux meilleures normes européennes et que tout va bien.

Manifestement, on avait déjà pris conscience du fait que les microparticules étaient dangereuses pour la santé des Bruxellois et des usagers de cette Région. Je m'interroge sérieusement sur la sincérité de cette inquiétude en matière de santé publique. Espérons que, maintenant que l'information est entrée dans les esprits, nous allons sortir du diesel.

terreinen.

De MIVB bestudeert ook een innovatief voorzieningssysteem op LNG (liquefied natural gas of vloeibaar aardgas) en CNG, waarvoor Fluxys sneller leidingen zou kunnen aanleggen. De indienstneming van de bussen vanuit Haren blijft gepland voor 2016, al begint de tijd te dringen om een onderhoudsgarage te bouwen voor die CNG-bussen.

De aankoop van bussen die niet op diesel rijden, wordt geanalyseerd in het kader van de beheersovereenkomst, waarover nog onderhandeld wordt.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Het is vreemd om te horen dat de negatieve aspecten van diesel al lang bekend zijn, aangezien ons altijd werd verzekerd dat dieselmotoren aan de strengste pollutiënormen voldoen en niet schadelijk zijn voor de gezondheid.*

Nu blijkt dat fijn stof wel degelijk een bedreiging vormt voor de volksgezondheid, hoop ik dat u de dieselmotoren zo spoedig mogelijk afvoert.

Rekening houdend met externe kosten, zoals de kosten voor de gezondheidszorg, zijn deze bussen helemaal niet goedkoper dan andere. Die andere bussen kunnen soms zelfs goedkoper zijn in het gebruik. Een kleine meerkost weegt niet op tegen de gezondheid van de bevolking.

Espérons que nous allons cesser d'acheter des bus qui, si l'on prend en compte les coûts externes, les problèmes de santé et le coût pour la population, ne reviennent pas moins cher que les autres. À l'usage, on sait que les bus qui ne fonctionnent pas au diesel peuvent s'avérer moins chers. On doit être capable de faire la balance entre un éventuel petit surcoût et la santé des gens.

Nous sommes entrés dans un système de hiérarchisation des voiries et nous avons décidé d'éviter le trafic de transit dans les quartiers. Cela ne nous dispense pas de veiller aux dizaines de milliers de Bruxellois qui habitent le long d'axes particulièrement pollués. On ne peut pas leur dire qu'on ne va pas trop diminuer la capacité routière près de chez eux. Je connais des gens qui doivent quitter Bruxelles quand il y a des pics de pollution, parce que leurs enfants ont des problèmes respiratoires.

On doit éviter ce trafic de transit dans les quartiers, mais on peut aussi choisir de diminuer la capacité routière et de redistribuer l'espace public en laissant plus de place aux modes doux et aux transports publics. Pour le métro, il y a des délais. Mais on ne peut pas continuer l'asphyxie jusqu'en 2020, avec des coûts humains et financiers terribles pour la Région. Il existe beaucoup de mesures envisagées et planifiées, comme le Plan Iris 2.

Par ailleurs, comme il n'y a plus aucun doute sur cette question, est-on capable de considérer comme prioritaires la santé publique et le bien-être des personnes qui habitent dans cette ville, y travaillent ou la fréquentent quotidiennement? Parmi les outils fondamentaux pour changer la donne, il y a les travaux publics et les prestataires publics tels que la STIB. Alors, cessons de tergiverser !

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. MOHAMED OURIAGHLI

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

Brussel beschikt over een hiërarchisch systeem van wegen en probeert het doorgaand verkeer zoveel mogelijk uit de wijken te houden. We moeten ons ook bekommeren om de tienduizenden Brusselaars die langs de erg vervuilde hoofdwegen wonen.

Ook daar kan de verkeersdrukke verminderd worden en kan er meer plaats gemaakt worden voor zachte vervoermiddelen en openbaar vervoer. De huidige luchtvervuiling zorgt voor een enorme menselijke en financiële kost.

In het Iris 2-plan bijvoorbeeld, zijn heel wat maatregelen gepland.

Beschouwt u de volksgezondheid en het welzijn van de bevolking als prioritair, nu er geen twijfel meer over deze kwestie bestaat? Openbare werken en openbare diensten, zoals de MIVB, spelen een cruciale rol bij elke poging om de situatie te veranderen. Genoeg getreuzeld!

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MOHAMED OURIAGHLI

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

concernant "l'aménagement d'un semi-piétonnier sur la chaussée de Louvain".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

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 déplacements scolaires des classes de l'enseignement fondamental sur le réseau de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- Les enfants voyagent gratuitement sur le réseau de la STIB jusqu'à l'âge de 11 ans révolus. Ils doivent néanmoins être en possession d'un abonnement disponible dans les points de vente habituels.

Malheureusement, de nombreux enseignants d'écoles fondamentales bruxelloises, en particulier fréquentées par un public socialement fragilisé, se retrouvent confrontés à une situation contreproductive, tant en termes de discrimination entre élèves au sein d'une même classe, qu'en termes éducatifs.

En effet, lors de déplacements scolaires effectués en utilisant le réseau de la STIB, ils doivent refuser à certains enfants de les accompagner, soit parce que les parents ont négligé d'effectuer la démarche pour obtenir l'abonnement gratuit, parce que celui-ci est oublié ou égaré, ou encore parce que certains enfants souffrent d'un retard d'une ou deux années

betreffende "de aanleg van een beperkte voetgangerszone op de Leuvensesteenweg".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

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 "het vervoer van klassen uit het basisonderwijs op het MIVB-net".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Kinderen onder de twaalf jaar reizen gratis op het MIVB-net. Zij moeten wel in het bezit zijn van een abonnement dat gratis te verkrijgen is in de verkooppunten.*

Hierdoor worden de leerkrachten van de Brusselse basisscholen vaak geconfronteerd met een pijnlijke situatie, zeker als die scholen een sociaal kwetsbaar publiek hebben.

Tijdens schooluitstappen waarbij gebruik wordt gemaakt van het MIVB-net, moeten sommige kinderen op school blijven, omdat hun ouders niet de nodige stappen hebben ondernomen om het gratis abonnement aan te vragen, omdat het abonnement verloren is geraakt of omdat de kinderen een aantal jaren schoolachterstand hebben opgelopen en geen recht meer hebben op het gratis abonnement. Dat leidt tot discriminatie tussen leerlingen binnen eenzelfde klas en is

et dépassent de ce fait l'âge limite pour obtenir la gratuité, même s'ils fréquentent encore l'enseignement fondamental.

Une solution consisterait en la délivrance par la STIB de cartes scolaires qui permettraient au professeur de voyager gratuitement sur le réseau avec sa classe dans l'exercice de sa mission d'enseignant. Le contrôle de l'usage de telles cartes serait facile s'il se faisait par l'intermédiaire des directions d'écoles.

Dans la mesure où ce phénomène plutôt marginal a des conséquences sociales importantes en termes d'exclusion des plus fragiles, alors que sa résolution aurait un impact pour ainsi dire nul d'un point de vue financier, je voudrais savoir si vous avez déjà été avertie du problème ?

Existe-t-il actuellement une procédure répondant à ce problème ? Enfin, la solution proposée, à savoir des cartes scolaires délivrées aux directions, a-t-elle déjà été étudiée ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'accessibilité de la carte Mobib pour les enfants de moins de 12 ans a été grandement facilitée à la STIB. Ces cartes peuvent être commandées par internet et sont envoyées directement au domicile du client.

Pour ce qui est des enfants de plus de 12 ans fréquentant l'enseignement fondamental, la STIB dispose déjà de tarifs adaptés aux populations fragilisées tels que les abonnements "S" gratuits pour les bénéficiaires du Revenu d'intégration sociale (RIS) ou assimilés, ainsi que les abonnements moins chers Omnio-BIM (bénéficiaire de l'intervention majorée). Les personnes ne bénéficiant pas de ce statut peuvent acheter des abonnements scolaires qui sont plus de la moitié moins chers que les abonnements STIB normaux, grâce à l'intervention de la Région, avec des tarifs dégressifs à partir de 204 euros par an pour le premier enfant jusqu'à la gratuité pour le quatrième enfant. En outre, la Cocof intervient pour 50% dans le prix de ces abonnements scolaires.

Le fait d'insister sur l'utilisation de ces abonnements durant les excursions scolaires constitue une incitation supplémentaire à utiliser les

contraproductief op educatief vlak.

Dit probleem is nochtans makkelijk op te lossen. De MIVB zou schoolkaarten kunnen aanbieden, waarmee de leerkrachten gratis met hun klas op het MIVB-net kunnen reizen. Het gebruik van die kaarten zou via de schooldirecties kunnen worden gecontroleerd.

Het probleem is marginaal, maar heeft belangrijke sociale gevolgen voor de meest kwetsbare kinderen. Bestaat hiervoor een procedure? Is het voorstel van schoolkaarten al bestudeerd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mobibkaarten voor kinderen jonger dan twaalf jaar kunnen op de website van de MIVB worden besteld en worden thuisbezorgd.*

Voor kinderen ouder dan twaalf jaar in het basisonderwijs heeft de MIVB aangepaste tarieven, zoals de gratis S-abonnementen voor leefloners en de goedkopere RVV/Omnio-abonnementen (rechthebbende op verhoogde verzekeringstegemoetkoming). Wie niet onder dat statuut valt, kan een schoolabonnement kopen, dat dankzij de tussenkomst van het gewest meer dan de helft minder kost dan een gewoon abonnement. Bovendien komt de Cocof ook nog eens voor 50% tussen in de prijs.

We blijven benadrukken dat die abonnementen moeten worden gebruikt voor schooluitstappen. Dat vormt een extra aansporing tot het gebruik van het goedkopere openbaar vervoer. Het is een belangrijk pedagogisch argument dat kinderen ondersteunt in het gebruik van het abonnement waarop ze tot hun dertien jaar recht hebben. Zo leren ze verantwoordelijkheid te nemen voor hun abonnement en moeten wij niet ingaan op de vraag

possibilités de déplacements bon marché en transport public qui leurs sont proposées. Il s'agit pour moi d'un argument pédagogique important, qui aide les enfants à utiliser l'abonnement auquel ils ont droit jusqu'à douze ans et de leur apprendre à être responsables de leur abonnement scolaire et ce, afin de ne pas répondre à la demande de cartes scolaires gratuites pour les excursions de classe. C'est une incitation qui joue sur la responsabilisation et la stimulation, c'est donc pédagogiquement intéressant.

Une solution adéquate à la problématique soulevée est sans aucun doute la Carte École qui permet à un groupe scolaire de maximum 30 enfants de voyager de manière illimitée sur tout le réseau de la STIB. Cette carte, valable tout la journée, permet aux écoles de dépenser au maximum 15 euros par jour.

La Carte École a généré en 2011 un revenu annuel d'environ 55.000 euros, mais sa gratuité nécessiterait inévitablement un budget beaucoup plus important et entraînerait des situations où le trajet d'un élève serait couvert directement ou indirectement deux fois par un soutien financier de la Région, ce qui pose également des problèmes d'équité et d'égalité de traitement.

Voilà ma vision de la question.

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

Mme Céline Delforge.- Je suis quelque peu perplexe quant à votre vision. Si vous avez correctement lu ma question, vous avez dû constater qu'on parle bien de "public fragilisé". J'ignore si vous avez une idée des problèmes culturels que l'on rencontre parfois dans des familles du quart-monde et des familles marginalisées. Ces dernières ont parfois pas mal de difficultés à garder la tête hors de l'eau, y compris lors de démarches administratives.

Ici, la sonnette d'alarme est tirée par les enseignants, souvent dépités de devoir dire, dans des classes de 25 à 30 élèves, que tel ou tel élève doit rester à l'école car ses parents n'ont pas fait la démarche administrative nécessaire pour lui procurer un titre de transport ou n'ont pas vérifié si leur enfant avait toutes ses affaires avec lui.

voor gratis kaarten voor schooluitstappen.

Een goede oplossing is de schoolkaart, waarmee een groep van maximaal dertig kinderen onbeperkt op het volledige MIVB-net kan reizen. Ze geldt voor een dag en kost de scholen maximaal 15 euro.

De schoolkaart leverde in 2011 ongeveer 55.000 euro inkomsten op, maar ze gratis maken zal het geweest veel meer kosten. Bovendien leidt dit onvermijdelijk tot dubbele steun aan bepaalde leerlingen, wat ook een ongelijke behandeling tot gevolg heeft.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik sta versteld van uw antwoord. In mijn vraag heb ik het over een kwetsbaar publiek. Ik weet niet of u beseft met welke culturele problemen sociaal kwetsbare gezinnen worden geconfronteerd. Ze hebben het vaak moeilijk om het hoofd boven water te houden en zich met administratieve zaken bezig te houden.*

Voor deze gevallen wordt door de leerkrachten aan de alarmbel getrokken. Ze vinden het erg dat sommige leerlingen op school moeten blijven, omdat hun ouders niet de nodige administratieve stappen hebben ondernomen, of niet hebben gecontroleerd of hun kinderen het vervoerbewijs bij zich hadden.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'ai pas dit cela.

Mme Céline Delforge.- Il ne s'agit pas ici d'une question théorique que j'aurais inventée. Je n'ai d'ailleurs certainement été pas la seule à être alertée. Il s'agit ici de témoignages d'enseignants confrontés à ces situations qui leur brisent le cœur. Elles créent des dommages stupides et évitables.

Or, vous me répondez qu'il est pédagogique d'expliquer aux enfants qu'ils doivent se débrouiller pour avoir leur carte sur eux. Vous avez quand même compris qu'il s'agit d'un phénomène marginal, mais dont les tristes conséquences sont pédagogiquement contreproductives. Vous me dites que le système, tel qu'il existe actuellement, est pédagogiquement efficace. Ce n'est visiblement pas le cas, vu que des enseignants se trouvent régulièrement confrontés à ce problème.

Je suis donc déçue par votre réponse car, d'un point de vue financier, cela n'impliquerait pratiquement rien et cela permettrait d'éviter des situations particulièrement difficiles.

Vous me répondez "Le règlement, c'est le règlement"...

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Alors, vous n'avez pas compris ma réponse !

Mme Céline Delforge.- Si, j'ai bien compris votre réponse ! J'en prends acte et je propose de continuer à réfléchir à la question.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- M. le président, je propose de transmettre à Mme Céline Delforge le texte de ma réponse afin qu'elle puisse en prendre connaissance.

M. le président.- Je vous demande de m'en adresser également une copie, car je n'ai pas bien compris toutes vos explications.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat heb ik niet gezegd.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik heb deze kwestie niet uitgevonden. Het gaat wel degelijk om getuigenissen van meelevende leerkrachten.*

Hoe kunt u beweren dat het huidige systeem pedagogisch verantwoord is, als leerkrachten aan de alarmbel trekken?

Uw antwoord "Het reglement, is het reglement" stelt me teleur, vooral aangezien mijn voorstel nagenoeg niets kost en het heel wat problemen kan oplossen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dan heeft u mijn antwoord verkeerd begrepen!*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik heb het wel begrepen! Ik heb er kennis van genomen en zal deze kwestie verder bestuderen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat mijn antwoord overhandigd wordt aan mevrouw Delforge, zodat ze er kennis kan van nemen.*

De voorzitter (in het Frans).- *Ook ik zou er graag een kopie van willen ontvangen, want ik heb niet al uw verklaringen goed begrepen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la réparation des dégâts subis
par le square Pessoa suite à l'orage du 24 mai
2012".**

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

Mme Céline Delforge.- Le 24 mai dernier, une lourde branche d'un arbre du square Pessoa est tombée, blessant malheureusement deux personnes dans sa chute, dont une sérieusement. La statue du poète a également fait les frais de cet épisode orageux. Des mesures d'urgence ont été prises, les arbres coupés et la statue emmenée. J'ignore où.

Le square Pessoa constitue un témoin de la forte présence portugaise dans le quartier. Tant la statue de Fernando Pessoa que la mosaïque au sol en sont les marques visibles. Ce square faisait par ailleurs partie intégrante du réaménagement de la place Flagey. Les marronniers ayant été abattus, il semble vraisemblable que l'enlèvement de leurs racines complètera la liste des dégâts, puisque la mosaïque au sol n'en sortira certainement pas indemne.

Dans la mesure où les dégradations de la place Flagey mettent un temps infini à être réparées, en témoigne l'état lamentable de l'abribus principal inefficace par temps de pluie, on ne peut s'empêcher d'émettre quelques craintes en ce qui concerne les délais de remise en état du square. Or, il serait inadmissible de laisser celui-ci à l'abandon.

Une remise en l'état à l'identique, mosaïque comprise, est-elle assurée? Les arbres qui viendront remplacer ceux abattus seront-ils d'une taille comparable? Un délai a-t-il déjà été arrêté pour l'exécution des travaux?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Une remise en état à l'identique du square est en effet prévue.

La statue est actuellement stockée en sécurité chez l'entrepreneur qui l'a déplacée et nous avons

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

**betreffende "de herstelling van de schade
aan het Pessoa-plantsoen na het onweer van
24 mei 2012".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Op 24 mei 2012 verloor een boom aan het Pessoa-plein een zware tak. Twee personen raakten daardoor gewond. Ook het standbeeld van de dichter was beschadigd. Nadien werden de bomen omgehakt en het standbeeld verwijderd.*

Het standbeeld van Pessoa en het mozaïek op de grond getuigen van de grote Portugese aanwezigheid in de wijk. Het plein maakte overigens deel uit van de heraanleg van het Flageyplein. Het verwijderen van de wortels van de bomen zal waarschijnlijk ook het mozaïek beschadigen.

Het duurt een eeuwigheid om de schade aan het Flageyplein te herstellen, denk maar aan de bushalte. Dat belooft weinig goeds voor het Pessoa-plein.

Zal het mozaïek in de oorspronkelijke staat hersteld worden? Zullen de nieuwe bomen van dezelfde omvang zijn? Wanneer worden de werkzaamheden uitgevoerd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris (in het Frans).- *Het plein zal in de oorspronkelijke staat worden hersteld.*

Het standbeeld wordt momenteel veilig

demandé un devis pour sa restauration. Ce devis attend actuellement l'aval des services techniques de la commune d'Ixelles, qui en est propriétaire.

La mosaïque, une "calçada" typiquement portugaise, sera en partie démontée avant le dessouchage et remontée à l'identique après la plantation des arbres. Nous disposons des plans d'exécution et de toutes les informations concernant les techniques employées, les matériaux et les équipes qui ont exécuté les travaux. Des contacts doivent encore être pris avec l'ambassade du Portugal et les services techniques de la commune, mais il semble assez probable que nous allons demander aux mêmes artisans d'effectuer la dépose et la repose.

Les arbres replantés seront plus petits - entre 10 et 15m - que les marronniers qui ont été récemment abattus et atteignaient 20 à 25m. En effet, nous avons opté pour des magnolia grandiflora, des magnolias à grandes fleurs. Il s'agit d'un arbre pyramidal pouvant atteindre 30m dans les régions méditerranéennes. Chez nous, sa hauteur oscille entre 10 et 15m.

Son feuillage est persistant, avec des feuilles entières à bord lisse d'un vert brillant sur la face supérieure. La floraison, qui apparaît assez tardivement sur les arbres arrivés à maturité, sauf certains cultivars précoces, dure tout l'été. Le magnolia a pour particularité, si l'on excepte les conifères, d'être l'un des rares arbres de climat tempéré à feuillage persistant.

Cet arbre, originaire du sud-est des États-Unis, a été introduit en Europe au 18e siècle. Actuellement, il est largement répandu autour du bassin méditerranéen, mais des cultivars adaptés à nos climats existent. Il est très tolérant à la nature du sol, a une très bonne résistance au vent et supporte le revêtement et le pavage partiel. Son caractère méditerranéen, ses valeurs esthétiques et ses bonnes caractéristiques physiologiques en font le meilleur choix pour le square Pessoa.

La plantation ne pourra être réalisée qu'en période de plantation, c'est-à-dire entre novembre 2012 et février 2013, mais elle dépendra également de la date d'intervention des paveurs portugais.

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

opgeborgen. We hebben een prijsopgave gevraagd voor de restauratie, maar die moet nog goedgekeurd worden door de gemeente Elsene, die eigenaar is.

Het typisch Portugese mozaïek zal gedeeltelijk verwijderd worden en na het planten van de bomen in de oorspronkelijke staat teruggeplaatst. We beschikken over de noodzakelijke uitvoeringsplannen en technische gegevens daarvoor. We moeten nog de gemeente en de Portugese ambassade contacteren, maar wellicht zullen dezelfde mensen het mozaïek plaatsen als de eerste keer.

De nieuwe bomen zullen kleiner zijn (10 à 15 m) dan de gekapte kastanjabomen (20 à 25 m). We hebben gekozen voor grootbloemige magnolia's, een piramidevormige boom, die gedurende de hele zomer in bloei staat. Dit is één van de zeldzame altijd groene bomen uit een gematigd klimaat. Hij is wijd verspreid in het Middellandse Zeegebied, maar er zijn ook cultuurvariëteiten die aan ons klimaat zijn aangepast. Ze groeien op elk soort bodem en zijn goed bestand tegen de wind en tegen een betegelde bodem.

De ideale periode om deze bomen te planten loopt van november 2012 tot februari 2013. Veel hangt ook af van de Portugese mozaïekleggers.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Je remercie Mme la ministre pour sa réponse digne d'une page Wikipédia sur le magnolia à grandes fleurs, et je me réjouis qu'on se dirige vers une remise en l'état à l'identique. Cela dit, je ne peux qu'espérer que les travaux avanceront vite pour que ne se dégage pas la mauvaise image liée aux dégradations qui perdurent quand les choses sont laissées à l'abandon trop longtemps.

- *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 "les transformations de la station
de métro Alma".**

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

Mme Céline Delforge.- La station de métro Alma, œuvre artistique à part entière, a été construite en 1982 par Lucien Kroll, un architecte de renom. Cette station a été pensée en cohérence avec son environnement direct et se retrouve d'ailleurs dans de nombreux ouvrages consacrés à l'architecture.

Des travaux de rénovation ont été entamés. En 2006, l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) avait commandé une étude architecturale à l'auteur de la station lui-même, sachant que celle-ci est protégée par la législation relative au droit d'auteur.

Pourtant, les travaux déjà effectués ne suivent manifestement pas les recommandations de l'étude et ont dégradé l'œuvre d'art, qui s'en trouve dénaturée. Néanmoins, certaines des parties démontées, voire détruites, sont restées propriété de leur auteure, Simone Marti, qui les avait mises à disposition sans que la Région et la STIB en deviennent propriétaires pour autant. Il s'agit d'œuvres originales et uniques.

Pourquoi les travaux n'ont-ils pas suivi les

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik ben blij te vernemen dat alles in de oorspronkelijke staat wordt hersteld. Ik hoop dat de werkzaamheden opschieten, want niets is zo erg als de teloorgang van zaken die te lang op hun beloop zijn gelaten.*

- *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 verbouwing van het
metrostation Alma".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Metrostation Alma werd in 1982 ontworpen door de befaamde architect Lucien Kroll en komt voor in verscheidene naslagwerken over architectuur.*

De renovatiewerkzaamheden aan dit metrostation zijn gestart. In 2006 had het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) wegens de auteursrechten de architect zelf met een architectuurstudie belast.

Blijkbaar worden de aanbevelingen van deze studie niet gevolgd, waardoor de werkzaamheden het kunstwerk in het metrostation hebben beschadigd. Onderdelen ervan zijn uit elkaar gehaald, zelfs vernietigd. Nochtans is het geweest geen eigenaar van dit kunstwerk. De kunstenares Simone Marti had deze unieke werken uitgeleend aan het geweest en aan de MIVB.

Waarom heeft men de aanbevelingen van de architectuurstudie uit 2006 niet gevolgd? Zijn er intussen maatregelen getroffen, zodat de renovatiewerkzaamheden daarmee voortaan wel rekening houden en de aangerichte schade wordt hersteld?

recommandations émises dans l'étude architecturale commandée en 2006 ? Des mesures ont-elles été prises afin que les travaux répondent désormais aux recommandations précitées et que les dégâts déjà causés soient réparés ?

Enfin, des modifications liées aux surfaces commerciales sont-elles prévues dans les plans de rénovation de l'étude de 2006 d'une part, et dans les plans des travaux tels qu'entamés, d'autre part ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les travaux réalisés n'ont pas été exécutés dans le cadre du projet commandé en 2006 à la sprl Atelier d'architecture, d'urbanisme et d'informatique (AUAI). Ceux-ci concernent la mise en place des portillons de contrôle d'accès dans l'ensemble des stations tel que prévu dans le contrat de gestion de la STIB et de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le projet de rénovation étudié par ladite sprl est toujours d'actualité, mais n'a pas encore pu être exécuté pour des raisons budgétaires. L'installation de portillons d'accès actuelle est provisoire et sera modifiée comme recommandé dans l'avant-projet du bureau d'études lors des travaux de rénovation proprement dits. Actuellement, et dans la mesure du possible, les portillons ont été repositionnés dans la zone prévue dans la configuration initiale de la station, c'est-à-dire à l'emplacement des anciens tourniquets.

Les travaux exécutés dernièrement ne concernaient que l'installation des portillons. Il n'y a donc pas eu d'intervention au niveau des surfaces commerciales. Néanmoins, la STIB, en tant que gestionnaire des surfaces commerciales dans les stations de métro et de pré-métro, prévoit la rénovation des surfaces commerciales indépendamment de notre projet de rénovation, mais cela se fera en concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale et la sprl AUAI.

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

Mme Céline Delforge.- Je constate tout d'abord que les portillons sont source de bon nombre de dégâts esthétiques dans les stations. Ensuite, je n'ai pas entendu votre réponse en ce qui concerne les œuvres qui auraient déjà été abîmées au cours des

Voorzien de renovatieplannen van de studie uit 2006 of de plannen van de werkzaamheden in een wijziging van de handelsruimten?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De uitgevoerde werkzaamheden maken geen deel uit van het project dat in 2006 werd besteld bij de bvba Atelier d'Architecture, d'urbanisme et d'informatique (AUAI). Ze hadden betrekking op de installatie van de toegangspoortjes in de stations, zoals bepaald in het beheerscontract tussen de MIVB en het Brussels Gewest.*

Het renovatieproject dat AUAI bestudeerde werd om budgettaire redenen nog niet gerealiseerd. De huidige toegangspoortjes zijn tijdelijk en worden vervangen tijdens de renovatiewerkzaamheden. Voorlopig staan ze op de plaats van de vroegere tourniquets.

Bij de recente werkzaamheden werd de handelsruimte niet aangepakt. De MIVB wil wel los van het renovatieproject de handelsruimte in de metro- en premetrostations rooveren. Daarvoor zal ze met het gewest en AUAI overleggen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De toegangspoortjes doen vaak afbreuk aan de esthetiek van de metrostations. U gaf echter geen antwoord op de vraag naar de kunstwerken die tijdens de werkzaamheden zouden zijn beschadigd*

travaux et qui ne sont donc ni propriété de la STIB, ni de la Région. Nous avons manifestement un petit souci à ce niveau.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La réintégration des œuvres d'art sera faite au moment où nous renouvellerons la station. Ce projet a donc été repoussé pour des raisons financières, mais l'idée est tout de même de restaurer les chefs-d'œuvre.

Si je dispose de plus amples informations sur la restauration des chefs-d'œuvre, je vous les transmettrai dans le rapport, car je ne dispose actuellement pas de détails à ce sujet.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "le master plan pour les voitures électriques".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *En janvier 2011, vous faisiez part de votre intention d'élaborer un master plan pour les voitures électriques. Le principal écueil auquel se heurte leur développement est le manque d'infrastructures de rechargement des véhicules.*

Quelles mesures avez-vous prises et quels sont vos projets en vue de mener une politique efficace dans

en die geen eigendom zijn van de MIVB of het gewest.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De kunstwerken worden bij de renovatie van het metrostation opnieuw geïntegreerd en gerestaureerd. Het project werd evenwel om budgettaire redenen uitgesteld.*

Zodra ik over meer informatie beschik over de restauratie van de kunstwerken, zal ik u die bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "het masterplan voor de elektrische wagen".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- In januari vorig jaar kondigde u aan werk te zullen maken van een masterplan voor de elektrische wagen. Dat plan moet het de Brusselaars zo makkelijk mogelijk maken om op termijn over te schakelen. Een eerste belangrijk, zo niet het belangrijkste, euvel dat daarvoor moet worden overwonnen, is het gebrek aan oplaadpunten. Wij hebben in het verleden al verschillende keren onze bezorgdheid geuit over

ce domaine et de stimuler l'usage des voitures électriques ? Lors de l'annonce de votre master plan, vous avez évoqué une éventuelle collaboration avec le secteur automobile, ainsi qu'avec les exploitants de parkings publics et les grands centres commerciaux, pour parvenir à une couverture suffisante en points de chargement.

Ces dernières années, vous avez opté pour le renforcement de l'expertise bruxelloise en matière de véhicules électriques. Dans ce cadre, un projet pilote de Cambio et de la VUB a été mis en place, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ont mené une étude conjointe et Bruxelles Mobilité a introduit une demande d'adhésion au projet européen Electric vehicles for advanced cities (EVA). La combinaison des échanges avec les autres villes, de tests pratiques et de l'étude des besoins devrait fournir suffisamment d'informations pour cibler les investissements et soutenir adéquatement le développement des véhicules électriques.

Après cette abondante phase de collecte d'informations, d'études et de tests pratiques, le moment est venu de passer à une série de mesures concrètes et de soutenir des investissements en faveur des véhicules électriques. Bruxelles se prête bien à l'utilisation de ce type de véhicules, vu qu'on y parcourt généralement de courtes distances. De plus, les véhicules électriques peuvent contribuer aux objectifs environnementaux et stimuler l'économie bruxelloise.

Quelles sont les principales constatations qui résultent des divers tests et études consacrés au potentiel des véhicules électriques à Bruxelles ?

Quelles mesures le gouvernement bruxellois a-t-il déjà adoptées afin de soutenir les véhicules électriques en général, et le développement de l'infrastructure de rechargement en particulier ? Quels sont les plans d'investissement prévus dans ce domaine ?

Avec quels partenaires et instances publics et privés vous êtes-vous déjà concerté pour l'installation des points de rechargement ? Avec quels résultats ?

het uitblijven van Brusselse investeringen in de uitbouw van de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens. België en dus ook Brussel hinken hier ver achterop.

De introductie van elektrische wagens verloopt moeizaam omdat de nodige infrastructuur ontbreekt en omgekeerd. Het wordt tijd dat die vicieuze cirkel doorbroken wordt en dat het Brussels Gewest een efficiënt beleid voert om het gebruik van elektrische wagens te stimuleren. Wij zouden dan ook graag vernemen welke maatregelen u daarvoor genomen heeft en welke bijkomende plannen nog op tafel liggen. In uw aankondiging van het masterplan sprak u over samenwerking met de autosector, maar ook met de uitbaters van openbare parkings en grote winkelcentra om tot voldoende laadpunten in Brussel te komen. Wij zouden graag weten of het overleg met die partijen ondertussen, meer dan een jaar later, heeft plaatsgevonden en wat daaruit is voortgevloeid.

De afgelopen jaren hebt u ervoor gekozen om eerst de knowhow van Brussel op het vlak van elektrische voertuigen te versterken. In dat kader vond er in 2011 een proefproject plaats van Cambio en de VUB, lieten Leefmilieu Brussel en Mobiel Brussel samen een studie uitvoeren en diende Mobiel Brussel een aanvraag in om lid te worden van het Europees project EVA (Electric Vehicles for Advanced Cities). Daarbij wisselen steden en de privésector ervaringen uit over het beleid dat men kan voeren om de ontwikkeling van elektrische wagens te stimuleren. De combinatie van de uitwisseling met de andere steden, de praktische tests en een behoeftenstudie zou Brussel voldoende informatie moeten bezorgen om de juiste investeringen te doen en de elektrische wagen op een goede manier te ondersteunen.

Na die uitgebreide fase van informatiegaring, studies en praktische tests is het moment aangebroken om over te gaan tot een aantal concrete maatregelen en investeringen ter ondersteuning van het elektrisch vervoer. Als stad leent Brussel zich uitstekend voor de elektrische wagen aangezien men er doorgaans maar korte afstanden aflegt. Wij geloven ook dat elektrisch vervoer een belangrijke bijdrage kan leveren aan het behalen van de milieudoelstellingen en dat het de Brusselse economie kan stimuleren.

Wat zijn de voornaamste bevindingen inzake het

Discussion

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Nous vous avons déjà interpellé à maintes reprises sur le master plan pour les voitures électriques, que ce soit en commission ou en séance plénière. En janvier 2011, vous nous répondiez que votre cabinet, ainsi que ceux des ministres des Infrastructures, des Finances et de l'Environnement, rédigeaient conjointement une note de base.

Quelques mois plus tard, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement étaient chargés de réaliser une étude sur les voitures électriques, en particulier sur les impacts environnementaux et la question centrale des infrastructures. Une réunion du gouvernement avait abouti à la mise en place d'une coordination, dont vous avez la charge, visant une stratégie intégrée en la matière. Entre-temps, nous vous avons interrogée sur le suivi de ce dossier, notamment sur les programmes étrangers et les développements présentés au Congrès de Barcelone.

En juin dernier, vous avez déclaré que Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement élaboraient une stratégie en matière de véhicules moins polluants et que les plans d'autres villes européennes étaient en cours d'évaluation pour identifier les mesures applicables en Région bruxelloise. Vous avez également réaffirmé la prépondérance du système Zen Car dans les stratégies actuelles, en rappelant que la réactivation du projet e-cambio dépendrait de l'évaluation de ce dernier.

potentiellement van elektrisch rijden in Brussel, die uit de verscheidene studies en tests zijn voortgekomen?

Welke maatregelen heeft het Brussels Gewest al genomen ter ondersteuning van de elektrische voertuigen in het algemeen en met betrekking tot de uitbouw van oplaadinfrastructuur in het bijzonder? Welke investeringsplannen liggen daarover nog op tafel?

Met welke publieke en privé-instanties en -partners hebt u overleg gepleegd in verband met de installatie van oplaadpunten? Wat is uit dat overleg voortgevloeid?

Bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *De MR heeft u al meermaals geïnterpelleerd omtrent het masterplan voor elektrische wagens. In januari 2011 liet u weten dat uw kabinet een gezamenlijke basisakte zou opstellen met de kabinetten van de ministers voor Infrastructuur, Financiën en Leefmilieu.*

Enkele maanden later kregen Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel de opdracht om een studie uit te voeren betreffende elektrische wagens, met specifieke aandacht voor de gevolgen voor het milieu en infrastructuurvoorzieningen. Een samenwerking onder uw toezicht moest een harmonieuze strategie creëren. Ondertussen vroegen we u opnieuw naar de stand van zaken, met name aangaande buitenlandse programma's en het Barcelonacongres.

In juni 2012 liet u weten dat Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel een systeem uitdenken voor minder vervuilende wagens. Men onderzoekt ook de mogelijkheid om maatregelen over te nemen uit plannen van andere Europese steden en die toe te passen in Brussel. U herhaalde dat Zen Car een voorkeurspositie inneemt in het huidige beleid. Een eventuele herstart van e-cambio hangt af van de resultaten van de evaluatie van Zen Car.

Midden juni klonk het dat er elektrische leasewagens zouden worden aangekocht voor de vernieuwing van het wagenpark van het Brussels ministerie. We zullen het masterplan moeten

À la mi-juin 2012, vous annoncez que, dans le cadre du renouvellement du parc de véhicules du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, vous développeriez les achats en leasing de véhicules électriques. Concrètement, nous devons attendre le master plan pour les voitures propres avant de connaître votre stratégie pour notre Région. Avec la période des vacances, celle des élections et les discussions budgétaires, nous pouvons raisonnablement estimer que la ministre de l'Environnement l'aura finalisé en décembre de cette année et que vous reviendrez alors devant nous pour présenter votre stratégie de mobilité électrique.

En attendant, je souhaiterais vous interroger sur le travail en cours. Quelles sont les villes européennes dont Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement étudient les plans ? Au-delà de l'étude, des contacts et des rencontres sont-ils planifiés avec les autorités de ces villes ? Quand aura lieu l'évaluation du système Zen Car et par qui sera-t-elle réalisée ? Quelles sont les conditions de reprise du projet e-cambio développé par la VUB ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais). - *Je ne vous cache pas que j'aurais espéré que ce dossier ait davantage progressé. Mme Huytebroeck, Mme Grouwels et moi-même ne sommes pourtant pas restés inactifs dans la recherche du mode de déplacement le moins polluant. L'une des raisons de ce retard est le fait que le gouvernement a estimé préférable de débattre en priorité du Plan climat de Mme Huytebroeck en espérant pouvoir l'adopter bientôt, avant d'aborder la question des véhicules électriques.*

Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement mettent actuellement au point une stratégie en matière de véhicules moins polluants. Pour ce faire, les plans d'électromobilité d'autres villes européennes et internationales sont analysés, afin d'identifier les mesures applicables à la Région de Bruxelles-Capitale.

La volonté première de Bruxelles en termes de mobilité demeure de mettre davantage l'accent sur les modes actifs de déplacement, avant de valoriser les véhicules moins polluants.

afwachten om uw beleid volledig te kennen. De minister voor Leefmilieu zal het plan vermoedelijk afronden tegen december 2012. Dan zal u wel een strategie kunnen voorleggen inzake elektrische mobiliteit.

Van welke Europese steden nemen Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel de plannen onder de loep? Werd er contact opgenomen met het bestuur van die steden? Wanneer wordt het project van Zen Car geëvalueerd? Wat zijn de voorwaarden voor een herstart van het project van e-cambio?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Ik verberg u niet dat ik eigenlijk had gehoopt verder te staan in dit dossier. We hebben zeker niet stilgezeten. Zowel mevrouw Huytebroeck als mevrouw Grouwels en ikzelf zijn actief bezig met het zoeken naar de minst vervuilende vervoerswijzen. Een van de redenen voor de trage voortgang is dat de regering het nuttig vond om eerst het Klimaatplan van mevrouw Huytebroeck te bespreken en hopelijk binnenkort goed te keuren. Pas nadien komen de elektrische of minder vervuilende voertuigen aan de beurt.

Wel zijn intussen al stappen gezet. Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel werken inderdaad momenteel samen een beleid uit op het vlak van minder vervuilende voertuigen. In dit kader - mevrouw d'Ursel maakte daar trouwens een allusie op - worden de plannen qua elektromobiliteit van andere Europese en internationale steden onderzocht om na te gaan welke maatregelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen toegepast worden.

Op het vlak van mobiliteit leggen wij in de eerste plaats de nadruk op de actieve verplaatsingsmodi:

Bien qu'elle contribuera à réduire les émissions de CO2 et à améliorer la qualité de l'air, la voiture électrique n'effacera pas l'une des principales sources de problèmes de mobilité dans notre Région : les Bruxellois utilisent généralement leur voiture pour parcourir de courtes distances.

(poursuivant en français)

Pour réaliser les objectifs régionaux de diminution d'émission de polluants liés au trafic, les actions menées visent principalement à agir sur la rationalisation du choix des modes de transport. Dans ce cadre, les modes de déplacement sont classés de la manière suivante : la marche, le vélo ou le vélo électrique, les transports publics, les véhicules partagés et enfin seulement les véhicules individuels, avec, dans les trois dernières catégories, une volonté de privilégier les véhicules les moins polluants.

Le système des véhicules partagés (Villo ou voitures partagées) est idéal pour adapter le choix du véhicule à utiliser au déplacement spécifique à effectuer.

(poursuivant en néerlandais)

L'enjeu de la promotion des véhicules moins polluants est subordonné à la nécessité de réduire le nombre de déplacements en voiture.

Nous devons également tenir compte de la sécurité routière au niveau des options que nous privilégions, car les voitures électriques peuvent représenter un danger du fait qu'elles sont moins bruyantes.

Pour améliorer les performances environnementales des déplacements motorisés, il convient donc de s'interroger d'abord sur le mode de déplacement le plus adapté.

Outre l'étude réalisée par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement, la Région de Bruxelles-Capitale s'est lancée dans un partenariat avec la société Zen Car, qui développe un projet de voitures électriques partagées.

(poursuivant en français)

Par ailleurs, la Région de Bruxelles-Capitale étudie la possibilité d'encourager l'utilisation de véhicules

stappen, fietsen en collectief of openbaar vervoer. Pas dan komt de verbetering van de kwaliteit of de vermindering van de uitstoot van wagens aan de beurt.

In uw vraag zegt u dat Brussel zich uitstekend leent voor elektrische wagens omdat men er doorgaans maar korte afstanden aflegt. Maar dat is precies een van de problemen van Brussel. Men gebruikt zijn wagen al te vaak voor slechts kleine afstanden. Ook elektrische wagens kunnen vandaag immers al dagelijks tussen de 100 en 150 kilometer afleggen. Ik hoop dat u daarop doelt en niet op de twee à drie kilometer die de Brusselaar helaas vandaag met een voertuig aflegt want daarmee ligt hij mee aan de basis van de mobiliteitsproblematiek in de stad. Daarvoor biedt de elektrische wagen geen oplossing, maar wel voor de CO²-emissie en de luchtkwaliteit.

(verder in het Frans)

Om de gewestelijke doelstellingen te halen voor de vermindering van de uitstoot van vervuilende stoffen door het verkeer, werken we vooral aan een rationelere keuze van vervoerswijze. De volgorde die we nastreven is: stappen, fietsen, het openbaar vervoer, gedeelde wagens en ten slotte individuele wagens. Bij die laatste categorieën streven we naar zo min mogelijk vervuilende voertuigen.

Gedeelde voertuigen - Villo of gedeelde wagens - zijn ideaal om de keuze van voertuig af te stemmen op de specifieke verplaatsing.

(verder in het Nederlands)

Het promoten van minder vervuilend vervoer is dus ondergeschikt aan de noodzaak om het aantal verplaatsingen met de auto te verminderen.

Ook wat verkeersveiligheid betreft, moeten we opletten met de keuzes die we maken. Elektrische auto's maken minder lawaai en daar moeten we rekening mee houden, zodat we geen stappen achteruit zetten.

Als het gaat over het verbeteren van de milieuprestaties van gemotoriseerde verplaatsingen, moet er om te beginnen worden nagegaan wat het meest geschikte vervoermiddel is.

Naast de studie die Mobiel Brussel en Leefmilieu

moins polluants pour ses taxis.

Pour les détails, je vous conseille d'interroger Mme Brigitte Grouwels, mais je peux par ailleurs vous dire que nous travaillons sur deux volets : l'écoscore de tous les taxis et un projet de taxis électriques.

Enfin, les administrations de Bruxelles Mobilité et de Bruxelles Environnement suivent les avancées technologiques ainsi que les avancées au niveau fédéral.

(poursuivant en néerlandais)

Les coûts d'investissements liés aux infrastructures de recharge des véhicules électriques sont encore très élevés. De plus, l'occupation de l'espace public par ces structures, ainsi que par les véhicules immobilisés lors de leur recharge, ne cadre pas avec les politiques actuelles en termes de gestion de la mobilité, du stationnement et de l'espace public.

Bruxelles compte actuellement une trentaine de points de recharge. Ceux-ci se situent dans plusieurs stations d'essence Total, certains Interparkings, en voirie au niveau des emplacements Zen Car, ainsi que dans certaines entreprises privées ou sur des parkings de surfaces commerciales.

Total a mis différents types de recharges en place dans ses stations-service. Les tarifs varient en fonction du mode de recharge.

(poursuivant en français)

C'est vrai que dans notre administration, les contrats de leasing de nombreuses voitures se terminent. Pour les nouveaux contrats, nous allons abandonner le système de voiture individuelle anciennement dédiée à chaque membre du personnel pour travailler avec une flotte de véhicules partagés. Cela va nous permettre de diminuer le nombre de voitures en leasing.

D'autre part, à quelques exceptions près, nous n'allons plus acheter de véhicules diesel ou essence pour les déplacements de longue distance. Vu que la majorité des trajets opérés avec les voitures se situent à l'intérieur de la Région bruxelloise et qu'ils sont inférieurs à 100 ou 150km par jour, nous

Brussel uitwerken, werden er nog een aantal stappen gezet. In maart 2011 ging het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een partnerschap aan met het bedrijf Zen Car voor een project van elektrische deelauto's. Bij de lancering waren er in het centrum dertien standplaatsen met in het totaal negenentwintig voertuigen.

(verder in het Frans)

Het gewest onderzoekt ook de mogelijkheid om minder vervuilende taxi's aan te moedigen.

Voor de details moet u mevrouw Grouwels ondervragen, maar het draait zowel om de ecoscore van de taxi's als om elektrische taxi's.

Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel volgen de technologische vernieuwingen en de vooruitgang op federaal niveau op de voet.

(verder in het Nederlands)

De investeringskosten van de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens zijn nog erg hoog. Voor het plaatsen van laadpalen heb je openbare ruimte nodig. Elektrische voertuigen bezetten plaats tijdens het opladen. Het huidige beleid inzake mobiliteit, parkeren en openbare ruimte is daar nog niet op afgestemd. Het is er vooral op gericht dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet te lang bezet worden als ze niet voor bewoners zijn bedoeld. In woonwijken wordt het privatiseren van de openbare ruimte bestreden: het kan niet de bedoeling zijn dat steeds dezelfde mensen op dezelfde plaats parkeren. We zoeken nog antwoorden op een aantal vragen.

Het Gewest beschikt momenteel over een dertigtal oplaadpunten. Die bevinden zich onder andere in een aantal tankstations van Total, sommige Interparkings, op de openbare weg bij Zen Car en bij een aantal privébedrijven, zoals Belgacom, Siemens, Opel, Mercedes-Benz, Toyota Motors, het hotel Conrad enzovoort, en op een aantal bovengrondse parkings van winkels, zoals die van Delhaize - Ossegem of de Brico van Evere.

In de benzinstations van Total zijn er meerdere oplaadmogelijkheden. De prijzen zijn afhankelijk van de gekozen optie: snel opladen met gelijk- of wisselstroom, traag laden enzovoort.

pensons qu'il est tout à fait possible de donner le bon exemple en la matière.

L'une des conclusions qui ressort de toutes les expériences à l'étranger indique que dans une première phase, il faut un investissement des pouvoirs publics pour mettre assez de voitures électriques sur le marché, sinon le secteur privé ne suit pas. Nous allons devoir faire de même à Bruxelles.

(poursuivant en néerlandais)

La société de voitures partagées Zen Car a installé une série de bornes de rechargement à Bruxelles. Celles-ci sont toutefois réservées à leurs propres véhicules, tandis que les points de rechargement des stations-service Total sont accessibles à tous.

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).*- *Nous comprenons et approuvons votre volonté de développer les modes de déplacement actifs et collectifs pour les courtes distances. Cela n'est toutefois pas évident dans tous les cas de figure (quand on est, par exemple, accompagné de trois enfants geignards).*

Vous dites que les points de rechargement ne sont pas idéaux parce les véhicules électriques occupent l'espace public. Or, les trente points de rechargement existants ne se trouvent pas sur la voie publique.

(verder in het Frans)

Veel leasingcontracten voor wagens van de administratie lopen af. Voor de nieuwe contracten stappen we af van de individuele bedrijfswagens en gaan we over naar een systeem van gedeelde wagens. Zo hebben we minder wagens nodig.

We zullen ook vooral elektrische wagens kopen. Dat kan perfect, want de meeste ritten blijven binnen het Brussels Gewest en zijn niet langer dan 100 à 150 km per dag.

Uit buitenlandse ervaringen blijkt dat de overheid in eerste instantie moet investeren om voldoende elektrische wagens op de markt te brengen, anders volgt de privésector niet. Wij zijn dat in Brussel van plan.

(verder in het Nederlands)

Het autodeelbedrijf Zen Car heeft een aantal oplaadplaatsen aangelegd. Die zijn echter enkel bestemd voor hun eigen voertuigen, terwijl de plaatsen in de stations van Total voor algemeen gebruik beschikbaar zijn. Zen Car gebruikt de plaatsen meteen ook voor het eigen autodeelsysteem.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik begrijp dat u wilt inzetten op collectieve vervoersmodi. We zijn daar zeker niet tegen. Ik heb daarnet nog minister Grouwels geïnterpelleerd over de nieuwe metroverbinding naar Schaarbeek en Evere. Ook dat maakt deel uit van het volledige plaatje.

Wat de korte afstanden betreft hebt u natuurlijk een punt, maar het is altijd een en/en-verhaal. Ik kan aannemen dat het voor korte afstanden in sommige gevallen beter is om te voet of met de fiets te gaan of de metro of de tram te gebruiken. Maar met drie jengelende kinderen is het bijvoorbeeld moeilijk om die vervoersmodi te gebruiken. Iemand zal altijd de beste manier voor zichzelf kiezen. Ik ben ervan overtuigd dat alle beetjes helpen. Het grappige is dat mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel mee op de kar is gesprongen want onze gemeente heeft net een aantal elektrische voertuigen aangekocht om haar steentje bij te dragen.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *C'est exact et nous devons poursuivre le développement dans cette optique, c'est-à-dire favoriser les points de rechargement dans les stations-service et les grands magasins.*

Il n'est pas réaliste d'envisager d'installer des points de rechargement dans chaque rue, en s'exposant aux risques de vandalisme et en bloquant des places de parking.

On conseille généralement de recharger une voiture électrique, opération qui dure à peu près un quart d'heure, après chaque déplacement.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME JACQUELINE ROUSSEAUX

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

concernant "la problématique de Bruxelles au top des villes les plus embouteillées".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,

Wat ik niet goed begrijp, is dat u zegt dat de oplaadpunten niet ideaal zijn omdat het de bedoeling is dat de voertuigen zoveel mogelijk circuleren. Maar uit de oplistings van de dertig oplaadpunten blijkt dat die zich niet op de openbare weg bevinden.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Dat klopt. Dat lijkt me ook de manier waarop we verder zullen moeten blijven werken. Volgens mij komen de oplaadpunten best in bezinestations, die op termijn anders zullen worden genoemd, en bij grote winkels waar men met de auto naartoe komt omdat men veel aankopen doet en men tijdens het winkelen kan opladen.

Ik maakte die bedenking omdat er nogal vaak de vraag komt dat er in elke straat oplaadpunten zouden staan. Dat ligt niet gemakkelijk: je moet rekening houden met mogelijk vandalisme en verder blokkeert men op die manier ook een aantal plaatsen. Dat zou feitelijk een privatisering zijn van de openbare ruimte. We zijn daar voorzichtig mee.

Het is natuurlijk wel zo dat de elektrische wagen niet altijd acht uur moet opladen. Men raadt aan om op te laden telkens men een verplaatsing heeft gedaan. Dan is vijftien minuten genoeg om hem volledig op te laden en kan men weer vertrekken na het winkelen of na een vergadering. We zijn die zaken aan het uitzoeken.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW JACQUELINE ROUSSEAUX

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

betreffende "de problematiek van Brussel als één van de steden met de meeste files".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN,

concernant "l'étude américaine 'Inrix' sur les déplacements des automobilistes et les embouteillages notamment en Région bruxelloise".

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

Mme Jacqueline Rousseaux.- Bruxelles se classe lamentablement au top des villes les plus embouteillées d'Europe et d'Amérique du Nord. Sur la base d'une étude réalisée dans 31 villes européennes - capitales ou villes de plus de 800.000 habitants - par l'éditeur de gps TomTom, Bruxelles se classe sur le même pied que Rome, en troisième ou quatrième position. Nous présentons un niveau global de congestion de 34%, derrière Varsovie, qui culmine à 42%, et Marseille, qui suit avec 41%. Paris, avec 32%, ou Londres, avec 27%, sont derrière nous. Bien plus loin encore, on trouve New York.

Si le nombre de voitures augmente, il est évident que ce n'est pas, et de loin, la seule cause de ce piètre résultat. Notre Région manque notoirement de parkings, et ceci en raison de la politique qui fut menée par elle, il y a des années.

En outre, le rétrécissement constant des voiries - toujours en cours et appelé à se poursuivre pour organiser des sites propres pour les transports en commun, laissant sur une seule voie de longues files d'automobilistes qui n'ont pas d'autre choix que la voiture -, l'accumulation de bandes réservées aux vélos, la mise en sens unique de nombreuses voiries pour faciliter la circulation des cyclistes ou la fermeture de tunnels pour des événements festifs à des heures de circulation importante sont autant d'éléments qui perturbent la fluidité de la circulation.

On sait que 360.000 navetteurs arrivent chaque jour dans notre Région. Jadis, on avait annoncé la création de 16.000 places de parking de transit. Cependant, ces dernières sont restées dans les cartons et j'aimerais savoir ce qu'il en est.

Selon BECI (Brussels Enterprises Commerce & Industry), on prévoit qu'endéans les trois ans, la durée des déplacements dans Bruxelles augmentera de 45% pour une hausse du trafic de 6% dans la capitale. La vitesse moyenne de déplacement n'excédera plus les 15 km/h.

betreffende "de Amerikaanse studie 'Inrix' over de verplaatsingen met de auto en de opstoppingen inzonderheid in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Rousseaux heeft het woord.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).*- *Brussel is een van de meest dichtgeslibde steden in Europa en Noord-Amerika. Op basis van een studie in 31 Europese steden van meer dan 800.000 inwoners klasseert het gps-bedrijf TomTom Brussel op hetzelfde niveau als Rome, op de derde of vierde plaats. De congestiegraad in Brussel bedraagt 34%. Warschau en Marseille spannen de kroon met respectievelijk 42 en 41%. Parijs, met 32%, en Londen, met 27%, doen het heel wat beter dan Brussel, net als New York.*

De stijging van het aantal voertuigen is niet de enige oorzaak van dat erbarmelijke resultaat. Het gewest heeft bijvoorbeeld een schrijnend gebrek aan parkeerplaatsen door het beleid van de voorbije jaren. Ook de versmalling van de wegen voor de inrichting van vrije banen voor het openbaar vervoer, de toename van het aantal fietspaden, de invoering van eenrichtingsverkeer in talrijke straten om het fietsverkeer te vermakkelijken of de sluiting van de tunnels voor feestelijke evenementen op drukke uren verstoren de vlotheid van het verkeer.

Elke dag komen 360.000 pendelaars naar Brussel. In een ver verleden werd de aanleg van 16.000 overstapparkeerplaatsen aangekondigd. Hoe zit het daarmee?

Volgens Brussels Enterprises Commerce & Industry (BECI) zal de duurtijd van de verplaatsingen in Brussel met 45% toenemen voor een verkeerstoename met 6%. De gemiddelde verplaatsingssnelheid zal niet meer dan 15 km/u bedragen.

Het tijdverlies tijdens de spitsuren heeft enorme economische gevolgen en kost elk jaar meer dan 500 miljoen euro. De files zorgen voorts voor heel wat stress bij de automobilist en het gezin dat op hem wacht, wat een negatieve invloed heeft op de gezondheid van die personen.

De files, de langere trajecten ten gevolge van

Le temps perdu par jour et par automobiliste dans les embouteillages, qui est à Bruxelles, je le rappelle, bien supérieur qu'à New York, Paris ou Londres, a des répercussions énormes en termes économiques. En effet, les embouteillages coûtent plus de 500 millions d'euros par an pendant les heures de pointe. Ce temps perdu est également un grand générateur de stress chez l'automobiliste et sa famille qui l'attend. Ce stress a également une influence exécrable sur la santé des individus.

D'autre part, les embouteillages, les circuits plus longs à faire par les voitures pour accomplir leur chemin en raison des changements de circulation - on l'a bien constaté dans le bois de la Cambre - ou des multiples "tours" à faire avant de trouver une place de parking, engendrent une augmentation de la pollution, également nuisible.

Ajoutons à toutes les causes qui créent et amplifient les embouteillages la multiplication des chantiers ouverts partout et en même temps pour des durées anormalement longues. L'on comprend alors les nombreux obstacles à la fluidité de la circulation.

De toute évidence, l'infrastructure existante n'est pas optimisée.

M. le secrétaire d'État, quelles mesures comptez-vous prendre pour améliorer la situation en Région bruxelloise et faciliter aussi le déplacement des automobilistes, pour le plus grand bien de l'économie bruxelloise ?

Je viens de vous entendre évoquer les différentes formes de covoiturage et les modes de transport doux. Or, ces derniers augmentent également les embouteillages car, quand on suit un vélo, on rechigne souvent à le dépasser de peur de l'envoyer dans les cordes. Si vous êtes un automobiliste prudent, vous restez sagement derrière et vous adaptez votre vitesse à celle du vélo. Je ne suis pas du tout opposée aux vélos et je trouve positif de créer des pistes cyclables mais il s'agit de choisir des lieux opportuns. À ce titre, la rue de la Loi ne me paraît pas l'endroit le plus approprié.

Alors que l'on entend beaucoup de projets visant améliorer le confort des cyclistes, que va-t-on faire pour les automobilistes ? Comment va-t-on rencontrer les différents problèmes que je viens d'évoquer ?

veranderde verkeerssituaties en de vele rondjes die nodig zijn om een parkeerplaats te vinden, zorgen bovendien voor meer vervuiling.

De doorstroming van het verkeer wordt ook gehinderd door de werken, die overal tegelijk worden uitgevoerd en abnormaal lang duren.

Het is duidelijk dat de bestaande infrastructuur niet wordt geoptimaliseerd.

Welke maatregelen zult u nemen om de situatie in Brussel en de verplaatsingen van de automobilisten te verbeteren, in het belang van de Brusselse economie?

U hebt verwezen naar de autodeelinitiatieven en de zachte verplaatsingswijzen. Die laatste dragen echter eveneens bij tot de files. Heel wat autobestuurders durven bijvoorbeeld geen fietsers in te halen en passen hun snelheid aan die van de fietser aan. Ik ben totaal niet tegen fietsers gekant, maar het is belangrijk om de fietspaden op de juiste plaatsen aan te leggen. De Wetstraat lijkt mij daarvoor niet het meest geschikt.

Er worden heel wat projecten uitgewerkt om het comfort van de fietsers te verbeteren, maar wat doet u voor de automobilisten?

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

M. Philippe Pivin.- Je vous avais déjà interpellé au mois de juin l'année dernière concernant l'analyse de la société TomTom qui pointait le fait que le réseau routier bruxellois figurait au sommet européen des 50 villes les plus embouteillées.

Vous m'aviez indiqué que les données avaient été définies - je vous cite - "sur une base discutable", que ces données reflétaient peu la réalité sur les voiries du territoire régional. Vous m'aviez indiqué, il y a donc un an, que "Bruxelles Mobilité constatait une stagnation des kilomètres parcourus, une réduction globale des temps de parcours et une augmentation de la charge de trafic sur les voiries secondaires".

Je vous avais entendu et fait confiance, même si personne ne peut nier que notre Région est assez congestionnée. J'avais également relativisé cette étude, en considérant vos explications et les informations que vous nous aviez communiquées.

Aujourd'hui, il semble malgré tout que le constat que vous faisiez à l'époque soit assez peu réaliste. Au contraire, les récentes études démontrent non seulement que vous ne paraissez pas avoir vu juste en 2011, mais qu'en plus, la situation est loin de s'être améliorée, un an plus tard. Par ailleurs, on nous annonce une augmentation de 45% des temps de déplacement à Bruxelles d'ici moins de trois ans.

On sait que les chantiers importants, nécessaires en voirie, sont néfastes pour la fluidité de la circulation. Certes, on se déplace trop en voiture. Cela ne vous empêche pas de suivre votre Plan Iris 2 afin de réorganiser les choses de manière cohérente et de circonscrire cette situation, en matière notamment de parkings de délestage et en corrélation avec l'augmentation de la capacité de l'offre en transports publics.

À cet égard, s'il est vrai que nous n'avons pas suffisamment investi depuis trente ans dans notre mobilité régionale, je tiens tout de même à rappeler que les subsides et les budgets qui visent à augmenter l'offre et la promotion des transports en commun ne créent visiblement pas les effets escomptés.

L'année dernière, vous m'aviez vous-même indiqué

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

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Ik heb u vorig jaar reeds geïnterpelleerd over het onderzoek van de firma TomTom waaruit bleek dat Brussel tot de vijftig Europese steden met de meeste verkeersopstoppingen hoorde.*

U hebt er toen op gewezen dat de onderzoeksresultaten de werkelijkheid niet correct weergaven. Mobiel Brussel had namelijk een stagnatie van het aantal afgelegde kilometers, een algemene daling van de reistijd en een stijging van de verkeersdrukte op secundaire wegen gemeten.

Maar uit recentere studies blijkt nu dat uw gegevens evenmin nauwkeurig waren. Erger, de situatie is er een jaar later helemaal niet op verbeterd en er wordt een stijging met maar liefst 45% van de reistijd verwacht in minder dan drie jaar!

Het is waar dat de omvangrijke wegenwerken negatieve gevolgen hebben op de verkeersdrukte en we ons nog te veel met de auto verplaatsen. Maar dat mag u er niet van weerhouden het Iris 2-plan voort uit te voeren, met onder andere de aanleg van overstapparkings en de verhoging van het openbaar vervoeraanbod.

We investeren misschien al dertig jaar te weinig in onze gewestelijke mobiliteit, maar ik vind dat de financiële middelen voor de promotie van het openbaar vervoer duidelijk niet het gewenste effect hebben.

Vorig jaar liet u weten dat tussen 2000 en 2010 het gebruik van MIVB-voertuigen met 83% was toegenomen, van NMBS-voertuigen met 50% en het aantal fietsers met 300%. Hoewel dat fantastische resultaten lijken, is de verkeerssituatie in Brussel vandaag nog niet verbeterd, integendeel.

Het ziet er dus naar uit dat binnen twee jaar onze snelheid zal beperkt worden tot 15 km/uur. Misschien kunnen we er tegen dan zelfs een Europese hoofdstad zonder auto's van maken, aangezien verplaatsingen met de fiets toch veel sneller gaan.

Welke concrete maatregelen hebt u genomen of zult u nemen om de verkeerssituatie te verbeteren? Het

qu'entre 2000 et 2010, la fréquentation des véhicules de la STIB avait augmenté de 83%, que celle de la SNCB avait augmenté de 50% et que le nombre des cyclistes avait augmenté de 300%.

Il s'agit de résultats fabuleux, mais ceux-ci ne semblent malheureusement pas avoir désengorgé notre ville. Au contraire, on constate que la tendance s'inverse.

Il semble donc que l'on doive se résoudre à rouler à 15km/h en moyenne d'ici deux ans. Sans doute pourrez-vous alors imaginer notre capitale nationale et européenne sans aucune voiture ! En effet, je vois mal qui pourra encore se déplacer en voiture puisque nous irons sans nul doute beaucoup plus vite en vélo ou en trottinette.

Pouvez-vous nous préciser les mesures que vous avez prises et que vous comptez prendre pour combattre cet état de fait ? Si nous sommes tous conscients que les déplacements en ville doivent évoluer et se moderniser, on sait aussi qu'une ville comme la nôtre ne peut se concevoir ou se développer sans prendre en considération les voitures ou les véhicules de transports de marchandises.

Cette étude nous place au rang des très mauvais élèves.

Dès lors, quelles mesures ciblées avez-vous engagées depuis le début de votre mandat pour réduire les embouteillages sur le réseau routier en Région bruxelloise ?

Quels constats précis faites-vous des conclusions de cette étude d'Inrix compte tenu de la répétition du mauvais classement international de la Région bruxelloise en la matière ?

Quels contacts avez-vous pris auprès de votre collègue des travaux publics afin d'évaluer les mesures engagées au niveau des aménagements urbains qui pourraient combattre cette situation anormale ?

Qu'en est-il des 16.000 places de parking prévues dans le Plan Iris 2 ? Est-il exact, comme je l'ai lu il y a quelques jours, que 1800 emplacements seraient actuellement disponibles ? Est-il vrai que le fonctionnement et l'encadrement des parkings actuels ne soient plus gérés par personne ? Y a-t-il

is noodzakelijk om de mobiliteit in de stad te moderniseren, maar in het beleid moet er ook oog zijn voor het auto- en vrachtwagenvervoer.

Welke conclusies trekt u uit de resultaten van het onderzoek van Inrix?

Welke contacten hebt u met uw collega belast met Openbare Werken om de maatregelen op stedenbouwkundig vlak die de situatie mee moeten helpen verbeteren, te evalueren?

Hoe ver staat het met de 16.000 parkeerplaatsen in het Iris 2-plan? Klopt het dat momenteel slechts 1800 plaatsen beschikbaar zijn? Wie beheert de bestaande parkings? Wat is het tijdschema voor de ingebruikneming van de nieuwe parkings?

Kortom, wat doet u concreet om de vooropgestelde doelstelling om de verkeersdruk tegen 2018 met 20% te doen dalen, te verwezenlijken?

un calendrier de mise en activité de ces parkings ?

L'objectif que nous nous sommes fixé est de réduire le trafic de 20% d'ici 2018, que mettons-nous en place concrètement pour l'atteindre ?

Quelques vœux pieux ne peuvent résoudre la situation actuelle, nous devons, à très court terme, mettre en place des mesures concrètes et efficaces.

Discussion conjointe

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

M. Arnaud Pinxteren.- Je ne comptais pas réagir, mais j'ai entendu de telles énormités que je me permets de le faire. Nous avons notamment eu des débats cet après-midi sur les questions de pollution de l'air. Effectivement, il y a des embouteillages. C'est dramatique et cela pose la question importante de la mobilité pour une ville capitale. On peut, certes, se baser sur les gps et constater les nombreux embouteillages, mais il est plus intéressant d'en percevoir et d'en connaître l'origine.

Avons-nous pu opérer une analyse plus fine des raisons de ces congestions ? Est-ce à cause de la mise à deux bandes des boulevards du centre afin de pouvoir installer des pistes cyclables ? Est-ce parce que 200 personnes se rendent au travail seules dans leur voiture, parce que la voiture est de toute façon fournie par leur entreprise ?

Ce sont ces questions qu'il faut se poser. Cela invite à une réflexion sur des solutions complexes et transversales qui appellent des réponses à différents niveaux de pouvoir. Par rapport à ce constat d'embouteillage, quelles sont les initiatives que vous avez prises avec les autres niveaux de pouvoir pour faire face aux sources de cette congestion ?

Enfin, l'objectif de réduction de 20% du trafic automobile ne s'inscrit pas contre les gens, mais bien pour eux. Il vise une meilleure mobilité et une meilleure qualité de vie en ville. Pour des élus bruxellois, c'est un minimum de défendre un objectif d'une telle importance.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Honnêtement, je pensais qu'on allait me féliciter

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *Er is in onze hoofdstad inderdaad een fileprobleem, met als gevolg meer luchtvervuiling en een verstoorde mobiliteit. Dan is het vooral belangrijk om na te gaan waarom files ontstaan.*

Werd er grondig onderzocht wat de oorzaken van de files zijn? Zijn ze te wijten aan het feit dat rijstroken op de centrale lanen tot fietspaden werden omgevormd? Of omdat tweehonderd pendelaars helemaal alleen in hun bedrijfswagen naar het werk rijden?

Welke initiatieven hebt u samen met beleids mensen van andere overheden genomen om de oorzaken van de files weg te werken?

Wij willen het autoverkeer met 20% terugdringen, niet om het de burgers moeilijk te maken, maar om de mobiliteit en de levenskwaliteit te verbeteren. Dat moeten alle Brusselse verkozenen nastreven.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Eerlijk gezegd hoopte ik vandaag*

aujourd'hui : il y a un an, nous étions le champion des embouteillages, la première ville d'Europe en la matière. Aujourd'hui, nous sommes descendus à la quatrième place. La situation s'est donc fortement améliorée, et ce même en quelques semaines, car une autre étude menée il y a un mois et demi nous classait encore à la deuxième place.

Je dis cela en guise de boutade pour montrer qu'il s'agit d'une base discutable : les documents évoqués ne sont pas de réelles études, mais des listes fournies par des firmes commerciales qui veulent avant tout vendre des gps et ont donc tout intérêt à mener ce genre de débats.

Je n'ai pas vu l'étude de BECI, mais il s'agit évidemment d'un autre organisme qui veut faire pression pour que les choses bougent dans la direction qu'il désire. Selon lui, dans deux ans, on se déplacera à Bruxelles à une vitesse moyenne de 15km/h.

D'où BECI tient-il cette information ? Mon administration, elle, n'est pas capable de calculer les choses de la sorte. En tout cas, si l'on doit descendre jusqu'à 15km/h, j'invite tout le monde à prendre son vélo pour être beaucoup plus rapide ! Il ne serait pas très intelligent de continuer à utiliser la voiture dans une situation pareille.

Si je ne crois pas vraiment à ces prétendues études, comme vous, je suis cependant attentif à garantir la meilleure fluidité à tous les modes de déplacement dans notre Région : les modes actifs représentés par les piétons et les cyclistes, les transports publics, mais aussi - vous ne me croirez sans doute pas - les voitures.

M. Pinxteren fait référence à la diminution de 20% de la pression automobile : c'est aussi dans cette optique que nous agissons ! Nous savons que pour certaines personnes, la voiture est indispensable, mais je ne suis pas d'accord avec Mme Rousseaux lorsqu'elle dit que c'est le cas de tous les automobilistes : nous savons par des enquêtes qu'un certain nombre de déplacements effectués en voiture pourraient l'être autrement.

Je vais travailler auprès de ce public cible, qui dispose d'autres modes de déplacement. Si ces usagers acceptent de renoncer à leur voiture pour une partie de leurs transports, cela aura automatiquement un impact sur la pression

felicitaties te krijgen: een jaar geleden waren we 'kampioen fileleed', anderhalve maand geleden stonden we nog op de tweede plaats en vandaag zakken we naar de vierde plaats. Zo blijkt althans uit de lijsten die gps-bedrijven bijhouden.

Ik heb geen kennis van de studie van Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), maar die organisatie oefent natuurlijk druk uit om een en ander in een bepaalde richting te laten evolueren. BECI voorspelt dat de Brusselse chauffeurs binnen twee jaar nog amper 15 km/uur zullen halen. Maar waar haalt BECI die informatie vandaan? Mijn administratie kan zo iets niet berekenen. Als de voorspelling van BECI waar is, verplaatst men zich beter met de fiets: die rijdt sneller.

Ik hecht weinig geloof aan de zagezegde studies die u aanhaalt. Dat neemt niet weg dat ik een vlotte doorstroming voor zowel voetgangers, fietsers en openbaar vervoer als - jawel - de auto nastreef.

Met onze maatregelen willen wij het autoverkeer met 20% verminderen. Dat is mogelijk want uit enquêtes leren we dat men niet voor alle verplaatsingen de auto nodig heeft.

Ik richt mij op de doelgroep die over andere vervoerswijzen beschikt. Als die mensen voor een deel van hun verplaatsingen de wagen opgeven, vermindert automatisch de druk van het autoverkeer en zal het verkeer ook vlotter verlopen.

Zoals De Standaard enkele weken geleden terecht schreef, is een file een straf voor wie ze veroorzaakt. Zonder wagen staat men nooit in de file.

Het is momenteel echter zeker niet onze bedoeling om het autoverkeer tot nul te herleiden.

automobile qui devrait diminuer de 20%. La fluidité devrait alors être beaucoup plus grande que celle que nous connaissons aujourd'hui.

Il y a quelques semaines, un éditorial paru dans le quotidien *De Standaard* relevait qu'un embouteillage était une source de souffrance pour ceux-là mêmes qui l'ont créé. Si l'on n'a pas de voiture, on ne subit pas d'embouteillage.

Une fois encore, il ne s'agit pas de réduire la pression automobile à zéro pour le moment.

Mme Jacqueline Rousseaux.- Pour le moment ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- En effet car, en 2040, la situation à Bruxelles sera totalement différente, vu les options disponibles. L'Union européenne prévoit des villes sans voitures partout en Europe en 2050. Pourquoi Bruxelles devrait-elle être une exception ?

Aujourd'hui, certaines personnes n'ont pas d'alternative aux déplacements en voiture, mais la majorité des automobilistes a la possibilité de recourir à un mode de transport alternatif. Il faut leur demander de le faire.

Lorsque vous me dites qu'énormément de moyens sont investis dans les transports publics pour peu de résultats, je ne suis pas d'accord avec vous. Une croissance de 80%, c'est tout de même important. Quant au vélo, on parle d'une croissance de 300% !

Certes, ce n'est pas assez, et je veux aller beaucoup plus loin. N'oubliez pas que les moyens budgétaires consacrés à la voirie pour la circulation automobile dans les tunnels sont toujours dix fois supérieurs à ceux alloués au vélo. Il convient de ne pas oublier non plus que, si les transports publics disparaissaient, aucune voiture ne pourrait plus bouger. Chaque personne qui utilise un tram, un bus ou un métro fait un geste envers les automobilistes. Voyons-le de cette manière.

J'en veux pour preuve la situation qu'a créée il y a un peu plus d'un an une grève de la STIB. Généralement, lorsque la STIB fait grève, de nombreuses personnes prennent un jour de congé, pensant que la circulation sera catastrophique. La circulation bruxelloise est donc généralement très calme ces jours-là. Or, cette fois, la grève a été

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (*in het Frans*).- Momenteel?

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *De Europese Unie streeft naar autovrije steden in heel Europa tegen 2050. Waarom zou Brussel een uitzondering zijn?*

Momenteel hebben sommige autobestuurders geen alternatief, maar de meesten hebben dat alternatief wel en zouden daarvoor moeten kiezen.

Ik ben het er niet mee eens dat er in het openbaar vervoer veel middelen geïnvesteerd zijn, zonder veel resultaat. Een groei met 80% is aanzienlijk. Voor de fietsinfrastructuur bedraagt de groei zelfs 300%!

Natuurlijk is dat nog niet voldoende. Overigens gaat er nog steeds tien keer meer geld naar het autoverkeer in de tunnels dan naar het fietsverkeer. En als het openbaar vervoer afgeschaft wordt, kan geen enkele wagen nog voor- of achteruit. Wie het openbaar vervoer gebruikt, helpt dus ook de automobilisten.

U hebt het over stakingen bij de MIVB. De staking van ruim een jaar geleden was nogal laat aangekondigd waardoor veel werknemers, in plaats van een dag vakantie te nemen, met de wagen kwamen, met als gevolg dat het verkeer in Brussel volledig vastzat.

Investeringen in openbaar vervoer zijn dus geen uitgaven die ten koste gaan van de automobilisten.

Ze zijn ook belangrijk voor de economie: we moeten de druk van het autoverkeer verminderen om leveringen te kunnen garanderen. Momenteel vergt een levering op het gewestelijke grondgebied

annoncée tardivement et les gens n'ont pas eu le temps d'avertir leur employeur. Chacun est donc venu en voiture, ce qui a occasionné de tels embouteillages que tout était bloqué. Il a fallu attendre 23 heures pour que le dernier embouteillage se résorbe.

Cela prouve que, s'il n'y a pas de transport public, plus rien ne bouge. Il ne faut donc pas considérer les investissements dans les transports publics comme des dépenses faites au détriment des automobilistes.

Nous avons l'obligation de travailler sur ce point, également pour améliorer la qualité économique de notre Région. Si nous voulons garantir les livraisons, nous devons nous assurer que la pression automobile diminue. Actuellement, une livraison à l'intérieur de Bruxelles prend deux à trois fois plus de temps qu'une livraison à l'extérieur de Bruxelles. Le fait que les transports de marchandises soient ralentis ou empêchés par le trafic a donc un coût économique.

Le raisonnement qui consiste à dire que l'on n'est pas opposé aux sites propres pour les transports en commun pour autant qu'ils ne soient pas aménagés au détriment des voitures n'est pas pertinent. Il faut se placer dans la réalité de notre ville. Il y a beaucoup de rues à Bruxelles où il n'est pas possible de prévoir un trottoir, un parking, une piste cyclable, deux bandes de circulation pour les voitures et un site propre pour les transports en commun. Nous devons donc forcément faire des choix. C'est le visage de notre ville qui nous l'impose.

Si vous dites que vous n'êtes pas contre les vélos, mais qu'ils provoquent des embouteillages, je peux vous assurer que les cyclistes n'aiment pas se retrouver parmi les voitures, qu'ils préfèrent rouler sur une piste cyclable. Pour en créer, nous devons cependant retirer de l'espace à la voiture, sur les places de parking, par exemple. Dans ce cas, vous me reprocherez la diminution des places de parking !

Pour améliorer la mobilité de Bruxelles, nous devons poser des choix. C'est ce que fait le Plan Iris 2, qui émet des constats et propose des solutions adaptées. Iris 2, c'est la promotion de la marche, du vélo et des transports publics, et la diminution de la pression automobile de 20%, afin

twee tot drie keer meer tijd dan een levering buiten Brussel.

Pleiten voor openbaar vervoer in eigen bedding zonder dat het autoverkeer aan ruimte moet inboeten, gaat niet op. Er zijn veel straten in Brussel waar er geen plaats is voor een voetpad, parkeerplaatsen, een fietspad, twee rijstroken voor wagens en een eigen bedding voor het openbaar vervoer. We moeten noodgedwongen keuzes maken.

U zegt dat de fietsers files veroorzaken. Ik kan u verzekeren dat de fietsers ook liever op een fietspad rijden in plaats van tussen de wagens. Maar als ik die fietspaden aanleg, verwijt u mij dat ik parkeerplaatsen afschaf!

Voor een betere mobiliteit in Brussel moeten we keuzes maken. Die hebben we gemaakt in het Iris 2-plan, waarin maatregelen zijn opgenomen ter bevordering van 'stappen, fietsen en openbaar vervoer' en dat de doelstelling bevat om het autoverkeer met 20% te verminderen.

Door het Iris 2-plan uit te voeren, werken we aan al die voornemens.

De studies bevestigen dat we op de goede weg zitten. Uit de nationale mobiliteitsenquête Belgian Daily Mobility blijkt dat het aantal afgelegde kilometers op het Brusselse grondgebied met 4% verminderd is en dat de Brusselaars vaker alternatieven voor de wagen kiezen voor hun woon-werkverkeer.

We hebben ook heel wat eigen beddingen en fietspaden gecreëerd en de ruimte voor het autoverkeer verminderd ten voordelen van alternatieve vervoerswijzen. Er zijn nog steeds files, maar er zijn minder wagens en ze leggen minder kilometers af.

Als reizigers even vaak de auto zouden blijven gebruiken en als we ons beleid prioritair op de auto zouden toespitsen, zou het gewest door de verwachte demografische groei 60.000 bijkomende parkeerplaatsen moeten creëren. Dat zou ten koste gaan van fietspaden en eigen beddingen voor bussen en trams.

Het klopt niet dat er te veel ruimte naar de alternatieve vervoerswijzen gaat. Daarvoor is er net te weinig ruimte. Er is een radicale omslag

que Bruxelles retrouve sa mobilité.

Iris 2, c'est aussi la mise en œuvre de toutes ces propositions. C'est à l'application d'Iris 2 et de ses mesures que nous travaillons actuellement.

Les études nous confirment que nous sommes sur la bonne voie. Il ressort de l'enquête nationale sur la mobilité Belgian Daily Mobility (Beldam) que le nombre de kilomètres parcourus sur le territoire de la Région bruxelloise a diminué de 4% et que les Bruxellois ont réduit significativement le recours à l'automobile pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Il est clair qu'il y a encore des embouteillages à Bruxelles. Je vous rappelle néanmoins que nous avons créé des sites propres et de nombreuses pistes cyclables. Nous avons également réduit l'espace dédié à l'automobile en faveur des modes de déplacement alternatifs.

Les embouteillages ne concernent plus deux bandes de circulation comme autrefois, mais seulement une. Le nombre de voitures a été réduit, ainsi que le nombre total de kilomètres parcourus par les automobiles sur le territoire bruxellois.

En donnant la priorité à l'automobile, et compte tenu de l'accroissement démographique, dans l'hypothèse où le recours à la voiture serait identique à celui que nous connaissons aujourd'hui, nous aurions besoin de créer 60.000 places de parking supplémentaires, soit une surface considérable. Il faudrait dès lors supprimer les pistes cyclables et les sites propres des bus et des trams.

Votre raisonnement selon lequel une surface trop importante est dédiée aux modes alternatifs de déplacement ne tient pas la route. En comptabilisant ces différents éléments, vous constaterez qu'il n'existe pas suffisamment d'espace à Bruxelles pour cette option. Il faut donc opérer un changement radical au niveau des modes de déplacement.

Celui-ci pourra être réalisé pour autant que des alternatives soient développées, parallèlement à la circulation automobile. Promouvoir ces modes alternatifs auprès du public l'incitera à faire un choix responsable en faveur de l'amélioration de sa qualité de vie et de celle de tous les Bruxellois.

nodig. Die kan er alleen komen als er goede alternatieven voor de privéwagens ontwikkeld worden. Dan pas kunnen we het publiek ervan overtuigen om een verantwoorde keuze te maken die de levenskwaliteit van de Brusselaars verbetert.

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

Mme Jacqueline Rousseaux.- Votre réponse est plus une profession de foi qu'une réponse aux questions précises que je vous ai posées concernant le manque de parkings et le rétrécissement constant des voiries. Vous répondez qu'il faut faire de la place aux vélos et que cela impose, dans certains cas, de rétrécir la voirie.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Les parkings Villo peuvent, dans certains cas, servir à garer sa voiture.

Mme Jacqueline Rousseaux.- Dans ma commune, les parkings Villo récemment installés tiennent peu compte des piétons. Les véhicules Villo sont, en outre, très peu utilisés.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Des véhicules Villo peu utilisés ? Vivez-vous à Bruxelles ?

Mme Jacqueline Rousseaux.- L'utilisation varie d'une commune à l'autre, notamment en fonction du relief. L'aménagement de certains parkings Villo est choquant parce qu'il empiète sur l'espace des piétons.

(Rumeurs)

Vous faites l'apologie du vélo en oubliant que ce mode de transport est réservé à des privilégiés : des gens en parfaite santé, qui n'ont pas de problèmes d'équilibre, pas de handicap, qui n'ont mal nulle part, qui peuvent se permettre de prendre le vélo parce qu'ils ne doivent pas nécessairement être impeccables à leur arrivée au travail, qui ne doivent pas conduire leurs enfants, leur conjoint ou leurs collègues, qui ne doivent pas faire de courses, qui ne doivent pas transporter de dossiers importants, etc.

De plus, par temps froid et pluvieux, le vélo n'a pas tellement de succès. Par contre, la voiture reste le moyen de déplacement privilégié, parce qu'il est le plus pratique pour la plupart des gens.

Quant aux utilisateurs des transports en commun, ils sont régulièrement pris en otage par les grèves de la STIB, des TEC et de la SNCB, et contraints de prendre un jour de congé. Sans parler de

De voorzitter.- Mevrouw Rousseaux heeft het woord.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (in het Frans).- *U spreekt een geloofsbelijdenis uit in plaats van een antwoord op mijn vragen te geven over het gebrek aan parkeerplaatsen en het voortdurend versmallen van de wegen. U zegt dat fietsers meer plaats nodig hebben en dat daar soms wegen voor moeten verdwijnen.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *De Villoparkings kunnen in bepaalde gevallen dienen als autoparking.*

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (in het Frans).- *In Ukkel hinderen de Villoparkings de voetgangers. Bovendien worden de fietsen bijna niet gebruikt.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Weinig gebruikte Villofietsen? Woont u wel in het Brussels Gewest?*

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (in het Frans).- *In gemeentes met veel hoogteverschillen worden ze niet veel gebruikt. En de parkings staan op het voetpad.*

(Rumoer)

U bejubelt de fiets en vergeet dat het een voertuig voor geprivilegieerden is: gezonde mensen, zonder evenwichtsproblemen, handicap of pijn, die het zich kunnen veroorloven de fiets te gebruiken omdat ze niet netjes gekleed op hun werk moeten aankomen, die geen kinderen, partner of collega's moeten meenemen, geen boodschappen moeten doen of geen belangrijke dossiers moeten vervoeren.

Bij koud regenweer is de fiets niet populair. Iedereen kiest in dat geval voor de auto omdat dat praktischer is.

Wie het openbaar vervoer gebruikt, wordt regelmatig gegijzeld door stakend personeel en moet dan een dag vakantie opofferen. En dan heb ik het nog niet over de onveiligheid en de gebrekkige dienstverlening.

Ik ben niet tegen de fiets en het openbaar vervoer, maar een zeker evenwicht is nodig. Buiten de piekuren rijden abnormaal lange trams nagenoeg

l'insécurité qui règne sur le réseau ou de l'insuffisance de ce dernier, qui prive de nombreuses personnes de l'accès aux transports en commun parce que ceux-ci sont trop distants de chez eux.

Je ne suis pas pour autant opposée au vélo et aux transports en commun, mais il convient de préserver un certain équilibre. La mise en service de trams anormalement longs, qui circulent quasiment à vide en dehors des heures de pointe, encombrant la circulation, exigent d'énormes investissements et l'abattage d'arbres, est une aberration.

Selon moi, on crie injustement haro sur les automobilistes. J'admets que beaucoup utilisent leur voiture par pure facilité, alors qu'ils pourraient s'en passer, mais cela ne représente pas la majorité des automobilistes. La voiture doit rester la bienvenue dans notre Région.

Il est bon qu'une ville lance des chantiers, c'est une preuve de son dynamisme. Il arrive cependant que des chantiers soient ouverts durant de longs mois, avec à peine deux ouvriers présents, voire aucun ouvrier du tout, pendant des journées entières. Ne pourrait-on pas imposer des délais plus courts pour la réalisation des travaux, afin de réduire les embouteillages ?

M. le président.- Je rappelle que vous partagez votre temps de parole avec M. Pivin.

Mme Jacqueline Rousseaux.- Je lui cède donc la parole, mais j'aimerais recevoir une réponse concernant les parkings.

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

M. Philippe Pivin.- Je crois que, d'un point de vue intellectuel, vous ne pouvez pas balayer des études sous prétexte qu'elles sont réalisées par des sociétés commerciales qui essaient de vendre un maximum de gps. Si l'une édite bel et bien des gps, l'autre, Inrix en l'occurrence, est un fournisseur d'informations sur le trafic et n'est donc pas intéressée par la vente du plus grand nombre possible de gps.

La meilleure manière de persuader votre auditoire que vous ne présentez pas ce que Mme Rousseaux appelle un "catalogue de bonnes intentions", c'est

leeg rond, ze houden het verkeer op, er wordt enorm veel in geïnvesteerd en er worden bomen voor gekapt, dat is absurd.

Automobilisten worden ten onrechte gebrandmerkt. Sommigen gebruiken hun auto uit gemakzucht, maar dat is een minderheid. De auto moet welkom blijven in Brussel.

Werven in de stad wijzen op een zekere dynamiek. Maar op sommige werven zijn amper twee werkmannen te bespeuren en slepen de werken maandenlang aan. Kunnen de termijnen voor werken niet worden ingekort, zodat de files beperkt blijven?

De voorzitter.- Ik herinner u eraan dat u de tijd voor uw betoog deelt met de heer Pivin.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (in het Frans).- *Ik laat de heer Pivin spreken, maar ik wil een antwoord wat betreft die parkeerplaatsen.*

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Intellectueel gezien is het onaanvaardbaar studies van de tafel te vegen omdat ze worden uitgevoerd door commerciële bedrijven die trachten zoveel mogelijk gps-toestellen te verkopen. Bovendien is één van de bedrijven, Inrix, geen gps-ontwerper, maar een leverancier van verkeersinformatie.*

Als u van mening bent dat de reële tendens niet strookt met de twee studies, moet u dat kunnen bewijzen aan de hand van een studie door uw eigen diensten. Zij zijn daartoe perfect in staat. Zij hebben bovendien de hand in de maatregelen die in

donc peut être d'entreprendre vous-même une étude sur le niveau des embouteillages en Région bruxelloise.

Je crois que vous disposez de services qui sont capables de le faire. Si vous considérez que la tendance est inverse à celle qui est publiée par les sociétés qui font des études, démontrez-le au travers d'une étude émanant de vos propres services. Ils ont également la main sur les mesures qui sont prises dans le cadre d'Iris 2, tant du point de vue de leur nature que de la cadence à laquelle elles sont exécutées.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Vous avez raison au sujet de l'étude d'Inrix, à propos de laquelle quelques remarques s'imposent cependant.

D'abord, le territoire concerné par cette étude est largement supérieur à celui de la Région de Bruxelles-Capitale. Il inclut le ring et la zone de Zaventem. Ensuite, seuls les axes routiers importants ont été étudiés. Nous ignorons la manière dont ils ont été choisis, mais les autoroutes pèsent sûrement lourdement sur les résultats.

Or, les problèmes de congestion les plus importants se posent sur le ring et sur les autoroutes qui y donnent accès. Il est vrai que j'ai surtout évoqué l'étude réalisée par TomTom, qui nous offre très peu de données.

Par ailleurs, Mme Rousseaux évoque des trams vides. Évidemment, les trams acquis l'ont été pour avoir une capacité d'absorption suffisante aux heures de pointe. Nous n'allons pas changer ces voitures pour les remplacer par de plus petites voitures en cours de journée : d'abord, parce que nous n'en disposons pas, et ensuite parce que cela prendrait un temps considérable.

Mme Jacqueline Rousseaux.- Il suffit de privilégier, aux heures de pointe, deux trams plus petits plutôt qu'un long. Le reste de la journée, le tram plus petit suffit.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- N'oubliez pas que l'on privilégie des parcours plus longs pour éviter les ruptures de charge.

het kader van het Iris 2-plan worden genomen, zowel wat de aard van die maatregelen betreft als het ritme waarop ze worden uitgevoerd.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *U hebt gelijk wat de studie van Inrix betreft, maar ik heb toch enkele bemerkingsen.*

Het bestudeerde grondgebied is groter dan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook de Ring, de luchthavenzone en de grote verkeersassen werden bekeken. De snelwegen wegen zwaar door in de resultaten.

De files staan vooral op de Ring en de aansluitende snelwegen. Ik had het over de studie van TomTom, die weinig gegevens bevat.

Mevrouw Rousseaux sprak over lege trams. We hebben trams gekocht die voldoende plaats bieden tijdens de piekuren. In de daluren kleinere rytuigen inzetten, is geen optie: ten eerste zijn die er niet en ten tweede zou dat te veel tijd kosten.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux *(in het Frans).*- *Tijdens de spits kunnen er beter twee korte trams rijden dan één lange. Op andere uren volstaan korte trams.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Lange trajecten krijgen nochtans de voorkeur. Zo zijn er minder overstappen.*

Mme Jacqueline Rousseaux.- Et pourtant, les ruptures de charge ont fortement augmenté à certains endroits.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Ces ruptures de charge ont été décidées en 2009 pour des raisons de vitesse commerciale, mais l'on préfère néanmoins des distances plus longues. Prenez la ligne 4. Dans le centre-ville, il est très rare qu'elle ne soit pas remplie. Elle se vide plus loin, à Neder-Over-Heembeek, par exemple.

N'oubliez pas non plus que le taux d'utilisation de la voiture est en baisse : nous sommes presque à une personne par voiture, contre 1,2 personne en 2000. On ne peut aller plus bas ! Cela signifie que le covoiturage est peu pratiqué à Bruxelles.

Vous dites que tout le monde ne peut pas faire du vélo, mais ce n'est pas ce que nous prônons. Lorsque je parle d'une diminution de 20%, cela ne concerne pas la majorité des gens. N'oubliez pas que 50% des Bruxellois n'ont pas de voiture. Dans des villes comme Amsterdam ou Copenhague, le taux d'utilisation du vélo pour le trajet domicile-travail est nettement plus élevé. Il est de 38% à Copenhague. Or, on ne peut pas dire que les Bruxellois sont moins aptes à utiliser le vélo que les habitants de Copenhague.

Mme Jacqueline Rousseaux.- Amsterdam et Copenhague ont un relief totalement plat, au contraire de Bruxelles qui ne fait que monter et descendre.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Nous atteignons un pourcentage de 4% à Bruxelles, contre 38% à Copenhague. Il nous reste donc une grande marge. De plus, notre population est la plus jeune du pays. La plupart des gens sont donc parfaitement capables de rouler à vélo et, heureusement, ils le font de plus en plus.

Je le répète, nous voulons que chacun utilise le mode de déplacement le plus adapté à ses besoins. Mais le raisonnement consistant à dire "j'utilise ma voiture parce que j'aime rouler en voiture" n'est plus tenable face au manque d'espace.

Nous devons avoir le courage d'inciter les gens qui doivent effectuer de courts déplacements et qui ont accès à des alternatives à les utiliser réellement.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (in het Frans).- Toch is het aantal overstappen op bepaalde plaatsen fors toegenomen.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- Die beslissing werd genomen in 2009 om de reissnelheid te verbeteren. Toch krijgen lange afstanden de voorkeur.

Momenteel tellen we slechts één persoon per auto, terwijl dat in 2000 nog 1,2 was. Autodelen is niet erg in trek in Brussel.

Volgens u kan niet iedereen fietsen. De daling van 20% heeft echter geen betrekking op de meeste mensen. De helft van de Brusselaars bezit immers geen auto. In Amsterdam en Kopenhagen wordt de fiets veel vaker gebruikt voor het woon-werkverkeer. Waarom zouden Brusselaars dat niet kunnen doen?

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (in het Frans).- Amsterdam en Kopenhagen zijn vlakke steden, in tegenstelling tot Brussel.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- In Brussel rijdt 4% van de inwoners met de fiets naar het werk, in Kopenhagen 38%. Er is dus een grote marge. De inwoners van Brussel zijn bovendien de jongste van het land en kunnen bijgevolg zonder probleem fietsen. Dat doen ze gelukkig ook steeds meer.

Wij willen dat iedereen het vervoermiddel kiest dat het meest geschikt is, maar de autogebruiker moet beseffen dat hij door het gebrek aan ruimte in Brussel niet zomaar ten allen tijde de auto kan blijven nemen.

We moeten de burger durven aanmoedigen om voor korte verplaatsingen alternatieve vervoermiddelen te gebruiken. Anders blijven de Brusselse files de

C'est en effet aussi à eux que Bruxelles doit son classement parmi les villes les plus embouteillées.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pinxteren.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la mise en œuvre des 'tourne-à-droite' cyclistes".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Avant toute chose, j'aimerais offrir mes services pour la "bike experience" à Mme Rousseaux. Je veux bien l'accompagner de son domicile à son travail, afin de la seconder en vélo et lui montrer que ce moyen de transport est possible même lorsque l'on "transporte des dossiers importants"!

Le 26 mai 2010 et le 29 février dernier, je vous interrogeais sur la possibilité d'instaurer des "tourne-à-droite" pour cyclistes en Région bruxelloise. Vous m'avez confirmé votre intérêt pour la mise en œuvre de cette mesure, qui est de nature à favoriser la circulation des cyclistes, même s'il y a des précautions à prendre pour que, comme pour les sens uniques limités, cette évolution se passe sans heurts.

Malgré certaines objections juridiques, vous avez décidé - et je vous en félicite - d'aller de l'avant et de considérer que la loi instaurant la possibilité du tourne-à-droite moyennant l'apposition d'un panneau ad-hoc était juridiquement supérieure à

langste ter wereld.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Pinxteren.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de regeling voor het rechts afslaan van de fietsers".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*):- *Mevrouw Rousseaux, ik wil u best helpen om te leren fietsen, zodat ik u kan tonen dat de fiets een efficiënt vervoermiddel is.*

Mijnheer De Lille, ik stelde u op 26 mei 2010 en 29 februari 2012 al vragen over de mogelijkheid om fietsers rechts af te laten slaan bij een rood licht. U zei dat u die maatregel wilde bestuderen. Hij zou er immers toe bijdragen dat fietsers zich vlotter kunnen verplaatsen, al zou hij wel gepaard moeten gaan met veiligheidsmaatregelen.

Hoewel er juridische bezwaren rijzen tegen de maatregel, hebt u terecht beslist om hem toch in te voeren. U zult daarvoor nieuwe verkeersborden laten plaatsen, ook al bepaalt het verkeersreglement dat verkeerslichten primeren op verkeersborden.

De fietscel van het gewestbestuur zou de maatregel testen op een aantal kruispunten en een informatiecampagne organiseren voor fietsers en

l'arrêté royal du Code de la route qui donne la primauté aux feux sur les panneaux.

Vous avez ainsi annoncé que la Cellule vélo de l'administration régionale allait étudier l'aménagement d'une série de carrefours de tests, ainsi que le lancement d'une campagne d'information à l'attention des cyclistes et automobilistes.

Aujourd'hui, vous avez invité la presse à l'inauguration des nouveaux panneaux B22 et B23, qui autorisent ces tourne-à-droite.

Je souhaiterais donc faire le point avec vous sur l'avancement de ce dossier et en particulier, savoir si les carrefours tests annoncés ont été définis. J'imagine que oui. Dans l'affirmative, quels sont-ils, quand seront-ils aménagés, et combien de temps durera la phase de test annoncée ?

Quelles mesures d'information et de sensibilisation ont-elles été élaborées et quel est le calendrier de leur diffusion ? Au-delà de la phase de test, quels moyens la Région mettra-t-elle en œuvre pour généraliser autant que possible l'aménagement de ces tourne-à-droite sur les voiries tant régionales que communales ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- La loi fédérale du 28 décembre 2011, entrée en vigueur le 13 février 2012 et autorisant les cyclistes à passer au feu rouge en présence d'un panneau de signalisation B22 ou B23, permet surtout, dans un milieu urbain dense tel que celui de Bruxelles, de réduire le temps de trajet des cyclistes.

Il s'agit donc d'une mesure qui rend le vélo comme mode de déplacement alternatif à la voiture plus attractif, certainement dans le contexte bruxellois, où l'on rencontre de nombreux feux de signalisation sur de très courtes distances. Cette réglementation s'inscrit dans les objectifs politiques du Plan régional de mobilité Iris 2, raison pour laquelle j'ai organisé la phase de test de cette mesure le plus rapidement possible en collaboration avec Mme Grouwels.

Les dix endroits de test qui ont été sélectionnés, où les panneaux ont été installés le 18 juin, sont : les carrefours Loi-Schuman, Loi-Arlon, Loi-Spa, Loi-

automobilisten.

Vandaag stelde u de nieuwe verkeersborden voor aan de pers.

Hebt u al beslist op welke kruispunten de maatregel wordt getest? Wanneer zullen ze daarvoor in gereedheid worden gebracht? Hoe lang zal de testfase duren?

Welke maatregelen neemt u op het gebied van informatieverstrekking en bewustmaking? Wat is de planning? Welke middelen zult u inzetten om de maatregel na de testfase te veralgemenen?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Dankzij de federale wet van 28 december 2011, die op 13 februari 2012 van kracht werd en fietsers toelaat een rood verkeerslicht te negeren indien er een verkeersbord B22 of B23 aanwezig is, kunnen fietsers in een dichtbevolkt stedelijk gebied als Brussel hun reistijd aanzienlijk verkorten.*

De maatregel maakt de fiets als alternatief vervoermiddel aantrekkelijk en past in de beleidsdoelstellingen van het Iris 2-plan. Daarom lieten mevrouw Grouwels en ik de testfase zo snel mogelijk uitvoeren.

Op 18 juni werden borden aangebracht op de kruispunten Wet-Schuman, Wet-Aarlen, Wet-Spa, Wet-Tweekerken en Wet-Handel, de helling naar beneden Kruidtuin-Pacheco, waar twee borden staan, de helling naar boven Kruidtuin-Pacheco aan Passage 44, Vooruitgangsstraat ter hoogte van het Sheratonhotel en Zuidlaan-Stalingrad.

Deux Églises et Loi-Commerce, la descente Botanique-Pacheco (deux panneaux), la montée Botanique-Pacheco au Passage 44, la rue du Progrès à hauteur du Sheraton et le carrefour Midi-Stalingrad.

La phase test, exécutée par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) en collaboration avec Bruxelles Mobilité, a été lancée en mai. Les premières observations ont été faites avant le placement des panneaux, en juin.

Les observations portaient principalement sur le nombre de conflits qui existent déjà entre les cyclistes, les automobilistes et les piétons. D'autres observations viendront par la suite, surtout pour vérifier que la présence de panneaux ne génère pas de conflits supplémentaires. La phase de test durera jusqu'au mois de septembre 2012.

Concernant les mesures d'information et de sensibilisation, mon cabinet a publié un communiqué de presse largement diffusé dans les médias pour informer les usagers de la route de la présence de nouveaux panneaux de signalisation, ainsi que de la phase de test à dix carrefours bruxellois.

En outre, la Région a fait placer des panneaux de signalisation spécifiques de couleur orange avec la mention "Cyclistes, tourne-à-droite libre. Vous n'avez pas la priorité" aux carrefours Midi-Stalingrad et Botanique-Pacheco.

La volonté existe à l'échelon régional de généraliser la mesure en tenant compte des conclusions et recommandations qui suivront la phase de test. Notre objectif est de mener une campagne d'information, via un dépliant, une vidéo de sensibilisation et un communiqué de presse, lorsque l'installation des panneaux se sera multipliée sur les routes régionales.

Par ailleurs, la commune, en tant que gestionnaire de voirie, peut également décider de munir de panneaux B22 et B23 les feux de signalisation présents sur son territoire. C'est pourquoi j'ai décidé de soutenir les communes dans cette démarche en prévoyant un avenant à la convention cadre en matière de mobilité en ce qui concerne ces deux panneaux.

Cet avenant prévoit que la Région de Bruxelles-

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en Mوبiel Brussel startten de testfase in mei. De eerste waarnemingen gebeurden vóór de plaatsing van de borden in juni en waren gericht op bestaande conflicten tussen fietsers, automobilisten en voetgangers. Er wordt nog nagegaan of de borden geen bijkomende conflicten veroorzaken. De testfase loopt tot september 2012.

Mijn kabinet verspreidde een persbericht over de verkeersborden en de testfase op de tien Brusselse kruispunten.

Het gewest liet op de kruispunten Zuidlaan-Stalingrad en Kruidtuin-Pacheco oranje borden aanbrengen met de vermelding dat fietsers er rechtsaf door het rood mogen, maar geen voorrang hebben.

Het gewest wil de maatregel veralgemenen, rekening houdend met de conclusies en aanbevelingen na de testfase. Er komt een informatiecampagne wanneer de borden op alle gewestwegen worden aangebracht.

Bovendien kan de gemeente als wegbeheerder ook beslissen om bij de verkeerslichten op haar grondgebied de borden B22 en B23 te plaatsen. Ik heb over die twee borden een aanhangsel aan het raamakkoord over mobiliteit voorzien. Dat bepaalt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de verkeersborden, hun installatie en een eventuele markering betaalt. Het past bovendien in het akkoord tussen het gewest en de stad. De uitgaven voor 2012 zijn beperkt tot 10.000 euro.

Daarnaast schakelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deskundigen uit het gewestbestuur in om te bepalen waar de verkeersborden moeten komen. Op de tien plaatsen in de testfase is er geen conflict met auto's mogelijk. Fietsers die rechtsaf slaan, rijden op een voor auto's verboden fiets- of busstrook. Er zijn nog plaatsen waar deze maatregel kan worden ingevoerd, bijvoorbeeld op de Adolphe Maxlaan.

Capitale finance les panneaux, l'installation et le marquage éventuel aux feux de signalisation, dans le cadre de l'installation des nouveaux panneaux pour lesquels un accord a été trouvé avec la Région sur la base du plan établi par la commune. Le montant des dépenses est limité à 10.000 euros pour 2012.

En outre, la Région de Bruxelles-Capitale met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale en ce qui concerne la localisation des panneaux B22 et B23. N'oublions pas que les dix endroits choisis sont exempts de tout conflit possible avec les voitures. Les cyclistes qui tournent à droite se trouvent soit une piste cyclable séparée soit, comme c'est le cas boulevard du Jardin botanique, sur une bande de bus d'où sont exclues les voitures.

Comme je me déplace beaucoup en vélo, je repère d'autres endroits où pareil aménagement serait possible. Je pense notamment au boulevard Adolphe Max où, s'il est normal que les voitures s'arrêtent, cela n'a pas de sens pour les cyclistes qui circulent sur des pistes cyclables séparées.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Je reviendrai vers vous lors de la rentrée parlementaire afin d'avoir un premier bilan de la phase de test de cette opération. Il sera intéressant d'étudier s'il y a effectivement conflit ou difficulté et si oui, quelle en est l'ampleur. En effet, il y a également des conflits lorsqu'il n'y a pas de tourne-à-droite. Comme vous êtes un cycliste comme moi, vous savez combien il devient difficile d'éviter les conflits avec les automobilistes au quotidien (respect du sas vélo), mais je ne digresserai pas davantage sur cette question.

Je tiens également à saluer l'incitant que vous proposez aux communes en termes d'expertise humaine et d'aide financière afin qu'elles aménagent des tourne-à-droite pour les vélos sur leurs voiries. On sait que les voiries communales comptent généralement moins de feux de signalisation mais, néanmoins, vu leur gabarit plus réduit, elles se prêtent peut-être encore mieux à ce type de pratique.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je voudrais encore apporter une précision : les conflits ont

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).*- *Ik verwacht bij het begin van het nieuwe parlementaire jaar conclusies over de testfase. Interessant om te weten is of er conflicten of moeilijkheden tussen fietsers en automobilisten waren en van welke omvang.*

Het is positief dat u de gemeenten steunt. Op de gemeentewegen zijn er minder verkeerslichten, maar wellicht zijn ze nog meer geschikt voor een dergelijke maatregel.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Wanneer fietsers rechts afslaan is er na de*

généralement lieu avec des piétons. Il y a toujours un risque de conflit avec les vélos dans les tourne-à-droite, derrière le virage, car les piétons qui traversent au passage piéton n'ont pas encore l'habitude voir surgir des cyclistes. Il faut insister auprès de ces derniers pour qu'ils respectent la priorité des piétons.

Mais la vue pour les piétons est quand même meilleure que derrière un coin, et je ne m'attends donc pas vraiment à de grands problèmes. Cela fait néanmoins partie des éléments auxquels nous avons tenu à être attentifs pendant la phase de test.

- *L'incident est clos.*

bocht altijd een risico op een conflict met voetgangers. Overstekende voetgangers zijn het nog niet gewoon dat fietsers van die kant kunnen opduiken. Het is belangrijk dat fietsers begrijpen dat ze voorrang moeten verlenen aan voetgangers.

Ik verwacht niet echt veel problemen, maar dit is een aspect waarvoor wij bijzondere aandacht zullen hebben tijdens de testfase.

- *Het incident is gesloten.*
