



**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 7 NOVEMBRE 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 7 NOVEMBER 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**INHOUD**

INTERPELLATIONS	10	INTERPELLATIES	10
- de Mme Céline Fremault	10	- van mevrouw Céline Fremault	10
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 sécurité des terminus des trams 3 et 7 au rond-point Churchill".		betreffende "de veiligheid van de eindhaltes van tram 3 en 7 aan de Churchill-rotonde".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Fremault.</i>	12	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Fremault.</i>	12
- de M. Mohamed Ouriaghli	14	- van de heer Mohamed Ouriaghli	14
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 voetgangerzone op de Leuvensesteenweg".	
Interpellation jointe de M. Ahmed Mouhssin,	14	Toegevoegde interpellatie van de heer Ahmed Mouhssin,	14
concernant "l'avenir du réaménagement de la chaussée de Louvain entre la place Madou et la place Saint-Josse".		betreffende "de heraanleg van de Leuvensesteenweg tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Cécile Jodogne, M. Hervé Doyen, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Mohamed Ouriaghli, M. Ahmed Mouhssin.</i>	17	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Cécile Jodogne, de heer Hervé Doyen, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Mohamed Ouriaghli, de heer Ahmed Mouhssin.</i>	17

- de M. Didier Gosuin	28	- van de heer Didier Gosuin	28
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la mise en place effective de l'Agence régionale de stationnement".		betreffende "de effectieve start van het gewestelijk parkeeragentschap".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte De Pauw, M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Didier Gosuin.</i>	30	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer Didier Gosuin.</i>	30
- de M. Arnaud Pinxteren	37	- van de heer Arnaud Pinxteren	37
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 piste cyclable de la rue de la Loi".		betreffende "het fietspad in de Wetstraat".	
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	37	Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	37
concernant "le démontage prématuré de la piste cyclable de la rue de la Loi".		betreffende "de voortijdige verwijdering van het fietspad in de Wetstraat".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Béatrice Fraiteur, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte De Pauw, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Arnaud Pinxteren.</i>	40	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer Arnaud Pinxteren.</i>	40
- de M. Jef Van Damme	49	- van de heer Jef Van Damme	49
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 qualité de l'air dans le métro".		betreffende "de luchtkwaliteit in de metro".	

<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</i>	51	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	51
- de M. Hervé Doyen	53	- van de heer Hervé Doyen	53
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 nuisances du tram T2000 sur la ligne 62".		betreffende "de hinder veroorzaakt door de T2000-tram op lijn 62".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Hervé Doyen.</i>	55	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Hervé Doyen.</i>	55
- de M. Dominiek Lootens-Stael	60	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	60
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'exécution du Plan Iris 2 en matière de parkings de transit".		betreffende "de uitvoering van het Iris 2-plan omtrent de transitparkings".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Carla Dejonghe, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Dominiek Lootens-Stael.</i>	62	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Carla Dejonghe, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Dominiek Lootens-Stael.</i>	62
- de M. Aziz Albishari	64	- van de heer Aziz Albishari	64
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 "le réaménagement de l'avenue du Port".		betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".	
Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum,	65	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum,	65
concernant "les travaux à l'avenue du Port".		betreffende "de werken aan de Havenlaan".	

- de Mme Carla Dejonghe	65	- van mevrouw Carla Dejonghe	65
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 du plan de stationnement de la Ville de Bruxelles pour les utilisateurs du métro".		betreffende "de gevolgen van het parkeerplan van de stad Brussel voor metrogebruikers".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Carla Dejonghe.</i>	66	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Carla Dejonghe.</i>	66
- de Mme Céline Delforge	70	- van mevrouw Céline Delforge	70
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,	
et 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,		en tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "l'état des études en matière de réduction de la pression automobile à Bruxelles".		betreffende "de stand van het onderzoek naar de vermindering van de druk van het autoverkeer in Brussel".	
QUESTIONS ORALES	70	MONDELINGE VRAGEN	70
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	70	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	70
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 gestion des véhicules hors d'usage de la STIB".		betreffende "het beheer van de buiten gebruik gestelde MIVB-voertuigen".	

<p>- de M. Philippe Pivin 71</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le nombre d'amendes dressées pour les faits d'incivilité au sein du réseau de la STIB"</p>	<p>- van de heer Philippe Pivin 71</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het aantal voor overlast op het MIVB-net opgestelde boetes".</p>
<p>- de M. Arnaud Pinxteren 73</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'expérimentation d'un dispositif réduisant la dangerosité des rails de tram pour les cyclistes".</p>	<p>- van de heer Arnaud Pinxteren 73</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het experiment met materiaal dat de tramsporen minder gevaarlijk maakt voor de fietsers".</p>
<p>- de Mme Danielle Caron 74</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "un parking souterrain à Woluwe-Saint-Lambert".</p>	<p>- van mevrouw Danielle Caron 74</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "een ondergronds parkeerterrein in Sint-Lambrechts-Woluwe".</p>
<p>- de Mme Françoise Schepmans 74</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le bilan des activités des motos-taxis en Région bruxelloise".</p>	<p>- van mevrouw Françoise Schepmans 74</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de balans van de activiteiten van de taximoto's in het Brussels Gewest".</p>
<p>- de Mme Viviane Teitelbaum 74</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p>	<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum 74</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p>

concernant "l'offre de transport par la STIB le dimanche 16 septembre 2012".		betreffende "het vervoeraanbod van de MIVB op zondag 16 september 2012".	
- de M. Arnaud Pinxteren	75	- van de heer Arnaud Pinxteren	75
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le résultat de l'étude sur la qualité, le confort et la sécurité des pistes cyclables".		betreffende "de resultaten van de studie over de kwaliteit, het comfort en de veiligheid van de fietspaden".	
- de M. Dominiek Lootens-Stael	75	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	75
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 présence de la tuberculose parmi les conducteurs de la STIB".		betreffende "de aanwezigheid van TBC bij bestuurders van de MIVB".	
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	77	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	77
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 infrastructures et techniques de lavage des véhicules de la STIB".		betreffende "de infrastructuur en technieken voor het reinigen van de MIVB-voertuigen".	
- de Mme Anemie Maes	77	- van mevrouw Annemie Maes	77
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'étude relative au dépôt souterrain de la STIB à Erasme".		betreffende "de studie met betrekking tot het ondergronds MIVB-depot aan Erasmus".	

<p>- de Mme Gisèle Mandaila 77</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'état d'avancement des travaux sur la chaussée d'Ixelles et la chaussée de Wavre dans le quartier Matongé".</p>	<p>- van mevrouw Gisèle Mandaila 77</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de stand van de werkzaamheden op de Elsensesteenweg en de Waversesesteenweg in de Matongewijk".</p>
<p>- de M. Hervé Doyen 78</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la répartition géographique des automates GO".</p>	<p>- van de heer Hervé Doyen 78</p> <p>aan Mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de ruimtelijke spreiding van de GO-automaten".</p>

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉLINE FREMAULT

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

**concernant "la sécurité des terminus des
trams 3 et 7 au rond-point Churchill".**

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

Mme Céline Fremault.- Je voudrais revenir sur la situation des terminus des trams 3 et 7 sur le rond-point Churchill. J'habite dans ce quartier et je passe deux ou trois fois par jour par ce rond-point. Ce matin encore, un magnifique tram y a été abîmé de manière frontale par une voiture.

La situation actuelle, qui prévoit que seuls les usagers effectuant la correspondance entre les lignes 3 et 7 peuvent prendre le tram quand il stationne à l'intérieur du rond-point, ne satisfait personne. Vous l'avez déjà reconnu : ni la STIB, ni les usagers, dont le confort et la sécurité ne sont pas assurés, ne trouvent cette solution optimale.

On a l'impression que nous sommes dans une impasse : la solution actuelle n'est pas bonne, tout le monde le sait, mais on a l'impression qu'on ne peut rien y faire. Et il est illusoire de croire que, malgré ce que certains prétendent naïvement, prolonger la ligne 7 jusqu'au centre-ville est une solution réaliste : la régularité de l'axe Nord-Sud, qui n'est pas toujours au rendez-vous, serait encore plus mise à mal. De plus, il n'est pas possible de mettre des trams T4000 sur la ligne 7, car cela diminuerait la capacité de l'axe Nord-Sud, qui est

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

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

**betreffende "de veiligheid van de eindhaltes
van tram 3 en 7 aan de Churchill-rotonde".**

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).- *De huidige situatie op de Churchill-rotonde, waarbij enkel reizigers die overstappen tussen lijnen 3 en 7 de tram midden op de rotonde kunnen nemen, stelt noch de reizigers, noch de MIVB tevreden.*

We lijken in een impasse te zitten waarbij iedereen weet dat de huidige situatie niet deugt, maar niemand een betere oplossing kent. Zo is de verlenging van lijn 7 tot in het centrum geen realistische optie, want dat zou de regelmaat van de trams op de Noord-Zuidas nog meer verstoren. Ook is het niet mogelijk trams 4000 op die lijn in te zetten omdat dat de capaciteit zou verminderen van de reeds oververzadigde verbinding.

De huidige oplossing is dus de minst slechte, maar zeker niet ongevaarlijk, dat kan ik u als buurtbewoner verzekeren. De stilstaande tram midden op de rotonde zet de reizigers, bang om hun tram te missen, aan er rechtstreeks naartoe te lopen in plaats van helemaal rond de rotonde te lopen. De borden die het oversteken verbieden worden door velen genegeerd, maar dat gedrag is nu eenmaal menselijk in deze situatie. Als de overheid weet dat een bepaalde situatie dat soort van

déjà surchargé à l'heure actuelle.

Il semblerait donc que nous sommes dans une impasse, avec la moins mauvaise solution, même si elle n'est pas bonne et qu'elle est dangereuse. C'est une situation avec laquelle toutefois nous pourrions vivre - personnellement je ne le crois pas, mais c'est peut-être parce que j'habite à côté -, si la configuration actuelle n'engendrait aucun risque pour les usagers de la route.

Mais le problème est là : les trams qui stationnent à l'intérieur du rond-point attirent les usagers, qui craignent de le rater parce qu'ils doivent faire tout le tour du rond-point, ou bien qui ne veulent pas se faire tremper alors qu'ils seraient mieux à l'intérieur d'un abribus. On pourrait débattre pendant longtemps sur ce non-respect des règles, alors que les panneaux interdisant de traverser sont clairement indiqués partout sur le rond-point.

Mais, voilà, il faut se faire une raison : ce genre de comportement est humain, même si ces usagers de la STIB mettent leur sécurité en danger, et celle des autres aussi, en agissant de la sorte. Et si le pouvoir politique sait que des comportements non-autorisés, mais provoqués par une situation qu'il a créée, peuvent causer des drames, il ne peut se permettre de rester laxiste.

Je ne voudrais pas revenir dans cette commission suite à un accident qui aura eu lieu sur ce rond-point, en vous disant que je vous avais prévenu ! Jusqu'à présent, les accidents n'ont impliqué que des véhicules.

Cette situation ne peut durer éternellement, et nous devons réunir tous les acteurs concernés pour dégager une solution sécurisante.

Des projets existent :

- La mise en site propre d'une partie de la chaussée de Waterloo, entre l'avenue Legrand et l'avenue Churchill, est en phase de lancement. Elle améliorera la régularité de la ligne de tram 7.
- La modification de la période des feux rouges au carrefour Vanderkindere pourrait également jouer un rôle majeur dans la régularité de l'axe Nord-Sud.

Mais il s'agit de projets à moyen ou long terme, et je crains qu'ils n'arrivent trop tard, vu le nombre de

gevaarlijke reacties uitlokt, kan ze zich niet toestaan daar niet op te reageren.

Het laatste wat ik wil is dat er een ongeluk plaatsvindt en ik moet zeggen dat ik u gewaarschuwd had!

Er bestaan momenteel twee projecten. Enerzijds zal de Waterlooosesteenweg tussen de Legrandlaan en de Churchillaan worden heraangelegd, wat de regelmaat van de tram 7 zou verbeteren. Anderzijds zijn er plannen om de interval van de rode lichten op het Vanderkindere kruispunt aan te passen. Dit zijn echter langetermijnoplossingen die misschien te laat zullen komen, gezien het grote aantal reizigers dat momenteel de straat oversteekt. We moeten tussentijdse oplossingen bedenken om de risico's te verminderen.

Misschien kunnen politieagenten of medewerkers van de MIVB aan de rotonde mensen wijzen op het verbod tot oversteken? Nog mogelijke oplossingen zijn een heraanleg van het rondpunt, een snelheidsbeperking of een degelijke oversteekplaats voor voetgangers.

Het is hoog tijd dat de onderhandelingen tussen de gemeente Ukkel, Mوبiel Brussel, de MIVB en de politie over deze kwestie starten.

Hoe ver staat het dossier? Worden er reeds nieuwe oplossingen onderzocht?

Wat was uw reactie op de laatste ingebrekestelling van de gemeente Ukkel?

Beschikt u over cijfers van ongelukken die reeds plaatsvonden waarbij reizigers waren betrokken?

personnes qui traversent le rond-point. Certaines s'installent même sur la pelouse au soleil pour prendre l'apéro... Tout cela est assez surréaliste. Nous ne pouvons pas attendre la fin des réaménagements sur le reste de la ligne pour adopter des mesures, même temporaires, visant à limiter les risques.

Que faire ? Poster des policiers ou des agents de la STIB aux heures de pointe pour faire respecter l'interdiction ? Réaménager le rond-point pour limiter la taille de la voirie, limiter la vitesse et prévoir un passage pour piétons digne de ce nom ? Supprimer la possibilité de changer de tram au milieu dudit rond-point ?

Il est urgent que les différentes autorités décident en concertation, et sans visée électorale. Il est temps d'engager la négociation entre la commune d'Uccle, Bruxelles Mobilité, la STIB et la police.

Où en est ce dossier ? Des pistes alternatives sont-elles à l'étude ?

Quelle a été votre réponse à la dernière mise en demeure de la commune d'Uccle ? Avez-vous pris langue avec les autorités locales pour tenter de trouver ensemble une solution ?

Disposez-vous de chiffres sur les accidents qui se sont déjà produits depuis la mise en place de ce terminus et qui impliquaient un piéton souhaitant prendre le bus ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Dans la situation actuelle, il est inéluctable que les usagers de la STIB adoptent des comportements qui ne sont pas ceux qui sont prescrits par l'aménagement imaginé par la STIB.

Il convient toutefois de noter la bonne volonté de la commune d'Uccle par rapport à l'amélioration de la vitesse commerciale d'une série de trams et à certains aménagements comme les sites propres, d'autant plus que ce projet a longtemps fait l'objet d'un conflit entre la commune et la STIB.

Il serait intéressant de négocier davantage

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *In de huidige omstandigheden is het onvermijdelijk dat klanten van de MIVB zich niet volgens het boekje gedragen.*

De gemeente Ukkel doet wel inspanningen om de reissnelheid van de trams te verbeteren en stelt zich welwillender op voor wat betreft het aanleggen van trambeddingen. Daarover had de gemeente al lang onenigheid met de MIVB.

Het zou goed zijn als de MIVB over nog meer maatregelen onderhandelde met de gemeente Ukkel en meer bepaald over het vermijden van splitsingen

d'améliorations avec la commune, en priorité la fin de la scission de la ligne. La mise en site propre améliorera la régularité et le temps de parcours. Elle permettra d'éviter des correspondances et des ruptures de charge handicapantes, voire dangereuses, tout en améliorant la vitesse commerciale, ce qui est l'une des priorités de la STIB.

Les élections communales étant derrière nous, et les tensions étant quelque peu apaisées, il est temps de remettre ce dossier à plat.

Les rapports de la STIB avec les communes ressemblent à une longue négociation. Il devrait être possible d'obtenir des améliorations supplémentaires, pour le bien-être de tous.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vous avez bien identifié le problème du rond-point Churchill et la difficulté de le surmonter à brève échéance. Comme vous le relevez justement, la situation actuelle ne satisfait personne.

Les travaux de réaménagement de la chaussée de Waterloo sont programmés en 2013, mais ceux-ci ne résoudre pas encore totalement les problèmes de régularité de la ligne de tram 7. Le manque de disponibilité de trams T4000 en nombre suffisant interdit d'envisager une fusion des lignes 3 et 7.

Dès lors, Bruxelles Mobilité a mis à l'étude plusieurs possibilités d'aménagements visant à permettre et à sécuriser des accès piétons vers le centre du rond-point Churchill. Ces propositions doivent encore faire l'objet de discussions avec la commune d'Uccle. Leur but n'est pas de pérenniser la situation actuelle, mais de veiller à ce que les traversées inévitables de piétons bénéficient d'une meilleure sécurité.

Ces projets sont actuellement étudiés dans le cadre des aménagements de l'itinéraire cyclable régional, qui passe par le rond-point Churchill. Dès lors, en cas d'accord sur une de ces propositions, les cyclistes bénéficieraient également d'aménagements plus sûrs.

Quant aux statistiques d'accidents, même si cela peut surprendre, la STIB n'a connaissance que d'un

van tramlijnen. Door de aanleg van trameddingen zal de reissnelheid worden verbeterd, waardoor kan worden vermeden dat tramlijnen worden gesplitst. Overstappen is immers vaak lastig en zelfs gevaarlijk.

Nu de gemeenteraadsverkiezingen voorbij zijn en de spanningen wat zijn afgenomen, is het tijd om aan de slag te gaan met dit dossier.

Blijkbaar moet de MIVB voortdurend ellenlange onderhandelingen voeren met de gemeenten. Het zou nochtans goed zijn voor iedereen als we het openbaar vervoer konden verbeteren.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *U geeft terecht aan dat de huidige situatie niemand tevreden stelt.*

De werken voor de heraanleg van de Waterlooesteenweg worden gepland in 2013 maar zullen de problemen met betrekking tot de regelmaat van trams 7 nog niet volledig oplossen. Het tekort aan beschikbare trams van het type T-4000 maakt een fusie van de lijnen 3 en 7 onmogelijk.

Mobiel Brussel heeft dan ook verschillende aanlegmogelijkheden bestudeerd om de Churchill-rotonde toegankelijk en veilig te maken voor voetgangers. Deze voorstellen moeten nog besproken worden met de gemeente Ukkel.

Verder worden de projecten ook bestudeerd in het kader van de aanleg van gewestelijke fietsroutes (GFR) langs de rotonde. Indien een akkoord wordt bereikt over één van deze voorstellen zouden ook de fietsers beschikken over veiligere aanlegvoorzieningen.

Wat betreft de ongevallenstatistieken, heeft de MIVB slechts kennis van één ongeval waarbij een voetganger betrokken werd. In 2011 gleed iemand uit op de tramrails toen hij naar de tram liep. Het feit dat het slechts om een ongeval gaat, mag ons geenszins ontlasten van onze verantwoordelijkheid om de huidige situatie te verbeteren.

seul accident impliquant un piéton : en 2011, une personne a glissé sur les rails en courant vers le tram. Mais ceci ne doit évidemment pas nous décharger de notre responsabilité de rechercher une amélioration de la situation dans les meilleurs délais.

Nous étudions actuellement une solution permettant de joindre le rond-point de manière plus sûre. En ce moment, la situation est telle que les voyageurs ne peuvent pas emprunter le tram au rond-point, mais uniquement en changeant. Ceux qui se trouvent du côté des maisons ne peuvent pas traverser. Bruxelles Mobilité étudie en ce moment des pistes qui le permettraient.

Avec ces éléments, j'espère vous avoir donné une idée claire de la situation. Tout ceci sera fait en bonne collaboration et négociation avec la commune d'Uccle.

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

Mme Céline Fremault.- Vous ne vous êtes pas prononcée sur la mise en demeure de la commune, qui vous a demandé de faire cesser cette situation. Je désire savoir où en est la procédure.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La Région a contesté cette mise en demeure. Je vous ferai parvenir la situation exacte pour la faire figurer au procès-verbal.

Mme Céline Fremault.- C'est parfait.

- 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,**

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

INTERPELLATION JOINTE DE M. AHMED MOUHSSIN,

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).- *U hebt niets gezegd over de ingebrekestelling van de gemeente Ukkel. Graag zou ik weten hoever die procedure staat.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het gewest heeft die ingebrekestelling betwist. Ik zal u de exacte details over de situatie doorgeven.*

Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).- *Goed.*

- 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,**

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

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER AHMED MOUHSSIN,

concernant "l'avenir du réaménagement de la chaussée de Louvain entre la place Madou et la place Saint-Josse".

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

M. Mohamed Ouriaghli.- À la faveur de travaux de rénovation des égouts dans l'axe de la chaussée de Louvain, la Région a pris l'heureuse initiative d'y expérimenter une zone piétonne entre les places Madou et Saint-Josse.

Le test s'étant révélé concluant, vous avez décidé de transformer l'essai. Une demande de permis d'urbanisme a donc été introduite au mois d'avril dernier, en vue de détourner les voitures de ce tronçon et permettre ainsi une cohabitation plus paisible entre les piétons, les cyclistes et les bus De Lijn et STIB, qui rouleront au pas.

Dans l'attente des travaux de réaménagement, prévus pour le début de l'année 2013, les bus peuvent déjà circuler sur le tronçon. Cette phase de test doit durer trois mois et permettre d'évaluer la cohabitation entre les différents usagers du semi-piétonnier.

Madame la ministre, le calendrier, que vous nous avez donné à l'occasion d'une précédente interpellation et que je viens de rappeler, est-il toujours d'actualité ? Les travaux dans les tunnels de la petite ceinture vous ont-ils contrainte à reporter, voire à reconsidérer, le projet de semi-piétonnier ?

Qu'avez-vous prévu pour empêcher le report de la circulation automobile qui passait par la chaussée de Louvain, où il ne reste plus beaucoup d'habitants, sur les rues parallèles ? Les rues Scailquin, de Bériot et de l'Union sont toutes trois fort peuplées et les habitants se plaignent des nuisances générées par le déplacement du trafic dans leur rue.

De même, avez-vous pris tous les renseignements nécessaires auprès de la STIB en ce qui concerne le passage d'un bus dans un piétonnier en forte pente descendante : qu'en est-il de la sécurité des piétons, particulièrement celle des enfants ?

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

betreffende "de heraanleg van de Leuvensesteenweg tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein".

De voorzitter.- De heer Ouriaghli heeft het woord.

De heer Mohamed Ouriaghli *(in het Frans).*- *Naar aanleiding van werken aan de riolen op de Leuvensesteenweg maakte het Brussels Gewest van de gelegenheid gebruik om bij wijze van proefproject een voetgangerszone tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein in te voeren.*

U hebt beslist om die voetgangerszone definitief te behouden. In april werd daarvoor een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Het voornoemde deel van de Leuvensesteenweg zou worden voorbehouden voor voetgangers, fietsers en traag rijdende bussen.

In afwachting van de heraanleg zouden de bussen er al gedurende drie maanden mogen rijden. Tijdens die testfase zal worden nagegaan of er geen conflicten tussen de verschillende weggebruikers ontstaan.

Naar aanleiding van een eerdere interpellatie deelde u een planning mee. Is die nog steeds van kracht? Moest het project door de werken aan de tunnels van de Kleine Ring worden uitgesteld of aangepast? Hoe zult u vermijden dat het autoverkeer, dat niet langer toegang heeft tot de Leuvensesteenweg, de parallelstraten zal gebruiken? Die straten zijn namelijk dichtbevolkt en de bewoners klagen over het sluipverkeer. Hebt u overleg gepleegd met de MIVB over het traject van de bussen op de Leuvensesteenweg, die steil afhelt? Hoe zit het met de veiligheid van de passagiers?

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

M. Ahmed Mouhssin.- Le 14 avril 2012, en tant que ministre bruxelloise des Transports et des Travaux publics, et en présence du bourgmestre de Saint-Josse, Jean Demannez, vous inaugurez le "Walking Madou". Il s'agit d'un tronçon de la chaussée de Louvain, sans voiture, qui à terme deviendra un semi-piétonnier. Le projet "Walking Madou" a été réalisé à la demande de la commune de Saint-Josse en collaboration avec la Région. Le projet de piétonnier sur ce tronçon stratégique de la chaussée de Louvain est dans les cartons de la commune depuis plus de dix ans.

Vous aviez réaffirmé lors de plusieurs commissions que le gouvernement soutenait ce projet, notamment dans le cadre du Plan Iris 2 (réduction du trafic automobile de 20% d'ici 2018, multiplication du nombre de zones piétonnes, développement des sites propres tram/bus).

Il est prévu que fin 2012 / début 2013 débutent les travaux de piétonnier définitif. En parallèle, un plan destiné à améliorer la circulation, à réduire fortement l'impact du piétonnier sur les autres rues et à diminuer aussi la pression due au trafic de transit qui vient de l'extérieur de la commune de Saint-Josse devra être mis en oeuvre par la commune.

Le secrétaire d'État Emir Kir a eu l'occasion d'affirmer à plusieurs reprises qu'il s'opposait au projet, notamment lors d'une intervention publique le 7 octobre dernier.

J'en citerai un passage, que je trouve amusant : "On refusera que cette commune (Saint-Josse) devienne une commune de bourgeois. C'est pour cette raison que j'ai refusé le projet de semi-piétonnier, chaussée de Louvain. Quand on ferme la chaussée de Louvain, on ne permet plus aux habitants de Saint-Josse d'entrer sur le territoire et d'en sortir. J'ai demandé au mois d'avril que l'on puisse demander aux habitants leur avis. Ils ont fait cet aménagement provisoire, ils mettent en difficulté les habitants qui ne savent plus entrer et sortir de la commune.

"Mais pourquoi l'ont-ils fait au fond ? Ils l'ont fait soi-disant pour faire plaisir aux commerçants. Aujourd'hui, les commerçants se plaignent. Mais alors, pourquoi l'a-t-on fait ? J'ai une idée et mon idée est simple. Est-ce que c'est pour favoriser ceux qui n'ont pas de voiture, peut-être ? Et vous

De heer Ahmed Mouhssin (in het Frans).- *Op 14 april stelde u samen met burgemeester Demannez het project 'Walking Madou' voor. Een deel van de Leuvensesteenweg werd verkeersvrij. Op termijn zou het verkeersluw worden. Het project was een initiatief van de gemeente Sint-Joost, in samenwerking met het Brussels Gewest. Het plan dateert al van meer dan tien jaar geleden.*

U herhaalde meerdere keren dat de Brusselse regering het plan steunt, onder meer op grond van het Iris 2-plan.

Tegen begin 2013 zullen de werken van start gaan. Bovendien voert de gemeente ook een plan in om het verkeer vlotter te laten doorstromen en de gevolgen van de voetgangerszone voor straten in de omgeving te beperken.

Staatssecretaris Kir liet echter al meerdere keren blijken dat hij tegen het project gekant is. Naar eigen zeggen wil hij niet dat Sint-Joost een "bourgeoisgemeente" wordt. Hij vindt de Leuvensesteenweg een belangrijke invalsweg voor Sint-Joost en is van oordeel dat die niet mag worden afgesloten. Ook de inwoners en winkeliers van de gemeente zouden tegen het project gekant zijn. Volgens de heer Kir is het project bedoeld om mensen zonder auto te plezieren, terwijl er in Sint-Joost vooral kroostrijke allochtone gezinnen wonen die niet zonder auto kunnen om te winkelen en soms zelfs om te gaan werken.

(Gelach)

Blijkbaar zorgt u er met uw project voor dat de mensen in Sint-Joost onmogelijk nog kunnen boodschappen doen of gaan werken.

Steunt de regering uw plan nog steeds? Wat is de planning? Kunt u de doelstellingen van de definitieve heraanleg toelichten?

savez qu'à Saint-Josse, il y a beaucoup de familles nombreuses. En moyenne, les gens issus de l'immigration ont trois enfants, ils ont besoin de la voiture pour aller dans les grandes surfaces, pour acheter à manger. Ils ont aussi parfois besoin de la voiture pour aller travailler."

(Rires)

Il semblerait que votre projet soit d'affamer les habitants de Saint-Josse, de les empêcher de travailler et de se déplacer avec leurs enfants.

Avez-vous toujours le soutien du gouvernement pour ce projet ? Quel est le calendrier du projet ? Pouvez-vous nous rappeler les objectifs de l'aménagement définitif qui, je l'espère, ne sont pas d'affamer les enfants de Saint-Josse et d'empêcher les habitants de sortir et de rentrer dans leur maison ?

Discussion conjointe

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).*- *Juste avant les vacances, à l'occasion d'une question d'actualité, nous apprenions que des membres du gouvernement, en pleine campagne électorale, fustigeaient le projet "Walking Madou". Par ailleurs, nous sommes assaillis ces derniers jours d'e-mails concernant ce projet. D'une part, ses partisans craignent son abandon et, d'autre part, nous sommes en présence de plaintes fondées de riverains qui souffrent du trafic de contournement.*

Je suis, pour ma part, surtout frappée par la passivité de la commune et de la Région. Les habitants et les partisans du projet sont condamnés à attendre que l'on trouve une solution à leurs problèmes.

Le problème n'est finalement pas tant la rue commerçante-piétonne, mais le trafic de transit. Sur la place Meiser, des panneaux indiquant le centre dirigent le trafic extérieur à Bruxelles vers l'étroite chaussée de Louvain, où il échouera dans une zone semi-piétonne. C'est le nœud du problème. Est-il possible que l'on retire ces panneaux et propose des alternatives pour rejoindre le centre ?

Les riverains de la rue Scailquin subissent d'énormes nuisances. Nous devons être à l'écoute

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het dossier 'Walking Madou' staat al een tijdje in de belangstelling. Vlak voor de vakantie heb ik u daarover een dringende vraag gesteld. We hoorden toen dat leden van de regering de verkiezingen aan het voorbereiden waren en tegen het project fulmineerden. Het voorbeeld dat mijn collega aanhaalt, is u niet onbekend. Ondertussen worden we de laatste dagen bestookt met e-mails over het project. Enerzijds vrezen de bedenkers en voorstanders van het project dat het een stille dood zal sterven en anderzijds zijn er terechte klachten van buurtbewoners die last hebben van het sluiptverkeer.

Wat me vooral opvalt, is de passieve houding van de gemeente en het gewest. Men kijkt de kat uit de boom. De bewoners en de voorstanders van het project moeten wachten tot er een oplossing wordt gevonden voor de problemen.

Het probleem is uiteindelijk niet zozeer de winkelwandelstraat zelf, maar het transitverkeer. Op het Meiserplein staan wegwijzers richting centrum die auto's van buiten Brussel langs de smalle Leuvensesteenweg leiden, terwijl ze op het einde van die straat op een semivoetgangerszone stuiten en strop zitten. De auto's komen aan op een plaats waar ze eigenlijk niet zouden moeten zijn.

de leurs plaintes, sans toutefois abandonner le projet dans son ensemble.

Quel est votre point de vue ? Si "Walking Madou" ne s'inscrit pas dans un plus large contexte, il y a de fortes chances que vous fassiez machine arrière. Allez-vous l'envisager dans un plus grand ensemble ?

Qu'allez-vous faire sachant qu'un opposant au projet sera bientôt votre interlocuteur au niveau local ? Que décidera le gouvernement : maintenir la zone piétonne ou autoriser à nouveau le trafic automobile ?

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

Mme Cécile Jodogne.- Une interpellation du 25 juin manque certes de fraîcheur, même si vous n'avez guère dû la modifier en ce début novembre.

Le retour de la circulation des bus sur la chaussée de Louvain entre la place Madou et la place Saint-Josse, pourtant prévu en octobre, n'est pas encore devenu réalité. Les travaux d'aménagement sont annoncés pour le début de 2013. Je souhaiterais vous interroger sur la gestion de la circulation autour de cet axe rendu aux piétons et, bientôt, aux transports publics.

La rue Scailquin et la place Saint-Josse sont fortement encombrées, matin et soir, et le rond-point de la place Madou est relativement efficace. Je le sais très bien, la pauvre Schaarbeekoise que je suis devant emprunter ce trajet.

M. Mouhssin, une part du trafic émane, effectivement, de l'extérieur de la commune de Saint-Josse, notamment - quel scandale ! - un trafic de transit de pauvres Schaarbeekoïses et même d'Everois. Or, ces derniers n'ont d'autre choix que de traverser votre riante commune pour atteindre le

Dat is de kern van het probleem. Is het mogelijk dat men de borden weghaalt en alternatieven biedt om in het centrum te geraken? Men kan bijvoorbeeld de auto laten staan en het openbaar vervoer nemen. Of er kan gewerkt worden aan de synchronisatie van de verkeerslichten.

De mensen die in de Scailquinstraat wonen, ondervinden ontzettend veel hinder. Wij moeten oor hebben voor hun klachten, zonder evenwel het hele project overboord te gooien. Dat zou al te gemakkelijk zijn. 'Walking Madou' is maar een puzzelstuk in het geheel.

Wat is uw standpunt? Als u 'Walking Madou' niet in een bredere context ziet, dan is de kans groot dat u terugkeert naar de vroegere situatie. Zult u effectief het grotere geheel in overweging nemen?

Het gewest kan wel degelijk maatregelen nemen. Wat zult u doen, wetende dat een tegenstander van het project weldra uw gesprekspartner zal zijn op het lokale niveau? Wat zal de regering beslissen? Zal ze de autovrije zone handhaven of de klok terugdraaien en opnieuw autoverkeer toelaten?

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Het was de bedoeling dat er al vanaf oktober weer bussen door het verkeersvrije gedeelte van de Leuvensesteenweg zouden rijden, maar dat is nog steeds niet het geval. U kondigde aan dat de werken begin 2013 van start zouden gaan.

In de Scailquinstraat en op het Sint-Joostplein staan vaak files, terwijl het verkeer op het Madouplein nu veel vlotter rijdt.

Mijnheer Mouhssin, een deel van het autoverkeer in Sint-Joost komt inderdaad uit andere gemeenten, met name uit Schaarbeek en Evere. Die mensen hebben geen andere keuze: ze moeten uw gemeente doorkruisen als ze naar het centrum van de stad willen rijden.

Mevrouw Grouwels, hoe zult u de verkeerssituatie verbeteren? Voor mensen uit Schaarbeek en Evere zijn er niet veel alternatieven. Ook in de Koningsstraat staan er lange files en binnenkort wordt de Sint-Lazarusstraat gesloten. Automobilisten worden gedwongen om zich een weg te banen door zijstraatjes en veroorzaken zo

centre-ville ou rejoindre la Petite ceinture vers d'autres destinations plus lointaines. Car pour aller de Schaerbeek au centre-ville, il faut traverser Saint-Josse.

Quels sont vos projets d'amélioration de la circulation sur cet axe important ? Ce dernier n'offre guère d'alternatives aux Schaerbeekois et Everois : tous les matins, la situation sur la rue Royale et le carrefour est infernale ; le boulevard Saint-Lazare sera bientôt fermé ; les automobilistes ne peuvent accéder à la rue de la Loi que par un labyrinthe de ruelles, dérangeant les habitants des quartiers bien tranquilles autour des squares. En outre, ladite rue de la Loi est encombrée par des navetteurs issus, au moins, de Woluwe, voire du Brabant flamand... Quel scandale !

Vous le savez, je défends les projets visant à améliorer la convivialité et la circulation des transports publics. Nous avons toujours défendu des projets constructifs en la matière, mais cela ne peut se faire au détriment de l'accessibilité et de la mobilité nécessaires à l'ensemble de notre Région.

La mise en piétonnier de ce tronçon de la chaussée de Louvain offre des points positifs, mais quelles alternatives proposez-vous pour permettre aux Schaerbeekois, aux Everois et aux autres de rejoindre encore le centre-ville sans passer de longs moments sur la chaussée de Louvain et dans la rue Scailquin, dont les habitants ne doivent pas se réjouir tous les soirs ?

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

M. Hervé Doyen.- Ce projet est assez emblématique de l'opposition qu'il peut y avoir, au sein d'une ville, entre deux visions. Est-on visionnaire quant aux fonctionnalités de la ville pour les gens qui y vivent, ou la voit-on comme une sorte de réceptacle ?

Je reviens de Bordeaux. Si l'on s'y promène pendant deux jours, on se dit que là, il y a une vision de la ville. Les voitures ont été totalement écartées du centre. Le tram circule en plein cœur du piétonnier, où l'on trouve des commerces visiblement florissants et des étages visiblement habités. La chose est possible !

La vraie question qui se pose aujourd'hui, c'est pourquoi tant de choses qui sont possibles ailleurs

overlast voor de buurtbewoners. In de Wetstraat staan pendelaars uit Woluwe of zelfs Vlaams-Brabant aan te schuiven.

Ik ben een voorstander van projecten om de leefbaarheid en de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. De globale toegankelijkheid en de gewestelijke mobiliteit mogen daardoor echter niet in het gedrang komen.

Het verkeersvrij maken van een deel van de Leuvensesteenweg heeft weliswaar een aantal voordelen, maar welke maatregelen neemt u opdat mensen uit Schaarbeek en Evere nog vlot naar het centrum kunnen rijden?

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).*- *Dit is een goed voorbeeld van een project waarin twee tegenovergestelde visies tegenover elkaar staan. Wat is belangrijker: de leefbaarheid van de stad of de doorstroming van het verkeer?*

Ik heb net Bordeaux bezocht. De stedelijke overheid heeft daar een duidelijke visie. Auto's worden er volledig uit het centrum gebannen, er rijden trams, de kleinhandel floreert en de verdiepingen boven de winkels zijn bewoond.

Hoe komt het dat een dergelijk beleid in andere steden mogelijk is, en zo moeilijk te realiseren in Brussel? Het heeft alles te maken met wie de knopen doorhakt. In dit dossier staan het Brussels Gewest en de gemeente Sint-Joost lijnrecht

semblent impossibles chez nous. Il reste à Bruxelles un problème de lieu de décision. Ce projet est emblématique à cet égard : la Région et la commune s'opposent, au sein même du gouvernement, avec une vision à la fois communaliste et régionaliste.

Il y a des arguments bons et mauvais, mais la question ne se pose pas en ces termes-là. On ne peut pourtant pas dire qu'une mini-mesure telle que convertir 200m de gouffre à bagnoles en piétonnier, en faisant passer les voitures à gauche de la tour plutôt qu'à droite, soit un projet pharaonique ! Mais cela cristallise ce qu'on peut imaginer de pire comme de mieux en termes de vision de la ville.

L'argument que cela va tuer le commerce n'a aucun sens, puisqu'on sait que les piétons font vivre le commerce. Philippe Close ne va pas me contredire : depuis qu'on a mis en piétonnier presque toute la zone allant de la place de la Monnaie à la rue du Lombard, il n'y a jamais eu autant de monde dans ces rues.

C'est un dossier emblématique. Comment la Région va-t-elle un jour s'imposer comme une force politique capable d'imprimer à Bruxelles une vision de la ville, au lieu du morcellement actuel ? Il en va de ce dossier comme d'autres : le tram 9, par exemple, qui a été au cœur de la campagne, comme s'il allait détruire la ville. Mais Bordeaux a été réhabilitée avec trois lignes de tram !

Mme Cécile Jodogne.- Il faut regarder les proportions : Bordeaux est l'équivalent du centre du Bruxelles.

(Colloques)

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Madame la ministre, nous vous soutenons pleinement concernant ce projet. Le remettre en cause infligerait une gifle à tous ceux qui croient en cette ville.*

L'espace public est en majeure partie dédié à l'automobile, alors que la moitié des Bruxellois seulement en possèdent une. Se déplacer partout en voiture est une logique dépassée, abandonnée déjà par toutes les grandes villes européennes.

tegenover elkaar. Nochtans gaat het maar over een stukje Leuvensesteenweg van amper 200 meter lang, dat autovrij wordt gemaakt. Dat kan je toch moeilijk een gigantisch project noemen?

Het houdt geen steek om te beweren dat autovrije straten slecht zijn voor de handelaars. Het tegendeel is waar. Neem bijvoorbeeld de voetgangerszone van het Muntplein tot de Lombardstraat. Daar lopen nu veel meer mensen te winkelen dan vroeger.

Zal het Brussels Gewest ooit een beleidsniveau worden met een sterke visie op de stad? De bevoegdheden zijn nu volledig versnipperd. Dat heeft ook gevolgen voor andere dossiers. Het getouwtrek over tram 9 blijft maar aanslepen. Ondertussen hebben ze in Bordeaux al drie nieuwe tramlijnen aangelegd.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *De vergelijking gaat niet op. Bordeaux is ongeveer even groot als het centrum van Brussel.*

(Samenspraak)

De voorzitter De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Ik ben totaal van de kaart bij het horen van bepaalde uitspraken.

Mevrouw de minister, wij hebben altijd gezegd dat wij constructieve oppositie zouden voeren. Wij steunen u ten volle met dit project en hopen dat u het niet in vraag zult stellen. Dat zou een kaakslag zijn voor iedereen die het goed meent met deze stad.

Drie kwart van de openbare ruimte wordt

Poursuivre ce débat ne ferait qu'aggraver notre retard en la matière.

J'espère que votre réponse sera brève et claire, et que vous poursuivrez ce projet. Il ne s'agit que d'une première étape, si l'on considère tout ce qui reste encore à faire à Bruxelles. Non pas dans dix ans, mais aujourd'hui!

Mme Cécile Jodogne.- Je n'ai pas remis en cause le projet. J'ai interrogé sur ce qui se passait autour.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est vrai. L'interpellation de M. Ouriaghli, remonte au mois de juin. Le projet de semi-piétonnier entre la place Madou et la chaussée de Louvain est toujours d'actualité. Vos questions restent donc pertinentes.

Le test sur les lieux est suivi de près par tous les acteurs : la Région, la commune et Atrium. Les évaluations sont positives. Une augmentation du nombre de piétons clients a été observée par Atrium au cours des dernières semaines par rapport aux années précédentes, malgré la météo du printemps peu clémente et le fait que l'aménagement n'est pas encore optimal.

En effet, une vraie zone piétonne n'aura plus de bordure, ce qui renforcera davantage le succès de foule et la facilité d'accès. On remarque que les gens continuent de marcher sur le côté bien que la rue les invite à utiliser tout l'espace.

Le test du passage des bus dans le piétonnier est actuellement préparé par mon administration et la commune. Afin que le test puisse se dérouler de manière optimale et sûre, il est nécessaire d'apporter un certain nombre d'adaptations au plan de circulation. C'est très important.

ingenomen door de auto, terwijl slechts de helft van de Brusselaars een auto heeft. De redenering dat men overal met de wagen moet kunnen geraken, dateert van het begin van de vorige eeuw en is totaal voorbijgestreefd. Alle andere grootsteden in Europa zijn al van dat idee afgestapt. Als wij onze visie niet wijzigen, zal onze achterstand ten opzichte van de andere Europese grootsteden alleen maar groter worden.

Mevrouw de minister, ik hoop dat uw antwoord kort en duidelijk zal zijn en dat u het project zult voortzetten. Uiteindelijk is dit nog maar een eerste aanzet als we zien wat er nog moet gebeuren in Brussel. Niet binnen tien jaar moeten we actie ondernemen, maar vandaag!

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Het project zelf stel ik niet in vraag. Mijn vragen betreffen de gevolgen voor de onmiddellijke omgeving.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De interpellatie van de heer Ouriaghli is nog steeds actueel, aangezien het proefproject van de beperkte voetgangerszone wordt voortgezet.*

De test wordt door zowel de gemeente, het gewest als Atrium van dichtbij gevolgd en de evaluaties zijn positief. Atrium heeft een stijging van het aantal voetgangers vastgesteld, ondanks het slechte weer in het voorjaar en het feit dat de aanleg nog niet optimaal is. Een echte voetgangerszone zonder niveauverschil tussen de openbare weg en het trottoir zal dit effect ongetwijfeld nog versterken.

De test met traag rijdende bussen wordt voorbereid door mijn administratie en de gemeente. Om de test optimaal en veilig te laten verlopen, is het noodzakelijk het verkeersplan aan te passen.

(verder in het Nederlands)

Zo heb ik meteen ook gereageerd op een aantal terechte opmerkingen van onder andere mevrouw Maes. Het mobiliteitsplan van de gemeente moet zeker worden aangepast.

(verder in het Frans)

(poursuivant en néerlandais)

Cela me permet d'apporter une réponse aux remarques très pertinentes de, notamment, Mme Maes. Il faudra sûrement adapter le plan de mobilité communal.

(poursuivant en français)

En outre, les arrêts doivent être aménagés et des dispositions doivent aussi être prises pour les bus sur la Petite ceinture.

En ce qui concerne le dossier de permis d'urbanisme, je peux confirmer que les plans ont été finalisés et que la note de présentation ainsi que le rapport d'incidence ont été rédigés. La demande de permis d'urbanisme sera introduite dans les prochains jours. L'enquête publique pourra être lancée par la suite. Cela nous donnera la possibilité de récolter les remarques de tout le monde.

(poursuivant en néerlandais)

Contrairement à ce qui a été dit, les riverains sont bel et bien associés au projet.

Plusieurs réunions ont déjà été organisées dans ce but, et l'enquête publique sera une occasion supplémentaire d'exprimer son opinion.

(poursuivant en français)

Les objectifs du projet sont : - la création d'un espace commercial et de résidence agréable, avec attention particulière portée aux usagers actifs de la circulation ; - l'intégration de la place Madou et de la Tour Madou dans la zone piétonne ; - l'amélioration de la régularité et de la ponctualité des sept lignes de bus de la STIB et de De Lijn qui circulent dans cette zone ; - le passage des bus dans le piétonnier à très basse vitesse afin de garantir la sécurité ; - la facilitation de la connexion métro-bus-vélo ; - le réaménagement de la chaussée de Louvain entre la Petite ceinture et la place Saint-Josse en une zone piétonne avec accès au bus ; - le réaménagement de la rue Scailquin en une rue à double sens et l'élargissement des trottoirs.

Le test auquel on a procédé par nécessité (il fallait en effet refaire les égouts de la chaussée de Louvain) a révélé qu'il était possible de faire passer le trafic à double sens à cet endroit, à condition

Er moeten bushaltes komen in de beperkte voetgangerszone en ook op de Kleine Ring moeten er voorzieningen getroffen worden voor de bussen.

Wat de stedenbouwkundige vergunning betreft, kan ik bevestigen dat de plannen, de presentatienota en het effectenrapport zijn opgesteld. De vergunningsaanvraag zal de komende dagen worden ingediend, waarna het openbaar onderzoek van start kan gaan.

(verder in het Nederlands)

Er wordt wel eens gezegd dat er niet voldoende inspraak is, maar de omwonenden zullen wel degelijk inspraak krijgen in het project. Ik heb trouwens al aan verschillende vergaderingen deelgenomen waar de mensen hun mening kwijt konden.

Er komt een openbaar onderzoek. Ik begrijp best dat een dergelijk project, dat de gemoederen in beroering brengt, goed moet worden verdedigd.

(verder in het Frans)

De doelstellingen zijn onder meer de integratie van het Madouplein en de Madoutoren in de voetgangerszone, een regelmatigere bediening door de zeven buslijnen, een snelheidsbeperking voor de bussen in de voetgangerszone, de omvorming van de Leuvensesteenweg tot een voetgangerszone en de omvorming van de Scailquinstraat tot een tweerichtingsstraat met bredere trottoirs.

Uit de test blijkt dat tweerichtingsverkeer mogelijk is, op voorwaarde dat de mobiliteitsplannen in de nabije omgeving worden herbekeken.

De heraanleg van de Leuvensesteenweg zou niet alleen het commerciële karakter van de buurt kunnen versterken, maar zou ook kunnen bijdragen aan het behoud van de aanwezigheid van de Europese Commissie en een doorgang creëren naar de Kleine Ring ter hoogte van het Madouplein.

Parallel met het dossier voor de stedenbouwkundige vergunning, legt de gemeente Sint-Joost-ten-Noode, waarmee we nauw samen werken, de laatste hand aan maatregelen inzake mobiliteit en verkeer op haar grondgebied.

d'agir sur la circulation en amont de cette rue. C'est la raison pour laquelle il est essentiel de revoir le plan de mobilité aux alentours.

Le réaménagement de la chaussée de Louvain pourrait renforcer le caractère commercial, contribuer au maintien de la présence de la Commission européenne (Tour Madou) et créer une "porte" sur la Petite ceinture à hauteur du carrefour Madou.

Parallèlement au dossier de demande de permis d'urbanisme, la commune de Saint-Josse, avec laquelle nous travaillons en étroite collaboration est en train de peaufiner des mesures de mobilité et de circulation sur son territoire. J'ai bien sûr entendu les remarques et suggestions qui concernent les zones juxtant Saint-Josse comme la place Meiser.

(poursuivant en néerlandais)

Nous examinerons la situation sur la place Meiser et vérifierons si le guidage de la circulation peut être adapté.

(poursuivant en français)

Ces interventions auront certainement un effet bénéfique sur le projet et les zones à proximité, dans le sens où les rues résidentielles seront mieux protégées du trafic de transit tout en garantissant l'accessibilité, y compris en voiture, des habitants. De manière générale, il est indispensable de considérer la mobilité à plus grande échelle.

Le passage d'un certain trafic doit rester possible sur cet axe. C'est pourquoi il convient de travailler en amont, depuis la sortie de l'autoroute jusqu'à la place Meiser.

Cela permettra dans le même temps de mieux gérer le trafic à la rue Scailquin et à la place Saint-Josse, et d'y améliorer le confort de vie.

Ce n'est pas parce que vous n'en avez pas d'échos pour l'instant que nous avons cessé de travailler à ce projet.

À plus long terme, la Région travaille également à l'amélioration des transports publics en provenance de Schaerbeek et Evere, notamment à travers le projet de ligne de métro.

Ik houd rekening met de opmerkingen over de aanliggende zones, zoals het Meiserplein.

(verder in het Nederlands)

We zullen de toestand op het Meiserplein onderzoeken en nagaan of de verkeersgeleiding kan worden aangepast.

(verder in het Frans)

Een betere verkeersgeleiding zou zeker een gunstige invloed hebben op het project en de aanliggende wijken, aangezien de woonstraten beter van het doorgaand verkeer afgeschermd zouden worden.

Tegelijk zou het verkeer op de Squailquinstraat en het Sint-Joostplein beheersbaarder worden en zou de leefkwaliteit er verbeteren.

Het is niet omdat u nog niets hebt vernomen, dat we niet meer voortwerken aan het project.

Op lange termijn werkt het gewest aan de verbetering van het openbaar vervoer uit Schaerbeek en Evere, onder meer door de aanleg van een nieuwe metrolijn.

Het is belangrijk dat we werken aan alternatieve trajecten, zodat niet al het verkeer door de Leuvensesteenweg moet.

(verder in het Nederlands)

Ik ben heel blij met het pleidooi van de heer Hervé Doyen.

(verder in het Frans)

Mijnheer Doyen, ook ik was onder de indruk van de maatregelen in Bordeaux.

(verder in het Nederlands)

In Bordeaux heeft men niet alleen naar het centrum gekeken, maar het mobiliteitsplan tot in de voorsteden doorgetrokken.

(verder in het Frans)

Mijnheer Doyen, u vraagt hoe het Brussels Gewest naar een globale visie inzake mobiliteit streeft.

Nous devons travailler sur des trajets alternatifs afin d'éviter que l'ensemble du trafic ne passe par la chaussée de Louvain.

(poursuivant en néerlandais)

Je me réjouis du plaidoyer de M. Doyen.

(poursuivant en français)

Comme vous, M. Doyen, j'ai été impressionnée par les aménagements dans la ville de Bordeaux. C'est magnifique de pouvoir réaliser tout cela.

(poursuivant en néerlandais)

À Bordeaux, le plan de mobilité ne se limite pas au centre, il porte jusqu'à la banlieue.

(poursuivant en français)

M. Doyen, lorsque vous posez la question de savoir ce que va faire la Région pour imposer une vision d'ensemble à tout le territoire, je crois que nous venons de décider, dans le cadre de l'accord fédéral qui a été établi, que nous travaillerions à une réforme d'état interne à Bruxelles même.

Cette décision fut prise avec huit partis. Il s'agit d'un projet législatif bruxellois, qui accorde le pouvoir décisionnel en matière de mobilité à la Région.

(poursuivant en néerlandais)

M. Jef Van Damme a tenu un plaidoyer similaire. Les communes devront coopérer avec la Région afin de développer une vision globale, cadrant avec la réforme intrabrugeoise en préparation.

J'espère que dans un avenir proche, nous pourrons réaliser des projets ambitieux, semblables à ceux qui sont réalisés dans d'autres villes, en Europe et ailleurs.

J'ai parfois l'impression que Bruxelles est à la traîne, mais maintenant, la volonté est là. Les huit partis de la majorité et de l'opposition travaillent ensemble à ce projet, afin de permettre l'élaboration d'une politique régionale.

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

Zoals u weet, komt er een interne Brusselse staatshervorming. Het is de bedoeling dat de bevoegdheden inzake mobiliteit volledig naar het Brussels Gewest worden overgedragen.

(verder in het Nederlands)

Het standpunt van de heer Jef Van Damme leunt aan bij dat van de heer Doyen. De gemeenten zullen moeten meewerken met het gewest. Er moet een globale visie komen, die kadert in de interne stadshervorming die op dit ogenblik wordt voorbereid.

Ik hoop dat we in de nabije toekomst ambitieuze projecten kunnen realiseren, zoals die in andere grote steden binnen en buiten Europa worden gevoerd. Ik ben het helemaal eens met wat de heer Van Damme heeft gezegd. Ook ik heb soms de indruk dat Brussel achterophinkt.

We moeten onze kans grijpen nu de politieke wil bestaat. Acht partijen uit de meerderheid en de oppositie werken mee aan dit project om een gewestelijk beleid mogelijk te maken.

De voorzitter.- De heer Ouriaghli heeft het woord.

M. Mohamed Ouriaghli.- Je vous remercie pour votre réponse complète. Toutefois, vous n'avez pas répondu à la question sur la sécurité de ce tronçon de rue, où le bus roule dans le sens de la descente et où des enfants marchent à pied.

J'avais également une question complémentaire sur la consultation des habitants. Quand aura-t-elle lieu ?

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

M. Ahmed Mouhssin.- Je vous remercie pour l'ensemble de vos réponses. J'avais repris l'extrait de l'intervention de M. Emir Kir, mais je suis rassuré car je vois que ce projet continue à être suivi par le gouvernement. Il s'agit de propos qu'il a tenus pendant la campagne et j'ose espérer que la fonction fera l'homme et qu'il gèrera la commune de Saint-Josse non pas comme un village, mais comme une partie de la Région.

M. le président.- M. Mouhssin, restons dans le sujet de l'interpellation !

M. Ahmed Mouhssin.- Cela fait partie de l'interpellation, sinon je vous assure que Mme Dupuis aurait barré cette partie. Si, en plus de la censure de Mme Dupuis, il y a la censure de M. Ikazban, on ne s'en sort plus !

M. le président.- En tant que président de cette commission, je vous dis que nous ne sommes pas là pour régler de petits comptes personnels de niveau local. Il s'agit ici d'un membre du gouvernement.

M. Ahmed Mouhssin.- Je ne règle pas de petits comptes. Je regrette, mais il s'agit dans ce cadre d'un membre du gouvernement qui a pris une position remettant en question...

M. le président.- C'est votre réplique. Je vous demande simplement de rester dans le cadre de votre interpellation et de ne pas régler vos comptes ici.

M. Ahmed Mouhssin.- En réponse à votre remarque, je voudrais vous dire que je ne règle aucun compte, puisqu'il s'agit d'un membre du gouvernement qui a pris une position publique mettant en doute le fait que ce projet était encore soutenu par le gouvernement. C'est dans ce cadre que j'ai posé ma question, qui avait été acceptée.

De heer Mohamed Ouriaghli (in het Frans).- U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de veiligheid. Er zullen bussen door het verkeersvrije gedeelte rijden, waar ook kinderen op straat lopen.

Worden de bewoners hierover nog geraadpleegd?

De voorzitter.- De heer Mouhssin heeft het woord.

De heer Ahmed Mouhssin (in het Frans).- Het stelt me gerust dat de regering het project wil voortzetten, ondanks de kritiek die de heer Kir tijdens de verkiezingscampagne heeft geuit. Ik hoop dat hij Sint-Joost niet als een dorp, maar als een deel van het Brussels Gewest zal besturen wanneer hij burgemeester wordt.

De voorzitter.- Mijnheer Mouhssin, gelieve niet af te wijken van het onderwerp van de interpellatie.

De heer Ahmed Mouhssin (in het Frans).- Als ik in mijn interpellatie was afgeweken van het onderwerp, had mevrouw Dupuis wel een deel van mijn tekst geschrapt. Mijnheer Ikazban, ik hoop dat u mijn uitspraken niet gaat censureren.

De voorzitter.- Deze commissie dient niet om rekeningen te vereffenen in verband met conflicten in uw gemeente.

De heer Ahmed Mouhssin (in het Frans).- Dat doe ik niet. Ik betreur het standpunt van een lid van de Brusselse regering over het project.

De voorzitter.- Waarvan akte. Houdt u zich nu maar aan het onderwerp van uw interpellatie.

De heer Ahmed Mouhssin (in het Frans).- Ik ben helemaal geen rekeningen aan het vereffenen. De heer Kir uitte kritiek op een project dat door de regering wordt gesteund. Het is normaal dat ik daar vragen over stel.

Binnenkort wordt hij burgemeester van Sint-Joost

Je pense qu'il est essentiel qu'une collaboration avec le futur ex-secrétaire d'État et futur bourgmestre de la commune se mette en place. On l'a dit, une série de choses doivent être faites par la commune : entre autres un plan destiné à améliorer la circulation et à réduire fortement l'impact du piétonnier au niveau de Saint-Josse-ten-Noode. Si la commune ne le fait pas, cela posera des problèmes. C'est pourquoi cette collaboration est importante.

Prenons un autre exemple : au début de la rue Scailquin se trouve une station-service. C'est une concession de la commune de Saint-Josse-ten-Noode. Cette station-service pose un vrai problème et la concession se termine fin de l'année 2014. Si la commune de Saint-Josse-ten-Noode renouvelle cette concession, cela fera obstacle au projet.

Et donc, la collaboration avec le futur bourgmestre de Saint-Josse-ten-Noode est essentielle. En ce sens, j'espère que la fonction fera l'homme et que vous aurez des interlocuteurs à Saint-Josse-ten-Noode qui soutiendront ce projet.

Durant toute une période, des animations furent organisées par la commune pour dynamiser et relancer le commerce. Aujourd'hui, tout a été abandonné. Le résultat est qu'il y a une inquiétude chez les commerçants. Si la commune et la Région ne rassurent pas les commerçants, l'adhésion initiale de ces derniers risque de ne plus exister, alors qu'on sait à quel point cette adhésion est importante.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La circulation des bus dans une rue piétonne en pente me préoccupe également. Mes services examineront la possibilité de créer un frein dans l'espace public. Diverses méthodes existent pour ralentir les bus et les amener à la vitesse des piétons. Dans cette zone, il importe qu'ils roulent lentement.

Plusieurs villes démontrent qu'il est possible de faire circuler des bus ou des trams dans des parties piétonnes ou semi-piétonnes. On le voit notamment à Gand.

Le dossier du permis d'urbanisme permettra à la population de faire entendre son opinion et

en zult u met hem moeten samenwerken. De gemeente moet immers ook een plan opstellen om de verkeersdruk voor de omgeving van de Leuvensesteenweg onder controle te houden.

Er zijn nog meer problemen. Zo zou het tankstation in de Scailquinstraat volgens mij moeten verdwijnen. De concessie eindigt eind 2014. Ik pleit ervoor dat de gemeente die niet meer verlengt.

De samenwerking met de toekomstige burgemeester van Sint-Joost zal van essentieel belang zijn. Ik hoop dat de heer Kir een goede burgemeester wordt en gesprekspartners vindt die het project steunen.

De gemeente Sint-Joost heeft allerlei initiatieven genomen om de handelaars van Sint-Joost te steunen, maar dat is nu afgelopen. De winkeliers maken zich dan ook zorgen. Als ze niet worden gerustgesteld, bestaat het risico dat ze zich tegen het project keren.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Bussen in een sterk afhellende voetgangersstraat kunnen voor problemen zorgen. Mijn diensten zullen de verschillende mogelijkheden om de bussen te vertragen, analyseren.*

In andere steden zoals Gent rijden er al trams in voetgangerszones.

We hebben dagelijks contact met de gemeente Sint-Joost. Binnenkort ontmoet ik de heer Kir en dan zullen we de kwestie van de Leuvensesteenweg bespreken.

d'accéder à l'explication du projet.

Nous sommes quotidiennement en contact avec la commune de Saint-Josse. J'ai d'ailleurs prévu une rencontre avec M. Kir, lors de laquelle il sera aussi question de la chaussée de Louvain.

Le réaménagement du plan de mobilité de Saint-Josse est essentiel pour faire aboutir ce projet. La commune y travaille, notamment pour ce qui concerne le réaménagement de la rue Scailquin. Sans ce nouveau plan, nous ne pourrions débiter le projet au niveau des bus.

La station d'essence doit disparaître impérativement de cet endroit. Notre dialogue avec la commune a toujours été dans ce sens.

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

M. Mohamed Ouriaghli.- Pour moi, la meilleure façon de consulter la population n'est pas de tomber dans le légalisme au stade du permis. Pour vous donner un exemple, dans le plan "Mille logements" élaboré à Bruxelles-Ville, on consulte la population dès l'avant-projet. M. Philippe Close et moi-même allons d'ailleurs le faire dès ce soir dans le cadre du centre de la Mode et du Design. La population peut de cette manière s'exprimer dès l'avant-projet, et on peut modifier ce dernier le cas échéant. En général, la population émet des remarques constructives dont nous tenons compte.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'ai dit au départ que j'avais personnellement assisté à différentes réunions avec la population. J'ai entendu des inquiétudes et j'y ai répondu dès ce moment. On ne peut donc pas dire qu'il n'y a pas eu de consultation de la population. Je suis d'accord avec votre méthode de travail, mais je dis simplement que nous sommes arrivés à un stade où nous pourrions introduire la demande de permis d'urbanisme.

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

M. Ahmed Mouhssin.- Dans cette zone, au-delà du piétonnier, il y a également un projet de contrat de quartier. Compte tenu du projet de la rue Scailquin et des préoccupations de ses habitants, il

Het is noodzakelijk het mobiliteitsplan van Sint-Joost-ten-Noode aan te passen om dit project tot een goed einde te brengen. De gemeente maakt daar momenteel werk van.

Verder moet het tankstation zo snel mogelijk verdwijnen.

De voorzitter.- De heer Ouriaghli heeft het woord.

De heer Mohamed Ouriaghli (in het Frans).- *Om de bevolking behoorlijk te raadplegen, mogen we de zaak niet te legalistisch aanpakken. Voor haar plan 'Duizend woningen' heeft de stad Brussel de bewoners al vroeg geraadpleegd, namelijk in het stadium van het voorontwerp. De heer Close en ik zullen hetzelfde doen voor het Brussels Centrum voor Mode en Design. De opmerkingen van buurtbewoners zijn doorgaans constructief en wij houden daar rekening mee.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik heb verschillende vergaderingen met de bewoners bijgewoond en ben ingegaan op hun opmerkingen. Er vond dus zeker overleg plaats en we zijn klaar om de stedenbouwkundige vergunning aan te vragen.*

De voorzitter.- De heer Mouhssin heeft het woord.

De heer Ahmed Mouhssin (in het Frans).- *Naast de voetgangerszone staat er voor deze wijk ook nog een wijkcontract op stapel. Globaal overleg zou interessant zijn. Sommigen noemen de aanleg van*

serait très intéressant de mener une concertation globale. Vu les gros investissements qui sont réalisés dans ce quartier, ce qui est considéré par d'aucuns comme un micro-projet pourrait devenir un projet emblématique de ce que l'on réussit dans notre Région.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

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

**concernant "la mise en place effective de
l'Agence régionale de stationnement".**

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

M. Didier Gosuin.- Mme la ministre, je vais rebondir sur les déclarations que vous venez de formuler dans le cadre de la précédente interpellation. Vous avez ainsi annoncé que huit partis se sont donnés l'ambition d'avoir une vision commune en matière de mobilité sur le plan régional.

Cela m'étonne car, en 2009, notre Région adoptait une ordonnance qui lui confiait toutes les compétences en matière de mobilité et de stationnement. Nous sommes aujourd'hui fin 2012 et, depuis 2009, les choses n'ont pas beaucoup évolué.

Le Plan régional de mobilité a bel et bien été soumis à des concertations, mais, si je ne m'abuse, le gouvernement n'a toujours pas tranché. Le ministre-président nous a bien expliqué qu'il était difficile de trancher à l'approche des élections communales. Mais je vous mets en garde : si nous continuons de la sorte, nous ne trancherons pas, car nous serons à l'approche des élections régionales.

Et nous en approchons à grands pas. Ce plan, lorsqu'il sera adopté par le gouvernement, devra encore subir les enquêtes publiques dans toutes les communes, les avis, etc., avant d'être finalisé. Cela devrait nous conduire aux alentours de la fin de

de voetgangerszone een klein project, maar als het een succes wordt, zal het een voorbeeld zijn van krachtdadig gewestelijk beleid.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

**betreffende "de effectieve start van het
gewestelijk parkeeragentschap".**

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *In uw antwoord op de vorige interpellatie hebt u aangekondigd dat de acht partijen zich tot doel hebben gesteld om een gewestelijke mobiliteitsvisie uit te werken.*

Dat verbaast me aangezien in 2009 alle bevoegdheden inzake mobiliteit en parkeerbeleid reeds bij ordonnantie aan het gewest werden overgedragen. Ondertussen is er evenwel nog niet veel veranderd.

Over het Gewestelijk Mobiliteitsplan werd overleg gepleegd, maar het werd nog niet door de regering goedgekeurd. Volgens de minister-president was het beter om te wachten tot na de gemeenteraadsverkiezingen.

Nadat het plan door de regering is goedgekeurd, moet het nog in openbaar onderzoek worden gebracht in de gemeenten en aan verschillende adviesinstanties worden voorgelegd. Dat zal ons bij eind 2013 brengen, enkele maanden voor de gewestverkiezingen. Het zou mij niet verbazen dat er dan met het argument wordt gezwaaid dat het moeilijk is om dergelijke beslissingen te nemen aan het einde van de legislatuur.

Ik heb de indruk dat de regering niet veel haast

l'année 2013, à quelques mois des élections régionales donc, avant que vous adoptiez un plan. Et je vois déjà venir l'argument selon lequel il est difficile de prendre des décisions douloureuses à la veille d'une échéance !

J'ai véritablement l'impression que le gouvernement ne se hâte pas beaucoup pour accomplir cette tâche. Certes, vous avez adopté différents arrêtés. Vous avez également adopté le cadre organique de l'Agence, ce qui est sympathique pour ceux qui en feront partie. En revanche, à ce que je sache et en contradiction avec le Code des sociétés, je n'ai toujours pas vu le business plan de cette Agence. Je ne connais donc toujours pas sa viabilité.

Comment l'Agence va-t-elle fonctionner ? En s'appuyant sur quelles ressources ? Vous me direz que les ressources seront fonction du Plan de stationnement et des recettes qui en résulteront.

Suivant la logique du serpent qui se mord la queue, nous ne parvenons pas, depuis un an et demi ou deux, à sortir de l'impasse.

Or, les derniers constats quant au respect des principes du Protocole de Kyoto le démontrent : il s'agit d'un enjeu essentiel en Région bruxelloise. Nous nous devons de respecter les directives européennes.

La pollution de l'air continue de croître. Quand on interroge la ministre, elle répond toujours : "On y travaille, on a des idées, on a des projets." En réalité, rien n'est concrètement fait pour prendre des mesures et oser une politique structurelle un peu contraignante.

Le but de cette interpellation est de faire le point et de cesser de faire des états des lieux permanents sans avancées concrètes. Où en sommes nous dans le projet et son plan financier ? Où en est l'Agence ? Existe-t-il un échéancier ? On nous a déjà éconduit trois fois. Où en est-on au niveau de l'Agence et du Plan régional de stationnement ? Quels sont les moyens budgétaires qui y sont consacrés ? Le gouvernement a-t-il l'intention de trancher ? Si oui, quand ?

Des divergences existent, certes. Certaines communes ont des objections. Mais il ne faut pas une sixième réforme de l'État pour vous attribuer cette compétence. Vous l'avez depuis 2009. Vous

maakt met dit dossier. U hebt een aantal besluiten goedgekeurd, onder meer met betrekking tot de personeelsformatie van het parkeeragentschap, maar ik heb nog altijd geen bedrijfsplan gezien. Ik kan de levensvatbaarheid van het parkeeragentschap dus niet beoordelen.

Hoe zal het parkeeragentschap werken? Met welke middelen? U zult mij ongetwijfeld antwoorden dat die inkomsten afhankelijk zullen zijn van het parkeerplan en de opbrengsten ervan.

Het voorbije anderhalf jaar is er nauwelijks vooruitgang geboekt in dit dossier. Nochtans gaat het om een belangrijke uitdaging voor het gewest. Wij moeten alles in het werk stellen om de Europese richtlijnen te respecteren en de Kyotonormen te halen.

De luchtvervuiling blijft toenemen. Als wij de minister interpelleren, antwoordt zij stevast dat daaraan wordt gewerkt, dat er projecten lopen, enzovoort. In de praktijk wordt er evenwel niets gedaan en durft men geen structureel beleid met dwingende maatregelen te voeren.

Wij kennen de stand van zaken. Het is hoog tijd om in actie te schieten. Hoe ver staan de dossiers van het parkeeragentschap en het parkeerplan? Is er een tijdschema opgesteld? Welke middelen zijn hiervoor uitgetrokken? Wanneer zal de regering een beslissing nemen?

Niet alle gemeenten zijn even enthousiast over het parkeeragentschap, maar er is geen zesde staats hervorming nodig om u die bevoegdheid toe te kennen. U kunt dus beslissingen nemen. Dat u dat niet durft, is een andere zaak.

Ik hoop dat u mij niet nogmaals zult antwoorden dat de acht partijen zullen samenkomen om te kijken wat er moet worden gedaan.

De manier waarop de mobiliteit en het parkeerbeleid op gewestelijk niveau zal worden beheerd tegenover de negentien gemeenten is uw verantwoordelijkheid.

pouvez donc trancher. Que vous n'osiez pas est un autre problème.

Je ne voudrais pas qu'une fois de plus, on me renvoie à mes interrogations en me disant que les huit partis vont se réunir pour voir ce qu'il faut faire, ce qui nous relancerait dans l'incertitude.

Je souhaitais faire le point sur ce dossier important pour la Région bruxelloise. Je sais qu'on a plutôt tendance à s'occuper de tel aménagement local ou sous-local. Cela fait généralement plus recette qu'un problème plus important que celui-ci. Comment la mobilité et la politique de stationnement vont-elles être gérées au niveau régional envers ou contre les dix-neuf communes ? Cela ressort de votre responsabilité et de celle du gouvernement.

Discussion

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

M. Aziz Albishari.- L'Agence de stationnement et le Plan de stationnement avancent parallèlement, mais lentement. Je vous concède qu'il s'agit d'un dispositif complexe et novateur, et que le gouvernement a donc eu besoin de temps pour le faire avancer. Néanmoins, à l'instar de mon collègue et comme au début de chaque année parlementaire, je voudrais vous demander où nous en sommes.

Nous avons appris que des arrêtés avaient été pris pour la constitution de l'Agence de stationnement. Nous avons également entendu le ministre-président dire, dans sa déclaration de politique générale, que l'enquête publique pour le Plan de stationnement avait été arrêtée pendant la campagne électorale communale. Avez-vous l'intention, dans les prochains jours, de lancer cette enquête publique auprès des communes et de toute personne intéressée ?

Je voudrais aussi attirer votre attention, Mme la ministre, sur le fait que de nouveaux collègues vont s'installer dans les prochaines semaines, et que tous les membres de ces nouveaux collègues n'auront probablement pas la même connaissance du sujet que ceux des collègues sortants.

Envisagez-vous de prendre contact avec les nouveaux collègues pour les informer de

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Het parkeeragentschap en het parkeerplan schieten traag op. Dat is niet onbegrijpelijk, maar hoever staat het er nu mee?*

De besluiten voor de oprichting van het parkeeragentschap zijn genomen. De minister-president zei in zijn beleidsverklaring dat het openbaar onderzoek opgeschort werd tijdens de kiescampagne. Gaat dit openbaar onderzoek binnenkort opnieuw van start?

De komende weken worden de gemeentelijke colleges opnieuw samengesteld met burgemeesters en schepenen die misschien minder goed op de hoogte zijn van het onderwerp. Zult u deze nieuwe colleges informeren over de stand van zaken? Zij zullen immers moeilijke beslissingen moeten nemen.

Hebt u met de gemeenten ook gesproken over bepaalde moeilijkheden die ze in onderling overleg moeten oplossen? Zo is het voor de mensen niet altijd duidelijk dat ze zich in een andere gemeente bevinden waar andere regels gelden. Daardoor worden ze bijvoorbeeld soms bekeurd, hoewel ze aan een parkeermeter betaald hebben. Dat kan niet in een rechtsstaat!

De mensen moeten dus goed geïnformeerd worden

l'avancement de l'Agence et du Plan de stationnement ? Il sera important pour eux de prendre des décisions parfois difficiles avant la fin de leur législature. Il faudrait avancer rapidement.

Je voudrais aussi savoir si, à l'occasion de vos contacts avec les communes, vous avez pu pointer des difficultés qui pourraient être aplanies dans une concertation intercommunale. Je cite constamment l'exemple des zones frontalières qui sont incompréhensibles pour l'usager. Il existe en effet des situations kafkaïennes, où un trottoir est sur une commune et celui d'en face, sur une autre.

Par exemple, sur la Petite ceinture, on est à la lisière de la commune de Bruxelles-Ville, et l'on passe d'une zone à l'autre sans s'en rendre compte, ce qui a pour résultat que des automobilistes voient leur stationnement verbalisé bien qu'ils aient payé un horodateur. Cela ne va pas dans un État de droit !

Pour comprendre ce qui se passe, il faut que les gens soient informés. Les communes pourraient, à ce titre, se parler et faire preuve de davantage de bon sens. Les Bruxellois attendent de comprendre dans quel jeu ils jouent, et ce n'est actuellement pas le cas.

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *La mauvaise volonté de collaboration d'un certain nombre de communes est source de confusion pour la population.*

Notre groupe a toujours soutenu la création d'une agence de stationnement régionale. Nous devons harmoniser la politique de stationnement bruxelloise afin de rendre la situation plus simple, plus claire et plus efficace pour tous.

La Région fixe le cadre général, mais le point sensible reste la collaboration avec les communes. Qu'en est-il ? Dans quel délai pourra-t-on la réaliser ?

en de gemeenten moeten wat meer overleggen en hun gezond verstand gebruiken.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik begrijp dat de heer Didier Gosuin verwijst naar de ordonnantie van 2009. Hij weet goed welke debatten we in dit parlement hebben gevoerd vooraleer die effectief werd goedgekeurd. Het stof is nog steeds niet gaan liggen. De onwil van een aantal gemeenten om mee te werken, leidt tot verwarrende situaties voor de bevolking.

De minister weet dat onze fractie altijd voorstander is geweest van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap. We moeten tot een harmonisering van het Brusselse parkeerbeleid komen zodat de situatie voor iedereen eenvoudiger, eenduidiger en ook efficiënter wordt.

Het gewest legt het algemene kader vast, maar het gevoelige punt blijft de samenwerking met de gemeenten. Ik hoop dat de minister goede gesprekspartners vindt bij de 19 gemeentebesturen en dat men effectief werk wil maken van een

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

M. Philippe Close.- Tout le monde souhaite évidemment l'émergence de cette Agence qui résoudra beaucoup de choses. L'ordonnance est votée, mais les dernières informations ne sont pas très claires.

En matière de stationnement, la perception et le contrôle seront encore assurés par les communes, et je ne vous cacherai pas que je suis un grand défenseur du service public sur la voirie. Or, beaucoup de communes ont choisi de faire appel à des sociétés privées, ce que je trouve une erreur. Il faut défendre le service public pour les contrôles de voirie. En outre, celui-ci rapporte plus aux communes.

Pouvez-vous garantir que le gouvernement défendra le statut public des agents contrôleurs sur le territoire de la Région ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La création de l'Agence a satisfait à l'exigence du Code des sociétés sur l'adoption d'un plan d'affaires. Un plan d'affaires a donc été établi et adopté. Je l'ai présenté à la Conférence des bourgmestres.

En outre, des présentations se font commune par commune, dans le but d'expliquer les objectifs et les missions de l'Agence, le caractère bénéfique de l'adhésion des communes à l'Agence, la situation financière prévisionnelle, la méthode de calcul du bénéfice net issu du stationnement et la répartition de ce bénéfice net entre les communes et l'Agence. La nécessité de dialoguer et de répondre directement aux multiples questions des communes font partie des objectifs de ces présentations.

Ce plan d'affaires a déjà été présenté à quatorze communes, la présentation aux cinq communes restantes a été reportée à cause des élections communales. Les discussions avec les communes reprendront dès que possible. La commune d'Auderghem fût l'une des premières communes à avoir bénéficié de la présentation du plan d'affaires.

geharmoniseerd parkeerbeleid in het gewest. Hoe ver staat men daarmee? Binnen welke termijn kan dit alles worden gerealiseerd?

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Iedereen kijkt uit naar het parkeeragentschap, dat veel problemen zal oplossen. De ordonnantie is aangenomen, maar er zijn nog een aantal onduidelijkheden.*

De gemeenten zullen bevoegd blijven voor de inning en de controle. Ik ben er voorstander van dat ze daarvoor eigen personeel inzetten. Veel gemeenten hebben echter beslist om een beroep te doen op privébedrijven, wat ik een slechte zaak vind.

Kunt u ons verzekeren dat de regering zal pleiten voor parkeerwachten in overheidsdienst?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De oprichting van het parkeeragentschap voldoet aan de vereisten van het Vennootschapswetboek. Er werd een bedrijfsplan opgesteld en aangenomen. Op de Conferentie van Burgemeesters heb ik het plan voorgesteld.*

In de gemeenten worden presentaties gehouden om de doelstellingen en de opdrachten van het agentschap uit te leggen, alsook de voordelen voor de gemeenten. Tijdens deze presentaties kunnen vragen onmiddellijk worden beantwoord.

Het bedrijfsplan werd al voorgesteld in veertien gemeenten. In de overige vijf gemeenten werd de presentatie uitgesteld tot na de gemeenteraadsverkiezingen. Die zullen zo spoedig mogelijk opnieuw hervat worden.

De personeelsformatie van het agentschap werd op 28 juni 2012 goedgekeurd door de regering. Ze bestaat uit twee leidende ambtenaren van het niveau A5 en A4+, een directie en medewerkers van de niveaus A, B, C en D.

Auderghem a été également l'une des rares à avoir rempli la liste de questions posées par l'Agence de stationnement et à nous les avoir renvoyées.

Le cadre organique de l'Agence a été adopté par le gouvernement le 28 juin 2012. Il comprend deux fonctionnaires dirigeants de niveau A5 et A4+ et, pour l'aspect opérationnel, un niveau de direction et les niveaux A, B, C et D correspondant aux premières missions de lancement.

Nous n'avons pas arrêté un échéancier précis. Néanmoins, nous avons réalisé plusieurs étapes de la mise sur pied de l'Agence.

Ainsi, le 11 janvier 2011, le statut de l'Agence régionale de stationnement est passé devant le notaire ; une modification concernant la participation des communes est en cours ; l'Agence possède un compte bancaire auprès de la banque Belfius ; le statut du personnel a été approuvé en deuxième lecture ; les budgets 2012 et 2013 de l'Agence ont été établis et encodés dans le système SAP du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, et le 13 septembre 2012 le gouvernement a nommé les membres du conseil d'administration et les commissaires du gouvernement de l'Agence régionale de stationnement.

Le capital de l'Agence a été déterminé à 61.500 euros en 2010. Ensuite, un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a augmenté son capital à 500.000 euros en fin d'année 2010. Ces montants de capital ont entièrement été libérés par la Région de Bruxelles-Capitale. En outre, l'Agence a bénéficié d'une subvention de fonctionnement de 250.000 euros pour l'année 2011.

Les points de divergences avec les communes concernaient l'obligation de déléguer une mission pour pouvoir adhérer au capital de l'Agence. Il fallait transférer soit le contrôle total et la perception à l'Agence, soit la rédaction du plan d'action communal de stationnement. Le 5 juillet 2012, le gouvernement a décidé d'assouplir la mesure.

Depuis, un transfert total à l'Agence n'est plus obligatoire. Pour adhérer à l'Agence, le transfert d'une partie de la mission de contrôle (contrôle sur le terrain, fabrication des cartes de stationnement

Er werd geen duidelijk tijdschema vastgelegd, maar er werden wel meerdere stappen voor de oprichting van het agentschap ondernomen.

Zo werd het statuut van het parkeeragentschap voor de notaris vastgelegd in januari 2011, wordt er gewerkt aan een wijziging betreffende de deelname van de gemeente, werd er een bankrekening bij Belfius geopend, werd het personeelsstatuut goedgekeurd in tweede lezing, werden de begrotingen 2012 en 2013 opgesteld en heeft de regering in september 2012 de leden van de raad van bestuur en de regeringscommissarissen benoemd.

Het kapitaal van het agentschap werd in 2010 vastgelegd op 61.500 euro. Eind 2010 nam de Brusselse regering een besluit betreffende een kapitaalsverhoging van 500.000 euro. Die bedragen werden volledig vrijgemaakt door het Brussels Gewest. Daarbovenop ontving het agentschap voor het jaar 2011 een werkingssubsidie van 250.000 euro.

Sommige gemeenten wilden niet toetreden, omdat ze niet akkoord gingen met de verplichting een opdracht te delegeren. Zo moesten ze om toe te treden ofwel de volledige controle en inning, ofwel de opmaak van het gemeentelijk parkeeractieplan overdragen aan het agentschap.

Op 5 juli 2012 besliste de regering deze maatregel te versoepelen, omdat het belangrijk is dat zo veel mogelijk gemeenten toetreden tot het agentschap. Voortaan volstaat de overdracht van slechts een deel van de controleopdracht of van de inningsopdracht om toe te treden tot het agentschap.

Indien er nog wijzigingen nodig blijken, dan zullen ze in overleg met alle betrokken partijen worden genomen.

(verder in het Nederlands)

Ik ben blij dat mevrouw Brigitte De Pauw achter de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap staat. We zijn ver gevorderd en staan op het punt om concreet van start te gaan. We moeten alleen nog gesprekken voeren met enkele gemeenten.

Ik wil ook ingaan op de goede suggestie van de

ou achat des horodateurs) ou d'une partie de la mission de perception suffit.

En effet, des communes s'étaient montrées moins motivées à adhérer à l'Agence. Or, il importe que le plus grand nombre de communes la rejoigne. C'est pour cette raison que nous avons assoupli les conditions. Si des changements devaient encore survenir à l'avenir, ce sera en bonne concertation avec tous les acteurs.

(poursuivant en néerlandais)

Le soutien de Mme De Pauw à l'Agence régionale de stationnement me réjouit. Nous sommes sur le point de la concrétiser. Nous ne devons plus discuter qu'avec quelques communes.

M. Albishari : il est effectivement essentiel de discuter avec les nouveaux collègues pour bien leur expliquer l'utilité de l'Agence régionale et du Plan de stationnement.

(poursuivant en français)

Concernant le Plan régional de stationnement, j'espère arriver aussi vite que possible à l'enquête publique. Nous sommes en train d'aboutir au niveau du gouvernement. Je crois qu'il faudra encore deux ou trois semaines. À ce moment-là, on sera prêt pour démarrer l'enquête publique. C'est très important, parce qu'il faut vraiment expliquer ce dont il s'agit. Il y a énormément d'incompréhension quant aux buts de ce plan de stationnement.

L'ambition, c'est d'harmoniser les politiques de tarifs, de zones, etc. Après, ce sera aux communes de traduire le cadre régional, les outils que nous aurons mis au point, dans un plan de stationnement communal. Ce sont les communes qui décideront de la localisation des zones de stationnement rouges, oranges, jaunes, bleues ou vertes en fonction de leurs rues commerçantes.

La situation très spécifique des zones de stationnement en bordure de communes différentes devrait aussi être résolue avec ce Plan régional de stationnement. Par exemple, en ce qui concerne les cartes de riverains, nous avons prévu de travailler avec différentes zones. Une carte de riverain de zone 1 comptera aussi pour les zones des alentours, qui pourront être au-delà des frontières de la commune.

heer Aziz Albishari. We hadden daar zelf ook al aan gedacht. Het is essentieel dat we voldoende informatie verstrekken en het gesprek aangaan met de nieuwe schepencolleges om goed uit te leggen waarvoor het Parkeeragentschap dient en wat het belang is van het Parkeerplan.

(verder in het Frans)

Binnen twee tot drie weken kan het gewestelijk parkeerplan voorgelegd worden voor openbaar onderzoek. Het is erg belangrijk dat we iedereen goed informeren over de doelstellingen ervan, want er bestaat veel onbegrip.

Een van de doelstellingen van het plan is het tariefbeleid en de verschillende zones beter op elkaar afstemmen. Vervolgens is het aan de gemeenten om die doelstellingen te vertalen naar een gemeentelijk parkeerplan. Zij zullen uiteindelijk beslissen waar de rode, oranje, gele, blauwe of groene parkeerzones komen.

Verder zullen de specifieke parkeersituaties aan de rand van de gemeenten verdwijnen. Voor de bewonerskaart zal worden gewerkt met verschillende zones. Bewoners van zone 1 zullen dan ook kunnen parkeren in aangrenzende zones die buiten de gemeente liggen.

Tijdens het openbaar onderzoek zullen we de gemeenten raadplegen en informatiesessies organiseren voor de bevoegde schepenen.

De gemeenten zullen ook nog controles kunnen blijven uitoefenen. Als een gemeente de innings- en controleopdracht overdraagt aan het agentschap, zullen we daarvoor een korps creëren.

J'espère que ce Plan régional de stationnement sera prêt prochainement pour l'enquête publique. Les communes seront consultées, et nous allons aussi faire des séances d'informations pour les échevins concernés.

Les communes auront encore la possibilité de contrôler. Si une commune transmet cette tâche de perception et de contrôle à l'Agence de stationnement, nous créerons un corps qui appartiendra à l'Agence.

M. Philippe Close.- Un corps public ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vous voulez me faire dire le mot "public". Je suis légaliste, mais je rencontre assez bien de gens en Région de Bruxelles-Capitale qui ne le sont pas toujours. Ils trouvent qu'une loi est intéressante quand elle les arrange.

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

M. Didier Gosuin.- Je remercie Madame la ministre pour les félicitations qu'elle a adressées à Auderghem quant à sa promptitude à s'inscrire dans une logique régionale.

J'ai fait cette boutade parce que je pense que cela doit cesser. Il y a le discours politique mais, à un moment donné, des décisions sont prises. Je ne suis pas totalement d'accord avec les choix qui ont été faits par le gouvernement dans l'ordonnance de 2009, mais la loi s'applique, l'ordonnance existe et les communes doivent entrer dans ce cadre. C'est la raison pour laquelle ma commune, qui n'est pas suspecte de flagornerie à l'égard de la majorité, est probablement la première à s'inscrire et à vouloir que ce projet réussisse.

Il n'y a aucun autre projet en Région bruxelloise qui soit de nature à pouvoir résoudre le problème de la congestion de la ville. N'en déplaît aux partenaires écologistes qui détiennent cette compétence, il n'y a pas d'autres projets.

Si nous ne faisons pas aboutir ce projet-là, que les Bruxellois ne se plaignent alors pas de voir leur ville et la qualité de vie se dégrader. C'est l'opposition qui vous le dit !

De heer Philippe Close (in het Frans).- Een openbaar korps?

Mevrouw Grouwels, minister (in het Frans).- U wilt mij natuurlijk het woord 'openbaar' horen zeggen. Ik ben zelf legalistisch, maar ken ook veel mensen die dat niet altijd zijn.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Op een bepaald ogenblik moeten er beslissingen genomen worden. Ik ben het niet helemaal eens met de keuzes van de regering, maar de ordonnantie van 2009 moet toegepast worden. Daarom heeft Oudergem zich als eerste gemeente ingeschreven in het project.

Helaas zijn er in het gewest geen andere projecten die het fileprobleem kunnen oplossen. Als dit project niet slaagt, moet men achteraf niet komen klagen dat de levenskwaliteit in de stad achteruit gaat.

U bent al zes jaar bevoegd voor de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling, maar u doet er niets mee, evenmin als met de aanmaningen van Europa. Het parkeeragentschap is het enige project dat op tafel ligt en het schiet niet echt op.

Ruim een jaar geleden al sprak u met de Conferentie van Burgemeesters.

Vous avez la compétence de la taxe de circulation et de mise en circulation depuis à peu près 6 ans et vous n'en faites rien. Vous pourriez utiliser les injonctions de l'Europe et vous n'en faites rien non plus. Aujourd'hui, la seule chose qui est sur la table est cette Agence de stationnement, et je constate qu'elle piétine. Le plan d'affaires n'est en réalité toujours pas déposé.

Je vous rappelle que vous êtes passé devant la Conférence des bourgmestres il y a plus d'un an.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est cette même conférence qui m'a demandé de postposer.

M. Didier Gosuin.- J'entends bien, mais on peut être à la fois municipaliste et régionaliste, et les communes ou bourgmestres qui font de résistance sont des communes qui refusent de s'inscrire dans le jeu régional.

Vous espérez que le plan régional soit approuvé dans les quinze jours. Sur base de celui-ci, on lancera des enquêtes pour ensuite établir des plans communaux de mobilité, et seulement, alors, on pourra entrer dans une politique active. C'est donc après 2014 que tout cela sera activé. Cela veut dire que ce qui était inscrit en lettres d'or dans la déclaration gouvernementale de 2004 ne sera pas réalisé dix ans après.

M. Jef Van Damme.- Ce n'est pas la même majorité.

M. Didier Gosuin.- Les faits historiques disent qu'on s'est donné cet objectif en 2004, et dix ans après, on n'est pas encore au stade de la mise en œuvre.

Que ce soit à Nantes, avec un maire socialiste devenu Premier ministre, ou que ce soit à Bordeaux, avec un maire UMP - donc des tendances totalement différentes -, l'image de la ville a été totalement modifiée en à peine dix ans !

C'est le message que je veux faire passer aujourd'hui : si l'on attend de voir ce qu'il se passe, je n'hésiterai pas à déposer une nouvelle interpellation. Qu'il y ait de la résistance dans le chef de certaines communes, même considérées comme "alliées", cela peut s'expliquer par certains blocages au sein de la majorité.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Die conferentie heeft mij om uitstel gevraagd.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Dat klopt, maar de gemeenten die zich verzetten zijn die gemeenten die het gewestelijke spel niet willen spelen.

U hoopt dat het gewestelijk plan binnen twee weken goedgekeurd wordt. Aan de hand daarvan moeten de gemeenten hun mobiliteitsplannen uitwerken en dan pas komt er een actief beleid. Dat is dus pas na 2014, terwijl het al in de regeringsverklaring van 2004 stond.

De heer Jef Van Damme (in het Frans).- Toen was de meerderheid anders samengesteld.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Het feit blijft dat deze doelstelling uit 2004 dateert en dat ze tien jaar later nog niet uitgevoerd zal zijn.

Elders volstaan tien jaar om een volledige stad van aanzicht te veranderen!

Als de zaak blijft aanslepen, zal ik niet aarzelen om opnieuw een interpellatie in te dienen. De onverwachte weerstand van bepaalde gemeenten heeft misschien te maken met onenigheid binnen de meerderheid.

Neem nu Etterbeek. Minstens twee meerderheidspartijen hebben er een probleem. Wat doen de PS en Ecolo? Zwijgen?

Het is nu tijd om eindelijk iets te doen aan het

Je prendrai la commune d'Etterbeek pour exemple. Je crois savoir qu'il y a au moins deux partis au sein de la majorité qui sont dans ce cas, et que M. Vincent De Wolf est très à cheval sur cette question. Que font le PS et Ecolo ? Ils se taisent ?

Cela suffit : il est temps d'avancer car, à défaut, on n'aura rien fait en termes de stationnement et de congestion automobile. Je vous invite donc à vous ressaisir et vous interpellerais à nouveau sur le Plan de stationnement. C'est notre responsabilité à tous de prendre des risques politiques.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la piste cyclable de la rue de la Loi".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "le démontage prématuré de la piste cyclable de la rue de la Loi".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Les tunnels Loi et Cinquantaire ont été fermés du 11 juin au 6 septembre pour cause de travaux liés aux infrastructures ferroviaires. Certains avaient prédit le chaos dans les quartiers environnants. Les perturbations auront finalement été limitées, preuve que moyennant une bonne information et quelques mesures simples, les usagers adaptent leurs comportements en choisissant d'autres itinéraires, empruntent les transports en commun, prennent le vélo ou marchent.

Profitant de cette réduction du trafic automobile dans la rue de la Loi pour encourager l'usage du vélo et faciliter la circulation des piétons sur les trottoirs, la Région a pris l'excellente initiative d'aménager à titre provisoire une des quatre bandes

parkeer- en fileprobleem. Het is de verantwoordelijkheid van ons allen om politieke risico's te nemen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het fietspad in de Wetstraat".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de voortijdige verwijdering van het fietspad in de Wetstraat".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Van 11 juni tot 6 september werden de Wettunnel en de Jubelparktunnel gesloten, omdat er werkzaamheden moesten worden uitgevoerd. Er werd een totale verkeerschaos voorspeld, maar de overlast bleef beperkt. Daaruit blijkt dat een goede informatieverstrekking en enkele eenvoudige maatregelen volstaan om automobilisten te overtuigen om hun route aan te passen of voor een ander vervoermiddel te kiezen.*

Het Brussels Gewest maakte van de situatie gebruik om een uitstekende maatregel te nemen: een van de vier rijstroken in de Wetstraat werd opgeofferd om er een voorlopig tweerichtingsfietspad aan te leggen.

de circulation en piste cyclable bidirectionnelle.

Malheureusement, le lundi 4 septembre, à peine les travaux du tunnel terminés, cette piste cyclable a été immédiatement démontée, alors que des mesures de fréquentation étaient en cours et devaient se prolonger quelque temps en dehors de la période de vacances estivales. La prolongation temporaire de cette piste cyclable aurait par ailleurs été l'occasion de tester la réduction du nombre de voies de circulation de quatre à trois bandes, ce qui apparaît comme une mesure inéluctable si l'on veut effectivement réduire la pression automobile de 20% pour 2018.

Au lieu de cela, le flot continu des automobiles sur quatre bandes a repris comme précédemment, et les cyclistes ont été priés de retourner sur les trottoirs se faufiler entre les piétons et les perpétuels échafaudages. La rue de la Loi est pourtant, pour les cyclistes, un lien privilégié entre le centre-ville et l'est de l'agglomération, car elle permet de franchir aisément la vallée du Maelbeek.

C'est également un axe symbolique structurant qui prolonge l'avenue de Tervueren à travers le parc du Cinquantaire et le rond-point Schuman jusqu'au cœur historique de la ville. La situation actuelle, tant sur le plan de la mobilité des cyclistes et piétons que sur le plan de la qualité urbanistique, est tout à fait indigne d'une capitale de l'Europe qui se veut tournée vers le développement durable et entend favoriser les modes actifs de déplacement.

Interrogée par la presse, vous avez reconnu que le démontage de la piste cyclable provisoire avait été prématuré et vous avez annoncé que vous aviez demandé à votre administration d'étudier un réaménagement de la rue de la Loi qui prenne mieux en compte les piétons et cyclistes.

Quels sont les résultats des mesures de fréquentation effectuées sur la piste cyclable provisoire durant la période des vacances estivales ? Ces résultats indiquent-ils une augmentation du trafic cycliste et, dans l'affirmative, dans quelle proportion ?

Combien de temps au-delà de la rentrée scolaire était-il initialement prévu de maintenir la piste cyclable provisoire et d'y mesurer le trafic cycliste ? Pourquoi cette prolongation et ces mesures complémentaires n'ont-elles pas été

Helaas werd het voorlopige fietspad op 4 september, toen de werkzaamheden in de tunnel klaar waren, meteen opgedoekt. Het was nochtans de bedoeling om de maatregel nog enige tijd voort te zetten. Dat zou ook de gelegenheid hebben geboden om te testen welke gevolgen het heeft als het aantal rijstroken in de Wetstraat wordt teruggebracht van vier naar drie. Als we het autoverkeer tegen 2018 met 20% willen terugdringen, is die maatregel onvermijdelijk.

Fietsers moeten in de Wetstraat nu weer het oude fietspad gebruiken en tussen stellingen en voetgangers laveren. De Wetstraat is voor fietsers nochtans een belangrijke invalsweg, die in het verlengde van de Tervurenlaan en het Jubelpark ligt en via het Schumanplein naar het centrum leidt. De huidige verkeerssituatie is een Europese hoofdstad die werk wil maken van duurzame ontwikkeling onwaardig.

In een interview gaf u toe dat het opdoeken van het tijdelijke fietspad voorbarig was en kondigde u aan dat uw diensten zouden bestuderen op welke manier de Wetstraat kan worden aangelegd, zodat meer ruimte wordt geboden aan voetgangers en fietsers.

Wat zijn de resultaten van de metingen op het tijdelijke fietspad? Werd een toename van het fietsverkeer vastgesteld?

Tot wanneer wilde u het voorlopige fietspad aanvankelijk laten blijven? Waarom werd het voortijdig opgedoekt?

Welke opdrachten hebben uw diensten precies gekregen met betrekking tot de studie over de heraanleg van de Wetstraat? Wordt die studie intern gevoerd of uitbesteed? Wanneer moet ze klaar zijn? Is die heraanleg een dossier dat prioriteit krijgt?

possibles ? Qui a décidé du démontage de la piste cyclable provisoire ce 4 septembre ?

Quelles instructions avez-vous précisément données à votre administration concernant l'étude d'un réaménagement de la rue de la Loi ? Cette étude sera-t-elle menée en interne ou confiée à un bureau d'études extérieur ? Avez-vous fixé des échéances pour l'aboutissement de cette étude ? Quel degré de priorité ce dossier occupe-t-il parmi vos nombreux projets d'aménagement en Région bruxelloise ?

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

M. Hervé Doyen.- En juillet dernier, à la demande des associations cyclistes, la fermeture des tunnels Loi et Cinquantaire a été mise à profit pour convertir une bande automobile de la rue de la Loi en piste cyclable. Les automobilistes se sont donc contentés de trois bandes au lieu de quatre, tandis que les cyclistes ont pu jouir d'une bande supplémentaire, large, séparée du trafic et moins encombrée que les deux bandes cyclables habituelles, souvent saturées aux heures de pointe.

Début septembre, le démontage de cette bande cyclable consécutif à la réouverture des tunnels a fait grand bruit. Et pour cause : cyclistes et associations dénoncent l'obsolescence des pistes habituelles, trop étroites, guère adaptées à la densité de circulation actuelle et encombrées par les piétons. Mais surtout, les associations déplorent ce démontage intervenu prématurément. Les tunnels ayant, en effet, été rouverts plus tôt que prévu, les comptages que vous aviez prévu de réaliser pendant la première quinzaine de septembre pour évaluer le débit de vélos dans le trafic habituel ont dû être annulés.

Ce démontage anticipé aura eu, au moins, le mérite de faire parler de lui dans un contexte où la Région bruxelloise s'est fixé d'augmenter la part modale du vélo pour atteindre les objectifs du Plan Iris 2, notamment par la création d'infrastructures sécurisées permettant des flux de cyclistes importants. Et l'on peut, dans ce cadre, regretter que cette piste ait été démontée avant même que le test ne soit effectué en situation de trafic réel, hors période de vacances. Cela aurait-il augmenté les embouteillages de manière conséquente, le tunnel ne comptant que trois bandes ?

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Op verzoek van de fietsersverenigingen werd in juli een rijstrook in de Wetstraat tot fietspad omgevormd naar aanleiding van de sluiting van de Wet- en de Jubelparktunnel. Begin september werd dat fietspad evenwel vervroegd opgedoekt, omdat de tunnels sneller werden opengesteld dan voorzien. Die beslissing leidde tot veel ophef bij de fietsersverenigingen.*

Het Brussels Gewest heeft zich tot doel gesteld om het modaal aandeel van de fiets te verhogen, onder meer via veilige fietsinfrastructuur die fietsersstromen mogelijk maakt. Het is dus bijzonder jammer dat het fietspad werd verwijderd voordat er tellingen in reële situatie buiten de vakantieperiode konden worden uitgevoerd.

De cdH-fractie pleit voor een optimalisering van het fietspad in de Wetstraat. De huidige situatie is gevaarlijk. Doordat het trottoir en het fietspad niet echt van elkaar gescheiden zijn, wijken voetgangers vaak uit op het fietspad, soms per ongeluk, soms omdat zij de straat willen oversteken zonder achterom te kijken. Anderzijds gebruiken fietsers, die alsmaar talrijker worden, soms het trottoir om andere fietsers voorbij te steken.

De fietsersverenigingen klagen dat het fietspad verouderd, te smal en niet aangepast is aan de huidige verkeersdrukte. U hebt geantwoord dat u op de hoogte bent van de conflictsituatie en dat u van plan bent om het fietspad en het voetpad van elkaar te scheiden, zodat het twee aangename en veilige ruimten worden. Hiervoor zal aan de ruimte voor het autoverkeer moeten worden geraakt. U zou dit bestuderen aan de hand van de tellingen in

Le cdH est favorable à l'optimisation de la piste cyclable sur la rue de la Loi. Nous estimons en effet que la situation actuelle peut se révéler dangereuse faute d'un espace véritablement délimité car, aujourd'hui, des piétons débordent souvent de leur couloir, par mégarde ou parce qu'ils doivent traverser la rue, sans regarder derrière eux. Ils risquent ainsi de ne pas apercevoir d'éventuels cyclistes qui arrivent sur eux parfois rapidement, car en descente. Inversement, les cyclistes, de plus en plus nombreux, empruntent parfois le trottoir dévolu aux piétons pour dépasser d'autres cyclistes.

En réponse aux associations, vous avez dit reconnaître le problème de conflit entre piétons et cyclistes sur la rue de la Loi et vouloir, à moyen terme, séparer les deux pour rendre les espaces sécurisés et agréables. Cela nécessiterait des aménagements qui empiéteraient sur la voirie automobile même, ce que vous avez dit vouloir étudier en vous penchant, à défaut de test grandeur nature, sur les comptages réalisés durant l'été.

Pourriez-vous nous confirmer votre position ? Une solution a-t-elle été trouvée pour, à court terme, sécuriser la coexistence des piétons et des cyclistes sur les trottoirs ?

Quels enseignements tirez-vous des comptages effectués pendant l'été ? Pouvez-vous les exploiter pour, à moyen terme, dégager une solution qui concilierait, en toute sécurité, un piétonnier agréable et une piste cyclable plus large, laquelle permettrait d'augmenter le nombre de passages à vélo ?

Avez-vous abordé ce sujet avec votre homologue chargé de l'Aménagement du territoire afin d'étudier la possibilité de l'intégrer au plan global de réaménagement du quartier Loi-Schuman ?

Discussion conjointe

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je voudrais appuyer l'intervention de mes collègues, M. Pinxteren et M. Doyen. Il est évidemment dommage que le gouvernement n'ait pas anticipé le problème. La piste cyclable provisoire a créé des besoins, et il est clair qu'avant de la démonter, il aurait fallu prévoir une réflexion sur l'opportunité de conserver ou non cette piste à double sens. Le gouvernement a raté

de zomer.

Bevestigt u die uitspraken? Hebt u een oplossing gevonden om de veiligheid van de fietsers en voetgangers op korte termijn te verbeteren?

Welke conclusies trekt u uit de tellingen die tijdens de zomer zijn uitgevoerd? Kunnen die als basis dienen voor een duurzame oplossing op middellange termijn?

Hebt u dit dossier besproken met uw collega die belast is met Ruimtelijke Ordening. Zal het worden opgenomen in het algemeen plan voor de heraanleg van de wijk Wet-Schuman?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).*- *Ik sluit me aan bij de heren Pinxteren en Doyen. Het is jammer dat de regering niet heeft geanticipeerd op het probleem. Met het voorlopige fietspad werd een behoefte gecreëerd. Voordat het werd opgedoekt, had men ernstig moeten overwegen om het te behouden. Dit is een gemiste kans.*

une occasion en ne saisissant pas cette opportunité.

Nous souhaitons qu'une étude globale soit réalisée pour revoir l'aménagement de la rue de la Loi. Se borner à revenir à la situation antérieure ne constitue pas une attitude judicieuse.

Maintenant que la piste est est démontée, réfléchissons clairement à une alternative. L'étude évoquée dans la presse est-elle en cours ? Pour quand sont prévus les résultats qui mèneraient à une sereine coexistence entre piétons, vélos et automobiles ?

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Ce dossier est symbolique, car il s'agit de la création d'une piste cyclable sur une partie d'un important axe de circulation automobile. L'espace réservé aux cyclistes est néanmoins insuffisant et le risque de conflit entre les cyclistes et les piétons s'est rapidement vérifié. Le succès phénoménal remporté auprès des cyclistes souligne néanmoins le potentiel de ce projet.*

Cette piste cyclable offre également une alternative plane qui permet d'éviter des dénivelés importants. Elle est utilisée par de nombreux Bruxellois de toutes les communes. Il s'agit d'un projet fondamental, symbolique et pratique, qu'il faut soutenir.

Ce dossier a déjà été abordé à maintes reprises en commission, tant par la majorité que par l'opposition. Le chantier de Beliris n'a pas du tout tenu compte des cyclistes. Vous avez heureusement créé une piste cyclable provisoire et vous avez promis d'offrir aux cyclistes une piste à plus long terme.

Les piétons sont également les victimes de cette situation. Faute d'espace, ils doivent continuellement veiller à ne pas marcher sur la piste cyclable.

Vous aviez promis de vous pencher sur cette situation. Je vous ai même suggéré de libérer une moitié d'une bande de circulation de chaque côté de la voirie pour améliorer la circulation des cyclistes et des piétons dans les deux sens.

Vous nous aviez promis de le faire. Pourquoi avoir

Mijn fractie pleit voor een globale studie over de heraanleg van de Wetstraat.

Nu het fietspad is opgedoekt, moeten we ernstig nadenken over een alternatief. Is de studie die u aankondigde al van start gegaan? Wanneer verwacht u de resultaten?

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik sluit me aan bij de terechte vragen van de collega's. Ik breng even de historiek van het fietspad in herinnering. Het is eigenlijk een symbooldossier. In het begin waren er veel positieve geluiden vanuit de fietsbeweging omdat eindelijk een deel van een grote Brusselse autoweg aan de fietsers werd gegeven. Maar tegelijkertijd was er kritiek gezien de beperkte ruimte die aan fietsers werd toegemeten.

Men voorspelde toen al conflicten met de voetgangers. Op dat moment waren er niet zoveel fietsers, maar uiteindelijk is het fietspad op heel korte tijd een enorm succes geworden. De kritiek dat er een conflictsituatie zou ontstaan, is vrij snel bewaarheid geworden. Het succes van het fietspad toont aan dat er een enorm potentieel is.

Dat het een symbooldossier is, heeft ook te maken met het feit dat het een vlak traject is in vergelijking met de veel heuvelachtigere parallelwegen. Een heleboel fietsers stromen vanuit verschillende gemeenten op ditzelfde fietspad samen. Het is ontzettend belangrijk om in dit fietspad te investeren, niet alleen wegens zijn symboolwaarde, maar ook omdat het de fietsers in staat stelt een belangrijk hoogteverschil te overbruggen.

Het onderwerp werd in de commissie al een paar keer aangehaald, en dit zowel door meerderheid als door oppositie. De bezorgdheid leeft dus niet alleen bij de fietsers. Wat de problemen met de werf van Beliris betreft, is het inderdaad zo dat de bouwheer de fietsers totaal heeft genegeerd. Gelukkig hebt u dadelijk de beslissing genomen om een extra baanvak voor de fietsers voor te behouden. U hebt

rouvert cette bande aux automobilistes plus tôt que prévu, alors que vous auriez pu poursuivre le projet pilote jusqu'à la fin septembre et en analyser l'impact ?

L'analyse de la situation en période estivale ne reflète en outre pas la réalité. La circulation automobile est restée fluide et aucun des scénarios catastrophes prédit par la presse ne s'est réalisé. Vous avez raté là une belle occasion.

Si vous chargiez maintenant votre administration d'intervenir, il faudrait encore attendre six mois, impliquer les communes, et retarder davantage l'issue de ce dossier que les piétons et les cyclistes bruxellois souhaitent voir résolu au plus vite.

Si certaines nuisances devaient être à déplorer pour les automobilistes, la situation devrait s'améliorer rapidement. Certains délaissent peut-être leur voiture pour utiliser les transports publics.

Un aménagement provisoire est réalisable à peu de frais, il ne requiert aucun permis d'urbanisme, mais seulement cinq minutes de courage politique.

Avez-vous donné l'ordre à votre administration de réaliser un aménagement provisoire afin d'améliorer la circulation des cyclistes dans les deux sens pour le début 2013 ?

Il est inconcevable que les cyclistes empruntent les trottoirs. Par définition, une piste cyclable doit être séparée de la chaussée, et également du trottoir.

Réserver un même espace aux cyclistes et aux piétons ne résout rien et ne fait que déplacer le conflit. L'administration utilise l'expression "piste cyclable sur le trottoir". Il faudrait alors utiliser le panneau D9 afin de légaliser la situation. Cette solution est inappropriée en ce qui concerne la rue de la Loi.

in de commissie gezegd dat het de bedoeling is om op langere termijn een baanvak aan de fietsers te geven.

Maar ook de voetgangers zijn het slachtoffer, omdat ze met te veel zijn op een smalle strook trottoir. Momenteel is de situatie erg onduidelijk. Men kan het de voetgangers niet kwalijk nemen dat ze niet voortdurend naar de grond kijken om te weten of ze al dan niet op het voetpad dan wel op het fietspad lopen.

U hebt tijdens de vorige commissievergadering gezegd dat u het conflict tussen voetgangers en fietsers zou bestuderen. Ik heb u toen de tip gegeven om een halve strook van de baanvakken aan beide zijden van de laan ter beschikking te stellen om ook in de tegenovergestelde richting te kunnen fietsen. Als men een volledig baanvak ter beschikking stelt, krijgt men een ruim comfort aan de rechterzijde, maar nog altijd een beperkte ruimte voor beide groepen aan de andere kant. Als men telkens een half baanvak neemt, krijgt men zowel voor de fietsers als voor de voetgangers een verbetering aan beide kanten.

U beloofde toen dat u daarvoor zou zorgen. Het verbaast mij dat u de rijstrook vroeger dan gepland aan de auto's hebt gegeven, terwijl daar eigenlijk geen reden voor was. U had het proefproject tot eind september kunnen laten doorlopen om de reële impact te kunnen bestuderen. In de zomermaanden krijgt men immers een vertekend beeld van het autoverkeer. Bovendien is geen enkel rampsценario dat in de kranten werd voorspeld, uitgekomen. Er was geen probleem met het autoverkeer in de maanden juli en augustus. U hebt een kans gemist.

Als u vandaag een opdracht geeft aan uw administratie, zal die daarvoor zes maanden nodig hebben. Bovendien moet er daarna nog met de gemeenten worden overlegd. Dan zijn wij weer een jaar of twee verder, terwijl heel wat mensen vragen dat er op zeer korte termijn een verbetering van de situatie komt, niet alleen voor de fietsers, maar ook voor de voetgangers. De automobilisten zullen misschien enige hinder van de maatregel ondervinden, maar vermoedelijk komt er vrij snel vanzelf een oplossing. Sommige mensen zullen misschien beslissen om niet langer de auto te nemen maar het openbaar vervoer te gebruiken. Dergelijke dossiers zijn er net om voor dit soort verschuivingen te zorgen.

Hoe ziet uw timing eruit? Ik hoop dat u dit project op vrij korte termijn zult realiseren, al is het maar in de vorm van een tijdelijke voorziening langs beide kanten. Dat vraagt niet veel geld. Daarvoor is ook geen stedenbouwkundige vergunning nodig. Het vraagt alleen maar vijf minuten politieke moed.

Hebt u de administratie de opdracht gegeven om een tijdelijke voorziening aan te brengen, zodat men al begin 2013 in beide richtingen kan fietsen?

Het ergert me enorm wanneer men voorstelt om fietsers op het trottoir te laten rijden. Het probleem ligt bij het concept. Een fietspad moet niet alleen gescheiden zijn van de rijbaan, maar ook van het trottoir.

Dezelfde ruimte voorbehouden voor fietsers en voetgangers biedt geen oplossing, want dan verplaatst men het conflict. De administratie gebruikt de term "piste cyclable sur le trottoir". In dat geval wordt bord D9 gebruikt. Op die manier legaliseert men een situatie waarbij fietsers en voetgangers zich in dezelfde ruimte voortbewegen. Ik heb u al gezegd dat dat volgens mij geen goede oplossing is. Soms kan het niet anders, maar in de Wetstraat is er wel een andere oplossing mogelijk.

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *La fermeture estivale des tunnels Loi, Cinquantenaire et Tervueren n'a pas paralysé le trafic comme certains le craignaient, notamment grâce à un ensemble de mesures, dont une communication efficace.*

En ce qui concerne la piste cyclable, la proposition de Mme Maes de prendre des mesures provisoires qui n'exigent pas de travaux d'envergure est bonne. L'aménagement de la piste cyclable à l'époque de M. Chabert a amené un changement dans les comportements. Et maintenant qu'il y a davantage de cyclistes rue de la Loi, il faut améliorer cette piste cyclable.

Où en est ce dossier ? Pouvez-vous nous en donner l'agenda ? Si de nouvelles mesures sont prises, il faudra veiller à en faire une bonne publicité auprès des conducteurs de manière à éviter trop d'embouteillages, tout en promouvant les déplacements en vélo et à pied. Cette

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- In de zomer werden de Wet-, de Jubelpark- en de Tervurentunnel gesloten. Veel mensen dachten dat er complete verkeerschaos zou heersen. Dat bleek helemaal niet het geval te zijn.

Mevrouw Grouwels, we moeten erkennen dat u zeer zorgvuldig te werk bent gegaan en dat er voldoende en efficiënt werd gecommuniceerd, zodat iedereen goed geïnformeerd was. Dankzij een totaalpakket van voorzorgsmaatregelen heeft de sluiting van de tunnels niet tot al te veel opstoppingen geleid.

Er rijzen echter ook problemen met het fietspad. Ik zal niet herhalen wat mijn collega's al hebben gezegd. Inmiddels werd het Iris 2-plan ingevoerd. Het voorstel van mevrouw Maes om met tijdelijke maatregelen te werken die geen grote ingrepen vergen, is goed. We hebben gemerkt dat de behoefte aan een beter fietspad reëel is. Voormalig minister Chabert liet een fietspad aanleggen in de

communication devra être adressée aux navetteurs, mais aussi aux entreprises et aux institutions établies dans les environs.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'aménagement réalisé durant l'été et qui consistait en la transformation d'une voie de circulation en pistes cyclables n'a pas été mis en place par la Région en tant que phase test d'un futur aménagement, mais bien en tant que réponse à la fermeture du tunnel Loi, à l'occasion du chantier Beliris. La situation était drastiquement différente à l'époque, et nous en avons profité pour installer cette piste cyclable temporaire.

Nous avons ainsi abaissé le nombre de bandes réservées à la circulation automobile de quatre à trois. Ceci a permis d'améliorer, temporairement comme je vous l'ai toujours dit, la cohabitation entre usagers. D'une part, en diminuant la vitesse de la circulation automobile, d'autre part en réservant des espaces plus larges aux piétons, séparés de surcroît des cyclistes.

Des comptages cyclistes ont été effectués, aussi bien sur la "nouvelle" piste cyclable que sur l'ancienne. Ceux-ci montrent que la grande majorité des cyclistes (700 des 1.100 qui passaient alors) préférerait rouler sur la "nouvelle" piste, surtout aux heures de pointe.

Je dois également dire que nous n'avons pas disposé de suffisamment de temps et de possibilités - qui auraient nécessité de plus amples et coûteux aménagements - pour indiquer clairement aux cyclistes qu'ils devaient tous se rendre sur la voirie et que seuls les piétons étaient autorisés à rester sur le côté.

Si une partie des cyclistes continuait à utiliser l'ancienne piste cyclable, surtout aux heures de

Wetstraat. Dat leidde tot een gedragswijziging. Heel wat mensen kiezen nu voor de fiets om niet met de auto in de file te hoeven staan.

Wat is de stand van zaken van het dossier? Kunt u de planning toelichten? Als er nieuwe maatregelen komen, moet er opnieuw goed worden gecommuniceerd met de automobilisten om verkeerschaos te vermijden. Verplaatsingen met de fiets of te voet moeten worden gepromoot. De communicatie moet niet alleen tot de pendelaars gericht zijn, maar ook tot de bedrijven en de instellingen in de omgeving.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het idee om tijdens de zomer een rijstrook in de Wetstraat op te offeren voor een fietspad was niet bedoeld als testfase, maar gewoon als tijdelijke maatregel naar aanleiding van de sluiting van de Wettunnel.*

Dankzij dat tijdelijke fietspad kon de snelheid van het autoverkeer worden afgeremd en kregen voetgangers en fietsers meer ruimte.

Er werden tellingen uitgevoerd. Daaruit bleek dat een overgrote meerderheid van de fietsers in de Wetstraat het tijdelijke fietspad gebruikte, vooral tijdens het spitsuur.

We hadden trouwens onvoldoende tijd en middelen om duidelijk te maken dat fietsers verplicht waren om gebruik te maken van het tijdelijke fietspad.

Daardoor bleef een aantal fietsers op het oude fietspad rijden, hoewel de meerderheid het tijdelijke fietspad gebruikte.

De tellingen kunnen niet worden vergeleken met de automatische tellingen, die op andere plaatsen worden uitgevoerd. Ik kan dus ook niet zeggen of de tijdelijke maatregel tot een globale stijging van het aantal fietsers heeft geleid.

Het was niet de bedoeling om het voorlopige fietspad na de opening van de tunnels te behouden. Aangezien de werken aan de tunnels sneller klaar waren dan gepland, hadden we minder tijd om het effect van het tijdelijke fietspad te bestuderen.

Nu moeten fietsers in de Wetstraat dus weer de

pointe, d'autres empruntaient malgré tout la nouvelle piste. De nombreux vélos circulaient donc sur la voirie libérée.

Nous avons donc essayé de procéder au comptage et je vous ai transmis des chiffres. Toutefois, comme ces points de comptage ne se situaient pas aux mêmes endroits que les points de comptage automatisés, il n'est pas possible de dire si la mesure a permis, ou non, une augmentation globale du nombre de cyclistes.

Ainsi que je l'ai dit dès le départ, il n'était pas prévu de maintenir la piste cyclable après l'ouverture des tunnels. Les travaux dans les tunnels ont été plus vite que prévu, puisque ceux-ci ont été réouverts dès le 6 septembre, au lieu du 15 septembre. Cela nous a donc laissé moins de temps pour examiner les effets de la reprise des cours et de la fin des vacances.

À ce jour, les cyclistes partagent de nouveau les trottoirs avec les piétons. Cette cohabitation est difficile, étant donné les flux de ces modes dits "actifs" et l'espace réduit qui leur est attribué au profit de la voiture. Cette situation est évidemment à déplorer et j'ai donné l'ordre à mon administration, sur la base de l'étude de mobilité du quartier européen faite par Stratec pour le compte de Beliris, de se pencher plus particulièrement sur la mise à trois bandes définitive de la rue de la Loi, avec restitution des espaces gagnés aux modes actifs. L'Aménagement du territoire était, bien sûr, associé à cette étude de Beliris.

En concertation avec les services de police concernés, j'ai décidé de démonter la piste cyclable, car la prolongation de cet aménagement n'était pas souhaitable en l'absence de mesures complémentaires, comme une réduction des flux entrants.

Il est évident qu'il faut étudier comment réduire en amont les flux entrants de voitures sur la rue de la Loi, via des mesures à prendre sur l'E40, l'avenue de Tervueren, la Moyenne ceinture et l'avenue d'Auderghem.

(poursuivant en néerlandais)

Outre la proposition de Mme Maes, nous pourrions envisager de mettre en place une piste cyclable bidirectionnelle, à condition de prendre des mesures de réduction des flux entrants en amont.

trottoirs met voetgangers delen. Dat is niet eenvoudig, want de ruimte is beperkt. Het spreekt voor zich dat die situatie niet ideaal is. Ik heb mijn diensten de opdracht gegeven om op grond van de mobiliteitsstudie van de Europese wijk die Stratec uitvoert na te gaan of het aangewezen is om het aantal rijstroken in de Wetstraat te beperken tot drie en meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers.

In overleg met de politie heb ik besloten om het tijdelijke fietspad te laten opdoeken. Als de instroom van autoverkeer niet kan worden beperkt, is het geen goed idee om het te behouden.

Het spreekt voor zich dat er maatregelen nodig zijn om het autoverkeer richting Wetstraat vroeger af te remmen, onder meer op de E40, in de Tervurenlaan enzovoort.

(verder in het Nederlands)

Naast het voorstel van mevrouw Maes, dat we aan bestuderen zijn, is er nog een andere oplossing op korte termijn, namelijk een tweerichtingsfietspad ter vervanging van de halve rijstrook langs elke kant, naar het voorbeeld van de inrichting toen de Wettunnel was afgesloten. In dat geval moeten er wel beperkingsmaatregelen kunnen worden getroffen voor het binnenrijdend verkeer stroomopwaarts.

Er zal ook bijzondere aandacht moeten worden besteed aan het beheer van de conflicten tussen voetgangers en fietsers en de regeling van de verkeerslichten. Dat laatste is een goed middel om de toestroom van auto's te vertragen. Ik blijf dit dossier nog steeds als prioritair beschouwen en plan de uitvoering tegen de zomer van 2013. Ik weet dat u bijzonder ambitieus bent, mevrouw Maes, en dat u het graag gisteren al had zien gebeuren, maar ik spreek liever over de zomer van 2013.

Ook ben ik het eens met mevrouw De Pauw die stelt dat communicatie essentieel is en dat we de automobilisten tijdig van de nieuwe situatie op de hoogte moeten brengen.

Momenteel is er dus nog niets formeel beslist, maar we zijn de situatie aan het bestuderen.

Une attention particulière devra être portée à la gestion des conflits entre piétons et cyclistes et au règlement des feux de circulation. Je considère ce dossier comme prioritaire et prévois sa réalisation pour l'été 2013.

J'estime, comme Mme De Pauw, que nous devons informer les automobilistes à temps de la nouvelle situation.

Aucune décision formelle n'a donc encore été prise, mais la situation est à l'étude.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Mon groupe apprécie quand des travaux se terminent plus tôt. Nous nous réjouissons que les aménagements du tunnel se soient finis avant le terme annoncé.

Nous dénonçons plusieurs choses. Il est regrettable que vous ayez manqué l'occasion de repenser le partage de l'espace public. En prolongeant l'expérience, vous auriez pu vous faire une idée plus précise des avantages et des désavantages de ce plan. En outre, il aurait été opportun de résoudre le conflit avec les usagers actifs.

Nous déplorons aussi que vous n'ayez pas profité de l'été dernier pour réaliser une piste cyclable propre et bidirectionnelle.

En outre, aucun comptage sérieux n'a été réalisé : les chiffres enregistrés cet été ne sont pas utilisables, puisqu'ils ne sont pas comparables avec les chiffres et les comptages automatiques effectués à d'autres endroits. Dès lors, nous ne pouvons pas identifier les effets de la bande réservée aux cyclistes.

Il est dommage qu'on n'ait pas réalisé tous les comptages aux mêmes endroits. Cette méthodologie est absurde. Je m'interroge sur la pertinence de cette décision, propre à produire de faux résultats.

Je suis impatient de voir, l'été prochain, ce que Stratec va réaliser dans le cadre de l'étude de mobilité dans le quartier européen. Comme vous, je pense qu'il faut réfléchir à la mobilité dans son ensemble. Mais prétendre qu'on va faire plus de pistes cyclables quand on aura réduit les flux entrants de voitures, c'est dire qu'on n'atteindra

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Ecolo verheugt er zich over dat de werken aan de tunnel vroeger dan verwacht klaar zijn.*

Het is wel jammer dat u niet meer nagedacht hebt over het delen van de openbare ruimte en over het conflict met de actieve gebruikers.

U hebt ook niet van de gelegenheid gebruik gemaakt om een apart fietspad in beide richtingen aan te leggen.

Evenmin is er een ernstige telling gebeurd: de cijfers van deze zomer zijn niet te vergelijken met de automatische tellingen op andere plaatsen en het effect van de fietsstrook is dus onbekend.

De tellingen hadden allemaal op dezelfde plaats moeten gebeuren. De huidige methode kan alleen maar vertekende resultaten opleveren.

Ik ben benieuwd wat Stratec gaat maken van de mobiliteitsstudie voor de Europese wijk. Ik vind ook dat we de mobiliteit in haar geheel moeten benaderen. Zeggen dat er meer fietspaden komen als er minder autoverkeer is, betekent echter dat we de gewestelijke doelstellingen niet zullen halen.

U bedoelt daarmee dat u op het GEN zult wachten om fietspaden aan te leggen en trottoirs te verbreden. Een gewestelijk parkeeragentschap of een vermindering van het aantal parkeerplaatsen haalt echter ook niets uit zolang er geen oplossing is voor de ontradingsparkings buiten het gewest of het GEN.

Dit argument is onaanvaardbaar. Het gewest moet doeltreffende middelen aanwenden om een

jamais les objectifs régionaux.

En effet, vous sous-entendez qu'on va attendre la réalisation du RER pour installer des pistes cyclables dans la Région bruxelloise et agrandir les trottoirs. Dès lors, une Agence régionale de stationnement ou une réflexion sur la diminution du nombre de places de parking sera inefficace tant qu'on n'aura pas trouvé une solution aux parkings de dissuasion en bordure de la Région ou grâce au RER.

Cet argument est inacceptable. Il faut que la Région se dote de moyens efficaces pour offrir des alternatives à la mobilité des Bruxellois. Nous ne devons pas voir notre qualité de l'air se dégrader à cause de choix faits par des gens extérieurs à la Région, qui préfèrent les bouchons et les autoroutes périphériques.

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

M. Hervé Doyen.- La meilleure expression utilisée par mon collègue M. Pinxteren est "l'acte manqué"...

J'ai peut-être mal compris, mais il me semble que vous avez parlé d'un comptage en été qui mentionnait environ 1.000 cyclistes.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Oui, il s'agit de 1.100 inscrits par jour. Aux heures de pointe.

M. Hervé Doyen.- Se rend-on bien compte qu'aujourd'hui, ces cyclistes se retrouvent au quotidien à se croiser, à slalomer entre les piétons et, surtout, à avaler des particules à foison émanant des quatre bandes de circulation en permanence à l'arrêt ?

Aujourd'hui, la rue de la Loi est un capharnaüm. Tant qu'à faire, mettons cette rue à trois bandes. Si l'on veut résoudre le problème de la rue de la Loi, ce n'est pas quatre bandes qu'il faut, mais neuf. Et quand vous en aurez neuf, on vous dira qu'il en manque encore deux. Vous passerez à onze. C'est le même problème que le ring.

Je ne vous incrimine pas. Je me doute bien que vous devez composer avec une administration régionale dont beaucoup d'agents travaillent dans le Sud de Bruxelles, des inspecteurs régionaux qui

alternatieve mobiliteit aan te bieden. We mogen onze luchtkwaliteit niet laten verpesten door de keuzes van mensen van buiten het gewest.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik ben het met collega Pinxteren eens dat dit een gemiste kans is.*

Heb ik het goed gehoord dat tijdens de tellingen in de zomer 1.000 fietsers zijn geregistreerd?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Inderdaad: 1.100 fietsers per dag tijdens de spitsuren.*

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Vandaag moeten die fietsers opnieuw tussen de voetgangers door slalommen en krijgen zij opnieuw vervuiling te slikken van de vier rijstroken.*

De huidige Wetstraat is een complete chaos. Als wij dat probleem willen oplossen, hebben we geen vier, maar negen rijstroken nodig. Die extra rijstroken zouden echter het aanzuigeffect nog vergroten. Dat is hetzelfde probleem als met de Ring. We kunnen dus net zo goed het aantal rijstroken terugbrengen van vier naar drie.

U bent niet verantwoordelijk voor die situatie, maar u zou wat stoutmoediger moeten zijn. De burgemeester van Parijs heeft op een dag de busbanen ingevoerd zonder eerst eindeloze studies te hebben uitgevoerd. Hij kreeg heel wat kritiek, maar vandaag trekt niemand meer de noodzaak van

sont préoccupés de savoir comment ils vont arriver au travail en voiture.

Je pense qu'il faut être audacieux. Bertrand Delanoë, le maire socialiste de Paris, a lancé un jour la réalisation de bandes pour les bus. Il ne s'est pas amusé à faire des études à tour de bras. Il a réalisé des bandes de bus à des endroits étonnants à Paris. Il a été très critiqué, mais aujourd'hui, plus personne n'oserait remettre en doute la nécessité de ces bandes de bus à Paris.

Un geste fort serait de réaliser une vraie bande cycliste dans la rue de la Loi et la rue Belliard. Les automobilistes, eux aussi, un jour ne supporteront plus la situation. Il faut cesser de les considérer comme des victimes. Ce n'en sont pas. Ce sont des gens qui font des choix.

(Applaudissements sur les bancs de Groen et d'Ecolo)

On prend les automobilistes en pitié, mais ils écoutent leur radio bien au chaud dans leur voiture pendant que les cyclistes prennent des risques sanitaires personnels, tous les jours, sur les trottoirs de la rue de la Loi.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis attentive à vos propos.

(Rumeurs)

Mais je suis plutôt étonnée, car j'ai eu énormément de félicitations pour avoir réalisé une piste cyclable rue de la Loi. Qui aurait cru qu'on puisse arriver à ce résultat? J'ai toujours dit qu'une fois que les tunnels seraient rouverts, il faudrait revenir en arrière, mais que cela nous aiderait à réaliser quelque chose de plus définitif. C'est ce que je suis en train d'accomplir.

Par ailleurs, j'ai pris note de tout ce que vous avez relevé, M. Pinxteren.

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

M. Arnaud Pinxteren (en néerlandais).- *Je constate que l'administration n'est pas capable de réaliser un compte rendu correct.*

die busbanen in twijfel.

Het zou een sterk signaal zijn om een echt fietspad in de Wetstraat en de Belliardstraat aan te leggen. Wij moeten ophouden de automobilisten als slachtoffers te beschouwen. Dat zijn ze niet. Het zijn mensen die keuzes maken.

(Applaus bij Groen en Ecolo)

Men heeft medelijden met de automobilisten, maar zij zitten warm in hun auto naar de radio te luisteren, terwijl de fietsers gezondheidsrisico's lopen en hun leven wagen in de Wetstraat.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik sta open voor uw opmerkingen.*

(Rumoer)

Toch ben ik een beetje verbaasd, want ik heb veel felicitaties gekregen voor de aanleg van het fietspad in de Wetstraat. Ik heb bovendien altijd gezegd dat het fietspad opnieuw zou verdwijnen bij de heropening van de tunnels, maar dat dit proefproject ons zou helpen om een meer definitieve oplossing uit te werken.

Wij zullen daarbij uw opmerkingen meenemen, mijnheer Pinxteren.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren.- Ik stel vast dat de administratie niet in staat is om een correcte telling uit te voeren.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je trouve vos propos regrettables ! L'administration a travaillé d'arrache-pied pour mener à bien ce travail en un temps record. Jamais on ne l'aurait crue capable de le faire. Le fait de ne pas avoir pu installer les appareils de comptage comme nous le souhaitions nous a empêchés d'obtenir toutes les données, mais nous avons pu constater que plus de la moitié du trafic cycliste à l'heure de pointe empruntait la nouvelle bande cyclable, ce qui démontre son utilité.

Ce que nous n'avons pas pu faire, c'est mesurer une éventuelle augmentation du trafic cycliste. Mais nous avons pu démontrer le besoin de disposer d'espace supplémentaire.

Je convertirai vos propos en encouragements...

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

M. Arnaud Pinxteren.- C'est ainsi que vous devez les interpréter. La création de cette bande cycliste était une excellente initiative de la Région bruxelloise. Mais les problèmes liés au comptage sont regrettables, car ils affaiblissent votre argumentation en faveur de la mise à trois voies de la chaussée et de la création d'une bande cycliste.

L'augmentation du trafic cycliste a été manifeste et nous aurions aimé pouvoir l'objectiver.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "la qualité de l'air dans le métro".

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik stel uw uitspraken niet op prijs. Mijn diensten hebben hard gewerkt om op korte tijd maatregelen te nemen. Niemand dacht dat het zou lukken. We hebben niet overal op dezelfde manier de fietsers kunnen tellen, maar stelden wel vast dat meer dan de helft van de fietsers tijdens het spitsuur gebruik maakte van het tijdelijke fietspad, waarmee het nut ervan was bewezen.*

We konden niet nagaan of zich een globale stijging van het fietsverkeer voordeed. Ik zal mijn medewerkers echter blijven aanmoedigen.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Mijn uitspraken zijn ook als aanmoediging bedoeld. Het tijdelijke fietspad was een uitstekende maatregel. Het is alleen jammer dat er problemen waren met de tellingen, want nu hebt u minder argumenten om voor het schrappen van een rijstrook in de Wetstraat en meer ruimte voor fietsers te pleiten.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de luchtkwaliteit in de metro".

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Les problèmes liés à la qualité de l'air à Bruxelles sont à juste titre une grande préoccupation, pas seulement à l'extérieur, mais aussi à l'intérieur.*

Le réseau des stations de métro est un espace fermé, où la qualité de l'air échappe à l'attention. Pourtant, elle y est plus mauvaise qu'à l'air libre. La concentration de particules fines y est souvent beaucoup plus élevée. De l'amiante serait libéré par le système de freinage des premières rames de métro.

Est-il exact qu'une demande de Test-Achats en 2010 pour tester cette qualité de l'air a été refusée? Le cas échéant, de quand date cette demande? La STIB y a-t-elle accédé? Pourquoi pas? La STIB a-t-elle mesuré la qualité de l'air dans le métro? Si non, pourquoi? Quels ont été les résultats? Quelle est la concentration de particules fines?

Existe-t-il des normes pour la qualité de l'air dans le métro? La surveillance de la qualité de l'air dans le métro figure-t-elle dans le nouveau contrat de gestion entre la Région bruxelloise et la STIB?

Est-il vrai que certains éléments des premières générations de métro étaient constitués d'amiante? De l'amiante a-t-il été libéré et cela se produit-il encore?

De heer Jef Van Damme.- In de winterperiode worden de fijnstofnormen regelmatig overschreden. De problemen met de Brusselse luchtkwaliteit zijn terecht een grote bezorgdheid van de politici. Het gaat niet alleen om de luchtkwaliteit buitenshuis maar ook binnenshuis. Het recente rookverbod in cafés toont aan dat niet alleen de buitenomgeving maar ook de binnenomgeving een belangrijk onderdeel vormt van de openbare ruimte.

Het metronet maakt deel uit van de openbare ruimte en is een belangrijk deel van het publieke leven in de stad. Het gaat niet echt om een binnenruimte, maar wel om een besloten ruimte. We voeren al jaren onderzoek naar de netheid, de veiligheid en de toegankelijkheid van de metrostations. De luchtkwaliteit wordt niet opgenomen in dat onderzoek, ofschoon het een belangrijk gegeven is voor de tienduizenden mensen die elke dag de metro nemen.

De luchtkwaliteit in de metro zou nog slechter zijn dan de kwaliteit van de buitenlucht. De concentratie van fijn stof ligt er vele malen hoger. Er zou ook asbest vrijkomen, omdat het remsysteem van de eerste metrostellen op basis van asbest functioneerde. Klopt het dat Test-Aankoop in 2010 de luchtkwaliteit wou testen, maar dat dit door de MIVB geweigerd werd? Blijkbaar worden dergelijke testen wel uitgevoerd in een aantal Franse steden, zoals Parijs, Rennes, Rijsel en Marseille.

Wanneer precies diende Test-Aankoop een aanvraag in om de luchtkwaliteit te testen? Ging de MIVB wel of niet in op die vraag? Waarom niet? Heeft de MIVB luchtkwaliteitsmetingen uitgevoerd in de metro? Als dat niet het geval was, waarom niet? Als ze wel metingen heeft uitgevoerd, wat waren dan de resultaten? Wat is de concentratie van fijn stof?

Bestaan er normen voor de luchtkwaliteit in de metro? Is de monitoring van de luchtkwaliteit in de metro opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst tussen het Brussels Gewest en de MIVB?

Klopt het dat bepaalde onderdelen van de eerste metrostellen uit asbest bestaan? Kwam er vroeger asbest vrij en gebeurt dat nu nog?

Ik hoop dat u deze vragen gedetailleerd kunt

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- Depuis le début des années 80, la STIB effectue des mesures dans le cadre de la législation du travail. Il s'agit de mesures de CO, de NOx et d'analyses quantitatives et qualitatives des particules dans le métro, tant dans les tunnels que dans les postes de conduite. Les résultats répondent toujours aux normes fixées par le législateur.

En 2008, la STIB a en outre réalisé des mesures comparatives à l'intérieur et à l'extérieur de la station Parc. Il s'est avéré que la qualité de l'air était plus mauvaise à l'extérieur qu'à l'intérieur, où elle respectait les normes fixées par la législation du travail. Comme les sociétés étrangères, la STIB mesure donc bel et bien la qualité de l'air.

Il est exact que Test-Achats a introduit en 2009 une demande pour effectuer des tests. La STIB s'y est opposée, car il n'existe à ce jour aucun cadre de référence pour les voyageurs dans des installations souterraines. Il existe par contre des normes de protection du personnel actif dans les véhicules, tunnels et stations, et les résultats des mesures prouvent leur respect.

La STIB a par ailleurs demandé à Bruxelles Environnement d'examiner la possibilité de contrôler plus régulièrement la qualité de l'air dans les installations souterraines. Elle est également demandeuse d'un cadre de référence adapté aux voyageurs qui fréquentent ses installations.

La qualité de l'air est reprise dans le projet de contrat de gestion, qui mentionne que la STIB poursuivra sa collaboration avec Bruxelles Environnement afin de déterminer les bonnes méthodes de mesure.

L'amiante était effectivement utilisé comme matériau isolant sur les premières générations de métro. Il y a cependant plus de vingt ans qu'il a été totalement retiré des rames.

beantwoorden.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De MIVB besteedt al jarenlang aandacht aan de luchtkwaliteit in haar stations. Zowel de gezondheid van de reizigers als die van de werknemers moet worden beschermd. Zo worden er al sinds het begin van de jaren tachtig metingen uitgevoerd op grond van de arbeidswetgeving. Het betreft metingen van CO en NOx en kwantitatieve en kwalitatieve analyses van fijnstof in de metro. De metingen worden zowel in de tunnels als in de stuurcabines uitgevoerd.

De metingen gebeuren in alle openheid. De resultaten liggen stevast onder de wettelijke normen. In 2008 voerde de MIVB bovendien vergelijkende metingen uit, binnen en buiten het metrostation Park. Dat gebeurde zowel in de gangen, op de perrons als in de lokalen van de MIVB. Uit de tests bleek dat de kwaliteit van de buitenlucht van slechtere kwaliteit was dan die van de binnenlucht. De luchtkwaliteit in het station viel binnen de normen van de arbeidswetgeving. De MIVB meet wel degelijk de luchtkwaliteit en verschilt wat dat betreft helemaal niet van buitenlandse maatschappijen.

Het klopt dat Test-Aankoop eind 2009 een verzoek indiende om tests uit te voeren. De MIVB ging daar niet mee akkoord, omdat er nog steeds geen referentiekader voor reizigers in ondergrondse installaties bestaat. Dat wil niet zeggen dat de maatschappij de luchtkwaliteit niet wil testen.

Er bestaat geen enkele wettelijke norm voor reizigers. Wel zijn er normen voor de bescherming van het personeel dat werkzaam is in voertuigen, tunnels en stations. Zoals gezegd blijven de resultaten van die metingen onder de normen. Dat is een geruststelling. De reizigers brengen immers veel minder tijd door in de ondergrondse installaties dan het MIVB-personeel zelf.

Toch wil dat niet zeggen dat de MIVB zich niet proactief opstelt. Daarom heeft de maatschappij Leefmilieu Brussel verzocht om na te gaan of er

mogelijkheden zijn om de luchtkwaliteit in de ondergrondse installaties regelmatig te controleren. De MIVB is overigens vragende partij voor een referentiekader dat aangepast is aan de reizigers die de installaties gebruiken.

Ik kan u nog een primeur geven. In het ontwerp van beheersovereenkomst wordt er naar de luchtkwaliteit verwezen. In de overeenkomst staat onder meer dat de MIVB zal voortwerken met Leefmilieu Brussel om de juiste meetmethoden te bepalen. Er zal gebruik worden gemaakt van benchmarking met andere openbaarvervoermaatschappijen, in het kader van de International Association of Public Transport (UITP).

In de oudste modellen van metrovoertuigen zat oorspronkelijk op bepaalde plaatsen asbest als isolatiemateriaal verwerkt. Meer dan twintig jaar geleden werd alle asbest uit de metrostellen verwijderd. Dat was relatief eenvoudig. In tegenstelling tot andere steden waren de eerste metrostellen in Brussel recent in dienst genomen.

Alle Brusselse metro's hebben altijd een elektrisch remsysteem gehad, waarbij de motoren als dynamo's worden gebruikt om de kinetische energie van het voertuig om te zetten in energie. Zo kan het gebruik van traditionele remsystemen worden beperkt. De warmteontwikkeling in de remblokken van de metro's is beperkt, zodat die geen asbest hoeven te bevatten.

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Les résultats des dernières mesures peuvent-ils être annexés au compte rendu ?*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Nous allons demander si c'est possible.*

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Je me réjouis que vous intégrez les méthodes de mesure de la qualité de l'air au nouveau contrat de gestion. Par contre, je ne comprends pas pourquoi Test-Achats n'a pas été autorisé à effectuer des mesures.*

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

De heer Jef Van Damme.- Kunnen de resultaten van de recentste metingen worden toegevoegd aan het verslag, zodat wij die kunnen consulteren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- We zullen navragen of dat mogelijk is.

De heer Jef Van Damme.- Het stemt mij tevreden dat u de meetmethoden voor de luchtkwaliteit opneemt in het nieuwe beheerscontract. Wat ik niet goed begrijp, is dat Test-Aankoop geen toestemming krijgt om metingen uit te voeren, als

Les résultats positifs auraient constitué une bonne publicité pour la STIB.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais)*.- *Les mesures que Test-Achats souhaitait réaliser concernent la santé des voyageurs, pour laquelle il n'existe pas la moindre référence. Nous voulons donc d'abord élaborer des normes pour les voyageurs, en collaboration avec Bruxelles Environnement.*

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Malheureusement, la STIB donne ainsi l'impression qu'elle a quelque chose à cacher.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "les nuisances du tram T2000 sur la ligne 62".

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

M. Hervé Doyen.- Les riverains de l'avenue Rogier à Schaerbeek se plaignent depuis de nombreux mois des nuisances occasionnées par les trams T2000 sur la ligne 62. Comme vous le savez, ces trams engendrent depuis leur mise en circulation l'année dernière de fortes nuisances sonores et vibratoires - au point de créer des fissures dans les habitations - à partir du virage sur la place Meiser et ce tout au long de l'avenue Rogier en direction de la place des Bienfaiteurs. Les rapports établis par Bruxelles Environnement et par le bureau Aries objectivent ces nuisances. En cause : le type de suspension dont ces trams sont équipés.

er toch niets te verbergen valt. De positieve resultaten zouden toch goede reclame kunnen zijn voor de MIVB?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er is wel een verschil tussen de metingen die Test-Aankoop wil doen en de metingen die uitgevoerd werden in het kader van de gezondheid van de werknemers. Test-Aankoop wil de luchtkwaliteit meten met het oog op de gezondheid van de reizigers. Voor die categorie bestaat echter geen enkele referentie. Vandaar dat er gevraagd werd om in samenwerking met Leefmilieu Brussel eerst normen uit te werken voor de reizigers, waarna kan worden getoetst of we ook daaraan voldoen.

De heer Jef Van Damme.- Jammer genoeg wekt de MIVB zo de indruk dat ze iets te verbergen heeft. Als de normen voor de werknemers gehaald worden, kan er toch geen probleem zijn voor de reizigers.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de hinder veroorzaakt door de T2000-tram op lijn 62".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans)*.- *De bewoners van de Rogierlaan in Schaerbeek klagen al maanden over de hinder veroorzaakt door de T2000-trams op lijn 62. Die trams rijden sinds vorig jaar en zorgen voor veel lawaai en trillingen vanaf het Meiserplein en langs de hele Rogierlaan tot het Weldoenersplein. Rapporten van Leefmilieu Brussel en het studie bureau Aries wijten dit aan het type ophanging van de trams.*

De klachten halen voorlopig weinig uit. De MIVB heeft wel tests uitgevoerd, een antitrillingslaag aangebracht onder de sporen, de snelheid op dit traject verminderd tot 10 km/u en de T2000-trams

Depuis des mois, les habitants ne cessent de se mobiliser, mais sans obtenir véritablement gain de cause. Certes, la STIB n'est pas restée inactive face à leurs revendications : des tests ont été réalisés suite auxquels un tapis antivibratoire a été apposé sous les voies, la vitesse a été limitée à 10 km/h sur les tronçons litigieux et les trams T2000 sont désormais remplacés tôt le matin et tard le soir.

Cependant, le tapis antivibratoire serait inefficace, voire ferait pire que mieux, à telle enseigne que les riverains en demandent le retrait. Les barrières installées, obligeant les trams à ralentir, ne résolvent pas le problème du virage ou du passage aux échangeurs, durant lesquels les véhicules incriminés continuent à grincer. De plus, elles impactent la vitesse commerciale des T3000 de la ligne 25, qui roulent sur ce même tronçon.

Enfin, si le remplacement - actuellement plus que partiel - des T2000 par les T3000 est la mesure la plus la plus efficace, on imagine à quel point elle est insuffisante pour les riverains qui continuent à endurer un bruit épouvantable et des dommages à leur habitation durant la majeure partie de la journée.

Des mesures insuffisantes donc, qui ont mené les riverains lésés à interpeller, le 19 septembre dernier, le conseil communal schaarbeekoïse, armés d'une pétition de plus de 500 signatures - soit un tiers des riverains du tronçon problématique sur l'avenue Rogier - pour exprimer leur ras-le-bol et chercher un soutien auprès des autorités communales. Le bourgmestre a réitéré son intention d'interdire la circulation du tram si la situation restait inchangée. Une menace qui semble inopportune à l'égard de la STIB et de ses usagers, voire aberrante juste après la mise en exploitation de la ligne.

Reste que la détresse des riverains est bien fondée et que l'on ne peut rester insensible à cette atteinte à la tranquillité publique. Outre les mesures provisoires, une solution constructive doit être trouvée, et c'est au niveau régional que cela doit se faire.

Nous savons que la STIB considère ses T2000 trop jeunes que pour être déclassés ou revendus et que, en outre, sa flotte en T3000 et T4000 est encore limitée. Une série de nouveaux trams est néanmoins en commande et ceux-ci arriveront petit

's morgens vroeg en 's avonds laat vervangen.

De antitrillingslaag zou echter meer kwaad dan goed doen en in de bocht of bij wissels blijft het lawaai enorm. Bovendien remmen deze trams de commerciële snelheid af van de T3000-trams van lijn 25 op hetzelfde traject.

De gedeeltelijke vervanging van de T2000-trams door T3000-trams is de meest efficiënte ingreep, maar gedurende het grootste deel van de dag blijft de hinder groot.

Op 19 september 2012 bezorgden de bewoners aan de gemeente Schaarbeek een petitie met ruim 500 handtekeningen om de steun van de gemeente te vragen in hun protest. De burgemeester heeft herhaald dat ze het tramverkeer wil verbieden als de hinder aanhoudt. Dat lijkt me nogal overdreven.

De ontevredenheid van de bewoners is echter terecht. Naast de voorlopige maatregelen, moet er een constructieve oplossing gevonden worden op gewestelijk niveau.

De MIVB vindt de T2000-trams te jong om al af te schrijven en heeft trouwens nog te weinig trams van type T3000 of T4000. Er zijn echter nieuwe trams in bestelling en die zullen vanaf midden 2013 geleidelijk aan ingezet worden. Op lange termijn worden de T2000-trams van lijn 62 dus vervangen.

Welke maatregelen hebt u ondertussen met de MIVB, Leefmilieu Brussel en de gemeente genomen om een oplossing te vinden?

Leefmilieu Brussel zou bijkomende geluidsmetingen gedaan hebben. Wat was het resultaat van hun metingen en wat blijkt daar verder uit?

Een ander, efficiënter antitrillingssysteem kan een oplossing zijn. Dat zou echter erg duur zijn en alleen aangepast aan de T2000-trams. Werkt het dan ook voor de andere types? Zou er zeker geen hinder meer zijn? Hoeveel zou dit kosten? Moet het huidige systeem verwijderd worden?

Zijn er andere oplossingen? Zullen de nieuwe trams prioritair naar lijn 62 gaan? Hoeveel trams zijn dat? Wanneer zal de volledige vloot trams van deze lijn vervangen zijn?

Lijn 62 is de minst gebruikte van het gewest. Het

à petit, à partir de la mi-2013. Il est donc prévu, à long terme, de remplacer les T2000 sur cette ligne.

Mais que faire en attendant ? Quelles mesures avez-vous prises en collaboration avec la STIB, Bruxelles Environnement et les autorités locales en vue de solutionner au mieux ces nuisances ?

À ma connaissance, des mesures complémentaires de bruit ont été réalisées par Bruxelles Environnement. Sur quoi portent-elles exactement et que nous indiquent-elles ?

Il m'est parvenu que l'installation sous les voies d'un autre dispositif antivibratoire, différent des coussins posés antérieurement et jugés inefficaces par les habitants, pourrait constituer une solution. Ce dispositif serait en revanche très coûteux et adapté uniquement pour les T2000. Cela veut-il dire qu'il serait contre-indiqué pour les T3000 et T4000 ? Pourrait-il empêcher le bruit et les vibrations de manière infaillible ? Quel en serait le coût et constitue-t-il une solution envisageable ? Quant aux coussins actuels, faut-il les enlever ?

D'autres pistes de solution sont-elles avancées ? Les nouveaux trams en commande seront-ils affectés en priorité à la ligne 62 ? Combien de trams cela représente-t-il ? Quand la totalité de la flotte affectée à cette ligne sera-t-elle remplacée ?

Enfin, il est connu que la ligne 62 est la moins utilisée de la Région. Il est vrai que son terminus, Bienfaiteurs, n'est pas très sexy ! Quelles pistes sont avancées pour améliorer la fréquentation de cette ligne ?

Discussion

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

Mme Cécile Jodogne.- Pour cette ligne, la STIB a sélectionné un tram de type T2000. C'est là, principalement, que réside l'énorme problème, puisque ce modèle cause du bruit et des vibrations très dérangeantes pour les habitants. C'est l'enfer : quand on déjeune à midi dans un restaurant, on doit interrompre les conversations quand passe le tram. Vous imaginez les nuisances que cela peut représenter le soir ou la nuit. Par ailleurs, des études et des tests de Bruxelles Environnement ont confirmé d'importants dépassements des seuils admis.

Weldoenersplein is geen erg aantrekkelijke eindhalte. Wat kan daaraan gedaan worden?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Het grote probleem is dat de MIVB trams van type T2000 inzet op deze lijn. Dat zorgt voor heel wat lawaai en trillingen. Studies en tests van Leefmilieu Brussel bevestigen dat de toegelaten drempels ruim overschreden worden.*

De voorzitter van de MIVB heeft in de pers erkend dat er een probleem is met de T2000-trams. De heer Chahid, ondervoorzitter van de raad van bestuur heeft gezegd dat er dringend een oplossing moest komen en een van de bestuurders zegt dat de

Les riverains sont en colère, et tout le monde les comprend. La présidente de la STIB a reconnu dans la presse que le problème était compliqué et que les T2000 posaient problème. M. Chahid, vice-président du conseil d'administration de la STIB, a reconnu qu'il y avait urgence et qu'il fallait absolument trouver une solution. Un des administrateurs a reconnu que les T2000 posaient problème sur tout le territoire de la Région.

La STIB et la Région sont les interlocuteurs de la commune. On a demandé à la STIB de placer des ralentisseurs de vitesse : c'est fait. Un dispositif automatique a même été introduit afin que ces ralentissements ne dépendent pas de la bonne volonté des chauffeurs. On a installé en urgence un tapis antivibratoire là où il manquait, mais cela n'apporte apparemment guère d'améliorations, au contraire.

Tout cela est insuffisant. Il y a toujours des plaintes justifiées et les normes de bruit et de vibrations sont probablement encore dépassées.

La STIB a alors décidé, après certaines menaces d'arrêté du bourgmestre, de remplacer les trams T2000 par des T3000, beaucoup moins bruyants, mais uniquement de 20h à 6h30.

Lors d'une réunion houleuse avec des habitants, un représentant de la STIB a avoué qu'il faudrait d'abord amortir ces trams avant de ne plus les utiliser et que cet amortissement durerait, selon lui, au moins 20 ans.

(Rumeurs)

Pourquoi ne pas alors envisager éventuellement le déplacement de ces trams vers des lignes dont les voies sont plus éloignées des habitations. L'avenue Rogier n'est pas très large et cela ne fait que renforcer les effets.

Nous sommes début novembre et nous attendons tous des résultats de nouvelles études et de nouveaux enregistrements de données concernant les vibrations et bruits effectués par Bruxelles Environnement. À ma connaissance, nous n'avons pas eu de nouvelles.

En conséquence, et même si je ne suis pas très heureuse avec une solution de ce type, je voudrais demander si la commune ne devrait pas prendre des

T2000 in het hele gewest voor problemen zorgt. Op vraag van de gemeente heeft de MIVB snelheidsvertragers geplaatst. De trams vertragen automatisch, zonder ingrijpen van de bestuurder. Er is ook een antitrillingslaag aangebracht, maar die schijnt meer kwaad dan goed te doen.

Dit alles is onvoldoende. De normen worden nog steeds overschreden.

Na dreigementen van de burgemeester om het tramverkeer te verbieden, heeft de MIVB besloten om de T2000-trams te vervangen door de stillere T3000-trams, maar enkel tussen 20 uur en 6.30 uur.

Een vertegenwoordiger van de MIVB gaf toe aan de bewoners dat de trams eerst afgeschreven moeten zijn voor ze vervangen konden worden en dat dat minstens 20 jaar zou duren.

(Rumoer)

Waarom kunnen deze trams niet ingezet worden op lijnen die verder van woningen liggen? De Rogierlaan is niet zo breed.

Wij wachten nog steeds op de resultaten van nieuwe metingen door Leefmilieu Brussel.

Misschien moet de gemeente toch overwegen strengere maatregelen nemen om voor een oplossing te zorgen, hoewel ik dergelijke houding weinig genegen ben.

Een tramlijn onderbreken is niet ideaal, maar deze lijn wordt niet zo veel gebruikt. Ze loopt tot het Weldoenersplein omdat studies van onder meer Stratec aangeven dat er behoefte is aan een lijn naar het Noordstation.

Welke bijkomende maatregelen neemt u om de hinder op te lossen? Is het mogelijk om de T2000-trams af te voeren?

mesures un peu plus contraignantes, pour qu'une réponse soit apportée aux riverains et aux nuisances qu'ils subissent 24 heures sur 24.

Certes, interrompre une ligne de tram n'est pas très recommandable, mais il faut souligner que cette ligne est aussi très peu utilisée. Cette ligne s'arrête à la place des Bienfaiteurs pour répondre à un besoin, identifié dans de nombreuses études, notamment celle de Stratec, de mettre en place une ligne jusqu'à la gare du Nord.

Je rejoins dès lors les questions de M. Doyen. Qu'en est-il de mesures complémentaires pour supprimer cette nuisance ? Qu'en est-il aussi du choix de ne plus utiliser les trams T2000 sur cet axe, ni même ailleurs, car je ne souhaite à aucun autre quartier de Bruxelles le type de nuisances subies par les riverains depuis maintenant plus d'un an ?

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

M. Hervé Doyen.- J'ai une question complémentaire. Le T2000 circule sur d'autres lignes, notamment sur la ligne 94 qui passe à Jette, rue Jules Lahaye. Assez curieusement, ce tram, qui passe dans cette rue depuis très longtemps, n'y fait pas de bruit. Il vient du boulevard de Smet de Naeyer, tourne dans la rue Jules Lahaye, puis file vers la place Bockstaël en empruntant la rue Steyls, et nous n'avons jamais enregistré de plaintes de la part de riverains situés aux abords de ce trajet, durant lequel le tram emprunte pourtant des rues étroites. Je ne suis pas ingénieur, mais cela reste malgré tout un mystère.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je rappelle encore une fois que la STIB accorde une attention toute particulière aux problèmes de vibrations ressenties par les riverains au passage des trams sur son réseau. Elle est toujours à la recherche de moyens visant à améliorer sa performance à ce niveau. Nous avons d'ailleurs reçu une visite à Jette destinée à étudier minutieusement le moyen de ne pas produire de vibrations aux alentours. Le problème s'est aussi posé dans l'avenue Rogier.

À ce stade, la STIB n'a pas été informée de la prise récente de nouvelles mesures par Bruxelles

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik had nog een bijkomende vraag. Op lijn 94 in Jette, bijvoorbeeld, rijden ook trams van het type T 2000. Vreemd genoeg maken die geen geluid en hebben we nooit klachten gekregen van omwonenden.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB hecht een bijzondere aandacht aan de problemen van de trillingen die de bewoners ondervinden bij het doorrijden van de trams en is voortdurend op zoek naar oplossingen.*

In dit stadium heeft de MIVB geen kennis van de recentste metingen van Brussel Leefmilieu. Het is trouwens niet aan te bevelen om nu al bijkomende metingen te doen, aangezien het systeem van snelheidsbeperkingen voor trams slechts sinds 25 september operationeel zijn. Deze maatregel is enkel van toepassing op het bovengronds net en de

Environnement. Il serait d'ailleurs contre-indiqué d'appliquer trop rapidement des mesures complémentaires, alors que le système de limitation de la vitesse des trams n'est opérationnel que depuis le 25 septembre dernier.

Ce dispositif est tout à fait exceptionnel sur le réseau de surface et les conducteurs de tram doivent s'y habituer. Vous avez, Mme Jodogne, rappelé les actions que nous avons entreprises pour mettre en œuvre cette limitation de vitesse.

D'après la connaissance que la STIB possède de l'incidence du passage des trams sur les voies, les limitations de vitesse devraient avoir un effet bénéfique et permettre de respecter les normes de référence figurant dans la convention de collaboration entre la STIB et Bruxelles Environnement en 2004.

De plus, une attention toute particulière est accordée à l'état des voies et à leur entretien régulier.

Mais ce n'est qu'après une période suffisante d'exploitation de la ligne équipée de ce nouveau dispositif que l'on pourra se faire une idée correcte de l'effet des mesures mises en place. Elles ne supprimeront certes pas totalement les vibrations, ce qui est impossible, mais les normes de référence relatives aux bruits en milieu urbain devraient pouvoir être respectées.

Une résolution plus structurelle du problème ne pourrait malheureusement se faire qu'au prix d'un renouvellement intégral des voies de la place Meiser sur dalle flottante, à l'image de ce qui a été réalisé l'an dernier au square Marlow. De tels travaux auraient un coût de plus de trois millions d'euros et, surtout, impliqueraient de bloquer le trafic routier et des trams durant au moins deux mois place Meiser, ce dont il faut tenir compte. Mais le prix à lui seul est un indicateur de ce qui est possible et impossible.

La solution idéale, qui aurait été de changer l'intégralité des voies de la place Meiser, ne fut dès le départ pas envisageable pour des raisons d'exploitation et de mobilité dans la zone.

La réalisation de la station de préméto de la place Meiser constitue, par contre, une solution à moyen terme. Le projet est à nouveau à l'ordre du jour et il

trambestuurders moeten eraan wennen.

Volgens de MIVB zouden de snelheidsbeperkingen een gunstig effect hebben op de doorstroming van de trams, waardoor de referentienormen van het samenwerkingsakkoord tussen de MIVB en het Leefmilieu Brussel van 2004 kunnen worden nageleefd.

Bovendien wordt bijzondere aandacht geschonken aan de staat van de sporen en hun regelmatig onderhoud.

De snelheidsmaatregelen zullen alle trillingen echter niet volledig doen verdwijnen, dat is onmogelijk. Maar de referentienormen met betrekking tot geluidsoverlast in een stedelijke omgeving zouden worden nageleefd.

De meest structurele oplossing voor het probleem is jammer genoeg de sporen van het Meiserplein op zwevende plaat integraal vernieuwen, naar het voorbeeld van wat vorig jaar gebeurde aan de Marlowsquare. Dergelijke werken zouden meer dan 3 miljoen euro kosten en het auto- en tramverkeer gedurende minstens twee maanden blokkeren.

Daarom is die ideale oplossing al van in het begin ondenkbaar.

De realisatie van het premetrostation aan het Meiserplein is een oplossing op middellange termijn. Het project staat opnieuw op de agenda en het is verstandelijk om daar zo snel mogelijk werk van te maken en tegelijk de plaatselijke hinder zoveel mogelijk te beperken.

De andere technische oplossingen die u aanhaalt blijken ongegrond of werden in ieder geval nooit uitgetest door om het even welk net.

Wat betreft de bestemming van het rollend materieel, wordt niet gepland om de trams van het type T 2000 volledig te verbannen van lijn 62. Bij het begin van de dienst tot aan het spitsuur en 's avonds vanaf 20u zouden er geen T 2000 trams op de lijn worden ingezet. Tijdens de spitsuren is er spijtig genoeg nood aan al het beschikbare rollend materieel.

Het klopt dat de trams 2000 iets meer lawaai maken en trillingen veroorzaken wanneer ze

apparaît préférable de tout faire pour l'accélérer tout en minimisant les nuisances locales par un strict contrôle de la vitesse.

Les autres solutions techniques que vous avancez apparaissent sans fondement et n'ont en tout cas jamais été expérimentées par quelque réseau que ce soit.

En ce qui concerne l'affectation du matériel roulant, il n'est pas prévu à court ou moyen terme d'exploiter la ligne 62 à 100% avec des trams autres que les T2000. Précisons qu'en début de service, et jusqu'à l'heure de pointe, ainsi qu'en soirée à partir de 20h, les trams T2000 ne sont pas utilisés sur la ligne. Pendant les heures de pointe, tout le matériel roulant disponible doit malheureusement être mobilisé. Nous n'avons pas d'autre modèle de tram que les T2000 à ce moment de la journée.

Les trams T2000 sont en effet moins performants que d'autres véhicules en termes de bruit et de vibrations, principalement au niveau des appareils de voie et aux croisements. Ceci est intrinsèquement lié à la conception de leurs bogies. Par contre, leur comportement est meilleur dans les courbes, car ils sollicitent moins le rail et crissent moins que d'autres types de tramways.

À la fin des années 1980, la STIB a acquis ces trams parce qu'ils étaient l'illustration d'un concept novateur et particulièrement séduisant. Bruxelles se dotait du premier tram à plancher bas intégral. Si, aujourd'hui, le modèle semble banal et largement répandu dans le monde, c'était loin d'être le cas à l'époque. Bruxelles et la STIB furent même pionnières. Outre le fait d'offrir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, les trams T2000 disposent d'une motorisation performante et d'un équipement électronique de qualité.

Comme leur durée d'amortissement est de 40 ans, ces trams sont appelés à rouler encore jusqu'en 2030 environ. Nous n'envisageons pas de mettre fin prématurément à l'exploitation des T2000. Une telle décision représenterait un investissement de l'ordre de cent millions d'euros.

Dès lors, la meilleure solution consiste à poursuivre les efforts relatifs à l'infrastructure antivibrations, qui profite d'ailleurs à tous les types de trams. Nous continuerons de mesurer les effets de la réduction de la vitesse sur les vibrations et nous veillerons à

voorbijrijden, vooral ter hoogte van de wisselinstallaties en kruispunten. Dit komt door het draaistel van deze trams. De trams doen het daarentegen beter in bochten, aangezien ze dan de rail minder belasten en minder knarsen dan andere trams.

Toen de MIVB deze trams aan het eind jaren 80 aankocht, waren deze bijzonder vernieuwend. Het ging om de allereerste trams met een lage drempel. Voorts beschikken de trams 2000 ook over een goede motorisering en elektronische uitrusting.

Gezien de afschrijvingstermijn van 40 jaar dienen deze trams nog ongeveer tot 2030 te rijden. Er wordt niet overwogen om de exploitatie ervan voortijdig stop te zetten. Dat zou een investering van 100 miljoen euro vergen. De beste oplossing bestaat erin om de inspanningen inzake anti-trillinginstallaties voort te zetten. Deze zijn immers nuttig voor alle tramtypes.

De eindhalte van lijn 62 aan het Weldoenersplein is altijd al beschouwd als een voorlopige eindhalte. Idealiter zou tram 62 tot aan het Noordstation moeten kunnen rijden, conform het Iris 2-plan.

Zolang de pre-metrotunnel niet verlengd wordt naar het noorden, is er evenwel niet voldoende ruimte in het ondergrondse complex "Noord-Rogier".

Eventuele bovengrondse oplossingen botsen op grote moeilijkheden voor wat betreft de aanleg. Vandaar dat de MIVB een mogelijke reorganisatie van het net niet uitsluit om de huidige eindhalte aan het Weldoenersplein te kunnen afschaffen.

la réalisation des travaux liés à ce problème et, notamment, à celle d'une station souterraine place Meiser.

J'ai toujours considéré l'emplacement actuel du terminus de la ligne 62 place des Bienfaiteurs comme une situation provisoire. Idéalement et conformément au Plan Iris 2, la ligne 62 devrait rejoindre la gare du Nord. Mais trop de trams y arrivent actuellement. Tant que le tunnel du prémétro n'aura pas été prolongé vers ce quartier, il manquera de place dans le complexe souterrain Nord-Rogier pour permettre à la ligne 62 de poursuivre jusqu'à la gare.

Toutes les solutions envisagées en surface se heurtent à des difficultés majeures d'aménagement. La STIB n'exclut donc pas d'étudier des formules de réorganisation du réseau qui permettraient de supprimer le terminus actuel de la place des Bienfaiteurs.

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

M. Hervé Doyen.- Je remercie la ministre pour sa réponse exhaustive. Nous reviendrons sur cette question afin d'évaluer la mise en œuvre des solutions envisagées.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

**concernant "l'exécution du Plan Iris 2 en
matière de parkings de transit".**

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (*en néerlandais*).- *En septembre 2010, le gouvernement bruxellois a approuvé la version définitive du Plan Iris 2, qui a pour objectif de réduire de 20% le trafic automobile par rapport à 2001 d'ici 2018. À cette fin, ce plan comporte, d'une part, des mesures*

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Wij zullen zeker nog op dit dossier terugkomen.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

**betreffende "de uitvoering van het Iris 2-
plan omtrent de transitparkings".**

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Het Iris 2-plan, het grote vervoersplan van het gewest dat eindelijk de immobiliteitsknoop in het gewest moest aanpakken, had tot doel om 16.000 transitparkeerplaatsen te verwezenlijken.

encourageant la mobilité alternative et, d'autre part, des mesures visant à stimuler une utilisation rationnelle de l'automobile.

Si nous voulons encourager l'utilisation des transports publics par les navetteurs, deux conditions doivent être remplies. Il faut d'abord améliorer la sécurité dans les transports en commun, ce qui est loin d'être le cas. Ensuite, il faut que les navetteurs puissent récupérer en toute sécurité leur véhicule en périphérie de la ville, ce qui n'est possible que s'il y a suffisamment de parkings de transit sûrs. Là également, le bât blesse. Des 16.000 nouvelles places de parking de transit promises dans le Plan Iris 2, seules 1.870 sont réalisées, dont 270 sont actuellement inaccessibles en raison d'un chantier près du parking Reyers.

Les taux d'occupation de 100 à 110% (en mai 2012) démontrent que ces parkings de transit sont nécessaires. Dans quels délais de nouveaux parkings de transit seront-ils réalisés ? Où seront-ils implantés ? De quelle manière leur correspondance avec les transports publics sera-t-elle améliorée ?

Sept des huit parkings sont en libre accès et sont donc illégalement utilisés par des gens qui ne sont pas des navetteurs. Quelles mesures seront-elles prises pour empêcher le stationnement illégal ? Le retrait des barrières et des lecteurs de cartes Mobib en certains lieux va à l'encontre d'une avancée dans ce domaine.

In september 2010 heeft de Brusselse regering de definitieve versie van het Iris 2-plan goedgekeurd. Het moet de verkeersopstoppingen in de hoofdstad een halt toeroepen. De algemene doelstelling is om het autoverkeer tegen 2018 met 20% terug te dringen in vergelijking met de cijfers uit 2001.

Daarom worden enerzijds maatregelen naar voren geschoven die alternatieve mobiliteit aanmoedigen, zoals meer voetgangerszones, fietsinfrastructuur, trams en bussen in eigen bedding, en de automatisering en uitbreiding van het metronet. Anderzijds bevat het plan maatregelen die een rationeel autogebruik moeten bevorderen, zoals een beter parkeerbeleid en de bescherming van woonzones.

Als we het gebruik van het openbaar vervoer door pendelaars willen aanmoedigen, moet er aan twee voorwaarden worden voldaan. Ten eerste moet het openbaar vervoer veiliger worden. We hebben het daar in het verleden al uitgebreid over gehad en ik vrees dat we het daar in de toekomst nog vaak over zullen moeten hebben.

Ten tweede moet men de pendelaars in staat stellen om hun wagen op een veilige manier kwijt te geraken aan de rand van de stad. Dat kan enkel door te voorzien in voldoende en beveiligde transitparkings. Daar knelt evenwel het schoentje. Van de beloofde 16.000 plaatsen zijn er nog geen 1.900 verwezenlijkt. Momenteel zijn er welgeteld 1.860 plaatsen gerealiseerd, waarvan men de 270 plaatsen van de transitparking Reyers moet aftrekken, omdat die momenteel in een werfzone voor sociale woningbouw ligt.

Dat de transitparkings nodig zijn, bewijzen de bezettingscijfers. In mei 2012 lag de bezettingsgraad van de parkings tussen 100 en 110 %, de parking Stalle niet te na gesproken (70%), omdat er in die periode zware infrastructuurwerken in de buurt werden uitgevoerd.

Van de acht parkings zijn er zeven vrij toegankelijk, zodat ze vaak onwettig door niet-pendelaars worden gebruikt.

Wanneer en waar zullen de transitparkings worden gerealiseerd? Hoe zullen ze nog beter op het openbaar vervoer worden afgestemd? Welke maatregelen worden er genomen om het onwettig parkeren tegen te gaan?

Discussion

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *L'interpellation que je vais faire tout à l'heure porte en partie sur les parkings de transit. Je suis d'accord que nous la traitons séparément, mais je vais en extraire ici les éléments qui se rapportent à ce dont M. Lootens-Stael a parlé.*

Mon interpellation traite du placement de parcmètres au Heysel où vous aviez laissé entendre qu'il n'y aurait pas de nouveau parking de transit. Le Plan Iris 2 veut diminuer le nombre de voitures, mais le transport multimodal ne peut fonctionner que si les voyageurs peuvent aisément prendre une correspondance et s'ils ne sont pas tenus de chercher en vain une place ou de dépenser davantage pour se garer.

C'est une bonne nouvelle que De Lijn et la STIB discutent ensemble pour installer de nouvelles lignes de tram dans la périphérie flamande et pour mieux harmoniser les lignes existantes en Flandre et à Bruxelles, mais ce dossier n'en est encore qu'à ses débuts. Nous espérons que vous disposez de solutions à court terme pour que les navetteurs qui arrivent en voiture aux portes de Bruxelles puissent aisément y accéder au réseau des transports publics bruxellois.

Je me joins aux questions de mon collègue.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *J'ai chargé mon administration d'étudier l'aménagement de nouveaux parkings de*

Ondertussen zouden er op sommige plaatsen slagbomen en Mobibkaartlezers weggehaald zijn. Dat is meer achteruitgaan dan vooruitgaan!

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik wil graag het woord nemen, omdat mijn eigen interpellatie, die straks zal worden behandeld, ook gedeeltelijk over de transitparkings gaat. De eerste zin van mijn interpellatie luidt: "We hebben de problemen inzake het uitblijven van de broodnodige transitparkings al verschillende keren uitgebreid besproken in dit parlement." Ik ga ermee akkoord dat we de interpellaties gescheiden houden, maar ik haal wel de elementen uit mijn eigen interpellatie aan waarover de heer Lootens-Stael heeft gesproken.

Mijn interpellatie handelt over het plaatsen van parkeermeters aan de Heizel, terwijl u hebt laten weten dat daar geen nieuwe transitparking zal komen. Het Iris 2-plan wil het aantal wagens terugdringen, maar multimodaal vervoer kan enkel werken als reizigers vlot kunnen overstappen en niet als ze met buitensporige extra kosten worden geconfronteerd of frustrerende zoektochten naar een parkeerplaats moeten voeren.

Het feit dat De Lijn en de MIVB rond de tafel zitten om nieuwe tramlijnen in de Vlaamse Rand aan te leggen en om de tramlijnen uit Vlaanderen en Brussel beter op elkaar af te stemmen, is alvast goed nieuws, maar dit dossier zit nog in een pril stadium. Zo spreekt men over een eerste tram tegen 2020. Wij hopen dat u ook over een aantal oplossingen op korte termijn beschikt, zodat pendelaars die zich met de wagen tot aan de rand van Brussel verplaatsen, vlot kunnen overstappen op het Brusselse openbaarvervoernet.

Voorts sluit ik me aan bij de vragen van mijn collega.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb Mobiel Brussel de opdracht gegeven een studie te starten over nieuwe locaties voor transitparkings,

transit, en tenant compte du déploiement des transports en commun et des lignes directrices du nouveau Plan régional de développement durable (PRDD).

En ce qui concerne les parkings actuels et les extensions retenues, mon administration a initié une mission d'assistance juridique et financière pour établir des partenariats public-privé. Une desserte en métro ou en tram de qualité constitue un paramètre essentiel pour assurer l'accessibilité des pôles importants. L'objectif des parkings de délestage est de favoriser l'intermodalité entre la voiture et le vélo d'une part, et le transport public d'autre part.

Concernant le Heysel, dans le cadre du projet Neo, Bruxelles Mobilité a mis sur la table une proposition d'utilisation commune des places du parking C, situé en Région flamande, pour en faire le parking de transit du nord de la Région.

Pour ce qui est du stationnement sauvage dans les parkings mêmes, on peut y répondre en contrôlant l'accès aux parkings, l'interdisant lorsque la capacité maximale est atteinte.

Quant au stationnement sauvage en voirie, aux abords de parkings de transit complets, la solution réside dans les dispositions en matière de gestion de stationnement en vigueur aux abords de ces parkings, dans l'imposition de sanctions administratives ou dans l'intervention des services de police.

rekening houdend met de uitbreiding van het openbaar vervoer en de leidraden van het nieuwe Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO).

Wat de bestaande parkings en de gekozen uitbreidingen betreft, heeft de administratie juridische en financiële ondersteuning opgezet om publiek-private samenwerkingsvormen tot stand te brengen. De eerste bestekken voor een publiek-private samenwerking zullen worden verspreid voor de plaatsen waar een concrete samenwerking mogelijk is.

Ook een goede bediening door een metro- of tramlijn met een hoge frequentie vormt een belangrijke parameter om de bereikbaarheid van belangrijke polen te waarborgen.

De overstapparkings moeten de intermodaliteit tussen auto en fiets enerzijds en openbaar vervoer anderzijds bevorderen. De parkings liggen nabij goed presterende MIVB-lijnen. Met deze cruciale parameter wordt uiteraard rekening gehouden voor de planning van de nieuwe parkings.

Mevrouw Dejonghe, voor de Heizel heeft Mobiel Brussel in het kader van het Neoproject een voorstel gedaan tot gezamenlijk gebruik van de parkeerplaatsen van parking C, die gelegen zijn in het Vlaams Gewest, teneinde er de noordelijke overstapparking van het gewest van te maken. Die parking wordt slechts enkele malen per jaar gebruikt voor grote beurzen, maar staat voor de rest van de tijd leeg. Deze parking biedt dus heel wat mogelijkheden, zeker omdat ze vlakbij een metrostation is gelegen.

Mijnheer Lootens, het wildparkeren op de parkings kan worden aangepakt door controle uit te oefenen op de toegang tot de parkings. Indien men de toegang tot de parkings weigert wanneer de maximumcapaciteit is bereikt, zullen de gebruikers niet langer geneigd zijn om hun voertuig buiten de voorgeschreven plaatsen te parkeren.

Om wildparkeren op de openbare weg te voorkomen in de buurt van volle transitparkings, kan een beroep worden gedaan op de parkeerregeling die in de omgeving van de parkings van kracht is. Er kunnen administratieve sancties worden opgelegd door de ambtenaren die belast zijn met de controle van de beheerde parkeerzone

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (*en néerlandais*).- *Vous évoquez l'élargissement des parkings de transit existants, mais pas la création de nouveaux parkings. Il est à craindre que cela ne suffise pas pour atteindre l'objectif des 16.000 places de parking inscrit dans le Plan Iris 2.*

Les parkings souterrains sont, à vous entendre, particulièrement onéreux. Cela signifie-t-il que cette option est écartée ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *L'élargissement des parkings existants n'est qu'une première étape. L'établissement d'un partenariat privé-public devrait, nous l'espérons, éveiller l'intérêt d'investisseurs privés vis-à-vis de la création de nouveaux parkings.*

Les terrains disponibles sont très rares et très chers à Bruxelles. Nous ne disposons pas encore d'un relevé des possibilités existantes. Nous voulons d'abord élaborer un modèle juridique et financier axé sur la recherche d'un partenaire privé.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI

À MME BRIGITTE GROUWELS,

ofwel kan de hulp van de politiediensten worden ingeroepen.

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- U zegt dat Mobiel Brussel een onderzoek voert naar mogelijke locaties voor een publiek-private samenwerking, maar ik vermoed dat u daarbij enkel de uitbreiding van de bestaande transitparkings in gedachten heeft. Mijn vraag ging echter ook over de komst van de vooropgestelde nieuwe transitparkings. Daarover heb ik u niets horen zeggen. Ik vrees dat we met een loutere uitbreiding van de huidige transitparkings nooit aan de 16.000 parkeerplaatsen zullen komen die ingeschreven zijn in het Iris 2-plan.

Ik heb ook gelezen dat u vindt dat ondergrondse parkeerplaatsen bijzonder duur zijn. Zijn er dan geen bovengrondse mogelijkheden meer, zoals bijvoorbeeld parkeren in verdiepingen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- We beseffen dat dit slechts een eerste stap is en dat we verder moeten kijken dan de bestaande transitparkings. Wij willen ons nu graag eerst concentreren op het vinden van een goede publiek-private samenwerking, om dan hopelijk de belangstelling te kunnen wekken van de privé-investeerders om later ook nieuwe parkings te creëren. Die zullen trouwens ook moeten voldoen aan de criteria die ik heb opgesomd.

U weet dat gronden heel schaars zijn in Brussel en dat grond verwerven veel geld kost. We hebben nog geen lijst klaar met de bestaande mogelijkheden, omdat we eerst een juridisch en financieel model willen uitwerken met het oog op het zoeken van een privépartner voor de uitbreiding van de transitparkings.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

TOT MEVROUW BRIGITTE

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

concernant "le réaménagement de l'avenue du Port".

INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM, .

concernant "les travaux à l'avenue du Port".

M. le président.- À la demande de Mme Teitelbaum, excusée, et avec l'accord de M. Albishari, les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

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 conséquences du plan de stationnement de la Ville de Bruxelles pour les utilisateurs du métro".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Conformément au nouveau plan de stationnement de la commune de Bruxelles-Ville, dont l'entrée en vigueur a été reportée à janvier 2013 sous le feu des critiques, des parcètres viennent d'être installés sur le plateau du Heysel. Il est désormais quasi impossible pour les navetteurs qui souhaitent prendre le métro aux stations Heysel ou Roi Baudouin d'y laisser leur véhicule sans frais supplémentaires.

Le bourgmestre de Bruxelles-Ville, M. Thielemans, a renvoyé à l'utilisation des parkings de dissuasion et sites de stationnement des autres Régions.

Vous avez dit qu'il n'y aura pas de nouveau parking de transit au Heysel. Pour les navetteurs qui veulent s'arrêter dans le nord de la ville à la

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

betreffende "de heraanleg van de Havenlaan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,

betreffende "de werken aan de Havenlaan".

De voorzitter.- Op verzoek van mevrouw Teitelbaum, die verontschuldigd is, en met instemming van de heer Albishari, worden de interpellaties naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de gevolgen van het parkeerplan van de stad Brussel voor metrogebruikers".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De aangekondigde invoering van het nieuwe parkeerplan van Brussel-Stad, dat na heel wat kritiek wordt uitgesteld tot januari 2013, heeft uiteraard te maken met de discussie over ontradingsparkings van daarnet.

Naar aanleiding van het Brusselse parkeerplan werden er onlangs parkeermeters geplaatst op de Heizel. De hele omgeving wordt een blauwe parkeerzone, zoals ook in Anderlecht vaak gebeurt. Parkeren zal dus nergens nog gratis kunnen. Op die manier wordt het voor pendelaars die van buiten Brussel komen en willen overstappen op het Brusselse metronet vrijwel onmogelijk om hun auto's zonder extra kosten achter te laten in de omgeving van belangrijke metrostations als Heizel en Koning Boudewijn.

première station de métro, la situation va donc se dégrader. Décourager les navetteurs de la périphérie d'emprunter les transports en commun ne correspond pas aux objectifs de la Région bruxelloise en matière de transport multimodal.

Nous espérons que vous profiterez du report de l'entrée en vigueur du plan de stationnement pour trouver de meilleures solutions, en concertation avec la commune de Bruxelles-Ville.

Avez-vous déjà concerté cette dernière concernant l'installation de parcmètres et l'instauration d'une zone bleue au Heysel? Si oui, quels sont les résultats? Si non, une concertation est-elle prévue?

Il semble que le projet Neo comprendra des parkings de transit pour desservir les stations de métro Heysel et Roi Baudouin. Quand seront-ils disponibles?

Discussion

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

M. Philippe Close.- Au-delà des nombreuses concertations avec des membres du gouvernement à ce sujet, je souhaiterais revenir sur les débats entamés avec la Région flamande. Cela n'arrive pas souvent.

La proposition en concertation directe avec les services de la STIB énonce que la principale caractéristique d'un bon parking de dissuasion, c'est

De burgemeester van Brussel lichtte de beslissing van het gemeentebestuur als volgt toe: "We wilden vermijden dat mensen van buiten Brussel langdurig beslag leggen op de openbare ruimte. Steeds meer automobilisten komen uit het noorden en laten hun auto's achter in woonwijken." De heer Thielemans verwees naar het gebruik van de ontradingsparkings en parkeerterreinen in andere gewesten.

U hebt gezegd dat er geen nieuwe overstapparking op de Heizel komt. Voor de pendelaars die in het noorden van de stad willen overstappen op het eerste Brusselse metrostation, gaat de situatie dus weer naar af. De parkeermeters zijn misschien een oplossing voor de problemen van de buurtbewoners, maar zorgen elders voor nieuwe problemen. Pendelaars uit de Rand ontmoedigen om het Brussels openbaar vervoer te gebruiken, strookt niet met de doelstellingen van het Brussels Gewest inzake multimodaal vervoer en om zoveel mogelijk auto's uit de binnenstad te houden.

De versnippering van mobiliteitsbevoegdheden zorgt er ook in dit dossier voor dat beslissingen slecht op elkaar zijn afgestemd. Wij hopen alvast dat u gebruik zult maken van het uitstel van de invoering van het parkeerplan om in overleg met de stad Brussel betere oplossingen uit te dokteren.

Hebt u al overleg gepleegd met Brussel-Stad inzake de plaatsing van parkeermeters en de invoering van een blauwe zone op de Heizel? Zo ja, wat leverde het op? Zo nee, is er nog overleg gepland?

Uit de vorige interpellatie begreep ik dat het Neoproject parkings omvat, om metrostations als Heizel en Koning Boudewijn als overstapplaats te behouden. Wanneer zullen die parkings er komen?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Niet alleen de gemeenten en het gewest moeten met elkaar onderhandelen, ook met het Vlaams Gewest moet er gesproken worden. Een ontradingsparking ligt immers best een eindje buiten de Ring, om pendelaars aan te zetten de trein te nemen. Het Vlaams Gewest zou liefst grote parkings zien in Leuven, Vilvoorde of Mechelen, waar pendelaars dan de trein kunnen nemen.*

d'être situé bien en-deçà du ring, pour que les usagers pénètrent la ville en train.

Les représentants de l'administration de la mobilité en Flandre n'approuvent pas l'accès jusqu'à la première zone par la libération de tous les parkings au-delà du ring. Ils préféreraient que les navetteurs prennent le train à Louvain, Vilvorde ou Malines, et que les parkings soient donc placés là-bas. C'est là le souhait de la Région flamande.

Des projets existent-ils déjà dans le cadre de cette concertation ? Selon moi, c'est la bonne solution. Pour soulager le ring, il faut que les gens ne l'empruntent pas trop, qu'ils s'arrêtent avant. C'est une piste intelligente sur laquelle il faut travailler, surtout lorsqu'il y a une ouverture entre nos deux Régions, alors que les contacts entre nous sont souvent difficiles. Réjouissons-nous de pouvoir dégager une vision commune qui, en plus, apparaît comme une bonne solution !

Par ailleurs, les parkings de Bruxelles Expo, qui sont la propriété de Bruxelles-Ville, sont toujours disponibles pour les navetteurs. Le seul point sur lequel tout le monde sera d'accord, c'est qu'ils ne soient pas gratuits. Le prix pour s'y garer à la journée est actuellement de 5 euros, ce qui n'est pas exorbitant. Les navetteurs peuvent déjà utiliser une partie de ces parkings, et ce sera bientôt possible pour l'ensemble d'entre eux.

Et ce n'est pas Bruxelles qui doit de nouveau payer l'entretien de ces parkings pour les navetteurs. Il y aura certainement un consensus là-dessus. Je voudrais donc savoir où en sont les contacts.

Avez-vous des informations sur ces parkings de dissuasion qui seront disposés dans les gares ? Il s'agit là d'une véritable option de mobilité pour désengorger Bruxelles. Cela ne résoudra pas tous les problèmes du ring, mais c'est l'une des bonnes pistes sur lesquelles travaille l'administration flamande.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Mme Dejonghe, la commune de Bruxelles-Ville n'a mené aucune concertation à propos de son nouveau plan de stationnement.*

Zijn er al plannen in die richting? Dat lijkt mij immers de juiste oplossing om de Ring te ontlasten. Het zou mooi zijn moesten het Brussels en het Vlaams Gewest voor de verandering tot een vergelijk komen.

Overigens kunnen de pendelaars nog steeds de parkings van Brussels Expo gebruiken, die eigendom zijn van de stad Brussel. Alleen zal dat niet gratis zijn. Momenteel betaal je 5 euro per dag, wat niet overdreven is. Binnenkort worden alle parkings opengesteld. Iedereen is het er toch over eens dat Brussel niet moet opdraaien voor het onderhoud van parkings voor pendelaars.

Hebt u informatie over eventuele ontradingsparkings rond treinstations? Zij zouden niet alle problemen van de Ring oplossen, maar zouden zeker een stap in de goede richting betekenen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mevrouw Dejonghe, de stad Brussel heeft geen overleg gepleegd over haar nieuwe parkeerplan.

M. Philippe Close.- Qui a par ailleurs été voté au conseil communal, pour votre information...

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Bruxelles Mobilité a participé à l'élaboration du Plan communal de mobilité (PCM) de la commune de Bruxelles-Ville. Il comporte un volet sur le stationnement, reprenant les grands principes régionaux en la matière. Le PCM n'a cependant pas encore été approuvé par le comité d'accompagnement, où Bruxelles Mobilité est représentée, pas plus que par le collège et le conseil communal.*

Le gouvernement examine actuellement en première lecture le projet de Plan régional de politique du stationnement (PRPS). Lorsqu'il aura été approuvé, les communes disposeront d'un an pour accorder leur vision du stationnement avec celui-ci à travers un Plan d'action de stationnement (PAS).

Ce n'est qu'à partir de ce moment-là que la Région pourra réagir si ce PAS n'est pas en adéquation avec la vision du PRPS. La Ville devra également présenter sa réflexion en matière de parkings de transit et en ce qui concerne les mesures prévues pour les autres moyens de transport.

(poursuivant en français)

J'aimerais me réjouir avec M. Close du fait que la Région flamande est très sensible à la question du parking de transit. Elle possède la même vision que la Région bruxelloise : il est préférable de disposer de parkings là où les gens prennent le train.

Heureusement, la SNCB a une politique de plus en plus conséquente en ce qui concerne l'élaboration de parkings situés aux abords des grandes stations de train. Je pense à Leuven ou Hasselt.

Si nous devons véritablement trouver une solution à ce sujet, cela ne veut pas dire pour autant que nous devons délaisser les abords de Bruxelles, dont proviennent également de nombreux usagers. Il convient donc de trouver une solution à la question des parkings de transit proches des stations de métro. Je vous rejoins totalement sur ce point.

De heer Philippe Close (*in het Frans*).- *Dat overigens goedgekeurd werd door de gemeenteraad.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- *Mobiel Brussel heeft wel kunnen deelnemen aan het opstellen van het gemeentelijke mobiliteitsplan (GMP), dat een hoofdstuk over parkeergelegenheid bevat, waarin de grote gewestelijke principes vervat zitten. Dat is echter nog iets anders dan het parkeerplan van de stad Brussel. Het GMP werd nog niet goedgekeurd door het begeleidingscomité, waarin Mobiel Brussel vertegenwoordigd is, en evenmin door het college en de gemeenteraad van de stad Brussel.*

Binnenkort bespreekt de regering in eerste lezing het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP). Wanneer dat goedgekeurd is, zullen de gemeenten over één jaar tijd beschikken om hun visie inzake parkeerbeleid in overeenstemming te brengen met het GPBP via een gemeentelijk parkeeractieplan.

Pas dan zal het gewest, via het Parkeeragentschap, kunnen bepalen hoe de stad zijn parkeerautomaten en blauwe zones verspreidt en zal het kunnen reageren als die plaatsing niet in overeenstemming zou zijn met de visie van het GPBP. De stad zal eveneens haar standpunt moeten verduidelijken inzake transitparkings en inzake maatregelen voor andere vervoermiddelen (autocars, vrachtwagens, fietsen, gemotoriseerde tweewielers, enzovoort).

(verder in het Frans)

Mijnheer Close, ik ben tevreden dat het Vlaams Gewest dezelfde visie heeft als het Brussels Gewest, namelijk dat er ontradingsparkings moeten komen aan de treinstations.

De NMBS legt consequent parkings aan naast grote stations, zoals Leuven of Hasselt.

We mogen echter ook de onmiddellijke omgeving van Brussel niet vergeten. Ook daar wonen veel pendelaars. We moeten dus ook denken aan transitparkings in de buurt van metrostations.

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).*- *En cas d'incompatibilité entre la vision de la commune de Bruxelles-Ville et celle de la Région, vous ne pourrez réagir qu'a posteriori au placement d'horodateurs. Il sera trop tard !*

Vous n'avez rien dit concernant les parkings qui pourraient compenser la suppression des zones de stationnement. Un tarif onéreux de 5 euros par jour n'incitera pas les navetteurs qui doivent prendre les transports en commun à laisser leur voiture sur ces parkings.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Le PCM doit d'abord être finalisé pour que nous puissions en vérifier la compatibilité avec le PRPS.*

Le fait que la commune de Bruxelles-Ville fasse payer aux navetteurs le stationnement sur ses parkings est effectivement regrettable. Nous devons élaborer une politique tarifaire raisonnable, pour encourager l'utilisation des parkings de transit. Une tarification propre à chaque niveau de pouvoir serait incohérente et contre-productive. Nous devons donc également réfléchir aux tarifs à appliquer pour les parkings de transit.

(poursuivant en français)

Je viens d'ailleurs de dire que nous avons proposé, dans le cadre du projet Neo, d'utiliser le parking C comme parking de transit pour faciliter le transfert des navetteurs vers les transports en commun.

La plupart du temps, les parkings de Bruxelles Expo ne sont pas occupés. Un espace existe donc, et nous espérons trouver un accord avec les responsables.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik heb een aantal zaken niet goed begrepen. U kunt pas na geruime tijd reageren op het plaatsen van de parkeermeters indien de visie van de stad Brussel niet strookt met die van het gewest. Dat is toch te laat, want dan staan die parkeermeters er al!

U hebt niets meer gezegd over de parkings die kunnen worden gebruikt ter vervanging van parkeerzones die wegvallen. Ik neem aan dat die betalend zijn aan vijf euro per dag, zoals de heer Close heeft gezegd. Het lijkt me logisch dat mensen die op het openbaar vervoer moeten overstappen, die parkings niet zullen gebruiken omdat ze die te duur vinden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Wanneer het gemeentelijke parkeeractieplan is uitgewerkt, kan men zien of het overeenstemt met het gewestelijke parkeerbeleid. Eerst moet het gemeentelijke plan er zijn en pas dan kan het gewestelijke niveau tussenkomen. Ik hoop dat er tegen dan nog niets concreet is gebeurd wat niet strookt met het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.

Het feit dat men op de parkings van de stad Brussel tarieven oplegt voor de pendelaars die daar hun auto willen zetten om het openbaar vervoer te nemen, is een bijzonder ernstig probleem. We moeten absoluut tot een beleid komen van transitparkings aan een interessant tarief, zodat mensen worden aangemoedigd om er gebruik van te maken.

Als elk beleidsniveau eigen tarieven gaat heffen, komen we in een heel chaotische situatie terecht en bereiken we geen resultaat. We moeten ook de tarieven van de gewestelijke transitparkings bekijken en daarvoor een oplossing vinden.

(verder in het Frans)

In het kader van het Neoproject hebben we voorgesteld om parking C als transitparking te gebruiken voor pendelaars.

- *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,

ET 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 "l'état des études en matière de
réduction de la pression automobile à
Bruxelles".

M. le président.- 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 ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la gestion des véhicules hors
d'usage de la STIB".

*De parkings van Brussels Expo zijn meestal leeg.
Er is dus voldoende ruimte en we hopen op een
overeenkomst met de verantwoordelijken.*

- *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,

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

betreffende "de stand van het onderzoek
naar de vermindering van de druk van het
autoverkeer in Brussel".

De voorzitter.- De interpellatie wordt naar een
volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het beheer van de buiten
gebruik gestelde MIVB-voertuigen".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "le nombre d'amendes dressées
pour les faits d'incivilité au sein du réseau de
la STIB"**

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

M. Philippe Pivin.- J'ai une série de questions assez précises, car j'aimerais qu'on y voie un peu plus clair dans les informations que nous avons à disposition et qui parlent de hausses ou de baisses, tout en suivant des directions qui ne sont pas faciles à suivre.

Confirmez-vous la hausse de 25% de sanctions à l'encontre de faits d'incivilités ? Est-ce que vous considérez que cette hausse est en partie liée à la hausse des effectifs de la STIB ? Combien d'agents de sécurité ont-ils été engagés et ont-ils été présents sur le réseau en 2011 ?

Quelle est le pourcentage de constats transformés en amendes en 2011 ?

Les incivilités enregistrées par les services de police ont-elles été comptabilisées dans le total des amendes dressées ?

Quelle est la ventilation de ce constat chiffré global entre les faits constatés dans le métro, les bus et les trams ?

Est-ce qu'une liste géographique des points noirs des incivilités en Région bruxelloise a été établie ?

À la suite de ces résultats, quelle collaboration avez-vous engagée avec l'Observatoire bruxellois de la criminalité en vue de réduire le nombre d'incivilités au sein du réseau de la STIB ?

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "het aantal voor overlast op het
MIVB-net opgestelde boetes".**

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *De cijfers over het aantal boetes die zijn uitgeschreven voor overlast op het MIVB-net zijn niet altijd duidelijk. Vandaar mijn vragen.*

Klopt het dat de boetes voor overlast met 25% zijn gestegen? Is die stijging deels te wijten aan de versterking van het MIVB-personeel? Hoeveel veiligheidsagenten zijn er in 2011 aangenomen? Werden die allemaal ingezet op het net?

Hoeveel pv's zijn er in 2011 in boetes omgezet?

Hebben die cijfers ook betrekking op overlast die door de politie is vastgesteld?

Kunt u een verdeling geven van het aantal boetes per tram, metro en bus?

Werd er een kaart van de zwarte punten inzake overlast opgesteld?

Overweegt u een samenwerking met het Brussels observatorium voor de veiligheid en de misdaadpreventie?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ces chiffres proviennent d'une question parlementaire de votre collègue Carla Dejonghe : il s'agit de la question écrite n° 701, dont le contenu est paru dans la presse.

Le chiffre de 445 amendes administratives est correct et correspond effectivement à une augmentation de 25%.

Cette augmentation s'explique par l'augmentation du nombre d'agents de sécurité. En décembre 2011, la STIB comptait 146 agents de sécurité, contre 116 en 2010. Toutes ces personnes sont effectivement présentes sur le réseau.

Quelque 94% de ces PV, c'est-à-dire 419 PV, ont abouti à une amende. Ce n'est pas la STIB, mais le fonctionnaire régional qui définit de manière totalement autonome si une amende sera perçue et quel en sera le montant.

L'ensemble de ces PV ont été dressés par les membres du personnel de la STIB.

La répartition est la suivante : réseau tram : 6,74% des amendes, réseau bus : 6,62% des amendes, réseau métro (y compris les 69 stations) : 87,64% des amendes.

La STIB ne dispose pas d'informations concernant les "points noirs" sur son réseau.

La STIB travaille en étroite collaboration avec l'Observatoire bruxellois, qui peut disposer de l'ensemble des données validées de la STIB. À terme, la STIB compte, sur base des données de l'Observatoire, travailler de façon plus ciblée à ce phénomène.

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

M. Philippe Pivin.- Je n'en attendais pas autant en ce qui concerne vos réponses chiffrées, et je vous en remercie vivement. Cependant, je vous rappelle qu'au mois de septembre, le ministre-président s'était satisfait d'une diminution globale du chiffre sécurité STIB.

Dès lors, comment expliquez-vous que les

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De cijfers die in de pers zijn verschenen komen uit mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 701 van uw collega Carla Dejonghe.*

Het cijfer van 445 boetes is correct en komt overeen met een stijging van 25%.

Deze stijging kan worden verklaard door de toename van het aantal veiligheidsagenten. In december 2011 telde de MIVB 146 veiligheidsagenten, tegenover 116 in 2010. Zij zijn allen daadwerkelijk aanwezig op het net.

Van de pv's heeft 94% tot een boete geleid. Het is niet de MIVB maar de gewestelijke ambtenaar die bepaalt of er een boete komt en hoe hoog die is. Alle pv's werden opgesteld door personeelsleden van de MIVB.

De boetes zijn als volgt verdeeld: 6,74% voor het tramnet, 6,62% voor het busnet en 87,64% voor het metronet.

De MIVB heeft geen informatie over de zwarte punten op haar net.

De MIVB werkt nauw samen met het observatorium, dat over alle gegevens van de MIVB kan beschikken. Op termijn wil de MIVB dit fenomeen gericht aanpakken op basis van de gegevens van het observatorium.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *In september stelde de minister-president nog met tevredenheid een algemene daling van de cijfers met betrekking tot de veiligheid bij de MIVB vast.*

Hoe komt het dat het inzetten van meer politieagenten op het MIVB-net het aantal agressies heeft doen dalen, maar dat het aantal

agressions auraient diminué grâce à la présence policière au sein des infrastructures STIB, alors qu'en même temps les chiffres relatifs au vandalisme et à la détérioration des infrastructures augmentent ou, du moins, restent à un niveau élevé ?

En d'autres termes, comment est-il possible de constater une diminution du nombre d'agressions et une stagnation, voire une augmentation, du nombre d'incivilités et de détériorations d'infrastructures ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je crois que cette question nécessite quelques investigations. Le fait qu'il y ait davantage de policiers et d'agents de sécurité patrouillant dans les stations de métro a très certainement eu un effet dissuasif mais il convient d'étudier la question plus en profondeur.

M. Philippe Pivin.- Si l'on constate malgré tout une augmentation de la présence de policiers et/ou d'agents de sécurité, deux pistes sont envisageables.

Soit cette présence est inutile, et il nous faut constater une augmentation de l'ensemble de la délinquance (agressions, incivilités, détériorations,...), soit nous avons affaire à une diminution générale dans les statistiques. Mais le constat d'une diminution des agressions et d'une augmentation des dégradations me semble étrange et appelle effectivement à une réflexion complémentaire.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "l'expérimentation d'un dispositif réduisant la dangerosité des rails de tram pour les cyclistes".

M. le président.- La question orale est reportée à une prochaine réunion.

gevallen van overlast en vandalisme is toegenomen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De aanwezigheid van meer politieagenten en veiligheidsagenten in de metrostations heeft zeker een ontradend effect gehad, maar dit punt verdient nader onderzoek.*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *De volgende twee scenario's waren logischer geweest: ofwel leidt de aanwezigheid van de agenten tot een algemene daling van de cijfers ofwel is de aanwezigheid van de agenten nutteloos en is er een stijging van alle vormen van criminaliteit (agressies, overlast, vandalisme).*

De huidige situatie verdient dus bijkomend onderzoek.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het experiment met materiaal dat de tramsporen minder gevaarlijk maakt voor de fietsers".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

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

**concernant "un parking souterrain à
Woluwe-Saint-Lambert".**

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

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**concernant "le bilan des activités des motos-
taxis en Région bruxelloise".**

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

**concernant "l'offre de transport par la STIB
le dimanche 16 septembre 2012".**

M. le président.- La question orale est reportée à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

**betreffende "een ondergronds
parkeerterrein in Sint-Lambrechts-
Woluwe".**

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**betreffende "de balans van de activiteiten
van de taximoto's in het Brussels Gewest".**

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

**betreffende "het vervoeraanbod van de
MIVB op zondag 16 september 2012".**

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "le résultat de l'étude sur la
qualité, le confort et la sécurité des pistes
cyclables".

M. le président.- La question orale est reportée à
une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEI

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

concernant "la présence de la tuberculose
parmi les conducteurs de la STIB".

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (*en néerlandais*).- *Fin
septembre, le médecin du travail de la STIB a
diagnostiqué la tuberculose chez un chauffeur
souffrant de troubles respiratoires. Des examens
complémentaires ont permis de diagnostiquer trois
autres cas au sein du personnel.*

*J'ai suggéré en vain il y a quelques années
d'organiser un dépistage systématique pour les
personnes en contact avec les groupes à risque
dans le cadre de leur profession.*

*Ces groupes à risque sont, d'après le Fonds des
affections respiratoires (Fares), les demandeurs
d'asile, les illégaux et autres migrants, ainsi que les
détenus et les sans-abri.*

*Confirmez-vous les quatre cas de contamination au
sein du personnel de la STIB ? Un dépistage
systématique sera-t-il organisé ? Celui-ci sera-t-il
répété régulièrement ? Des cas semblables ont-ils*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de resultaten van de studie over
de kwaliteit, het comfort en de veiligheid van
de fietspaden".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt naar
een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEI

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

betreffende "de aanwezigheid van TBC bij
bestuurders van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het
woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Eind
september diende een bestuurder van de MIVB zich
met ademhalingsproblemen aan bij de bedrijfsarts.
De man bleek te lijden aan tuberculose. Uit verdere
controles bleek dat nog drie andere bestuurders aan
deze besmettelijke ziekte zouden lijden.

Jaren geleden al pleitte ik ervoor om meer tbc-
controles uit te voeren bij mensen die beroepshalve
in aanraking komen met risicogroepen. De
verantwoordelijke instanties zijn daar echter nooit
op ingegaan. Nochtans daalt het aantal
besmettingen in Vlaanderen en Wallonië, maar
neemt het toe in Brussel.

Volgens het Franstalige Fonds des affections
respiratoires (Fares) zijn de meeste tbc-patiënten
asielzoekers, illegalen en andere migranten. Ook
gedetineerden en daklozen worden blootgesteld aan
gezondheidsrisico's die tot tuberculose kunnen
leiden, zegt de medisch directeur van het Fares. Het

été signalés par le passé ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Deux cas de tuberculose ont été diagnostiqués à la STIB, qui n'ont aucun lien entre eux. La maladie n'a pas été diagnostiquée par le médecin du travail, mais par le médecin traitant qui en a informé la STIB.*

Le Fares détermine, en concertation avec le médecin du travail et la STIB, quels membres du personnel doivent passer des tests médicaux. Il s'agit des personnes qui ont été en contact avec les malades. Par mesure de précaution, la STIB a insisté pour qu'un plus grand nombre de personnes que prévu soit examiné.

Étant donné que les collaborateurs de la STIB en général, et les chauffeurs et les conducteurs en particulier, ne sont guère considérés comme un groupe à risque par le Fares et le médecin du travail, aucun test médical périodique n'est prévu. Les deux cas à la STIB n'ont rien d'exceptionnel au sein d'une population de 7.000 travailleurs et ne sont donc statistiquement pas significatifs par rapport aux valeurs régionales.

Depuis 2005, la STIB a connu trois cas de tuberculose et a, à chaque fois, organisé une campagne de prévention à cet égard.

- L'incident est clos.

lijkt dan ook nuttig om de mensen die beroepshalve vaak in contact komen met deze risicogroepen regelmatig te screenen.

Klopt het dat er vier positieve tbc-controles waren bij medewerkers van de MIVB? Zullen alle medewerkers gescreend worden? Zullen de screenings op regelmatige basis herhaald worden? Werden er in het verleden gelijkaardige gevallen vastgesteld, die aan de aandacht van het publiek ontsnapt zijn?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Tot nu toe werden er bij de MIVB twee gevallen van tuberculose vastgesteld, namelijk bij een metrobestuurder en een buschauffeur. Die twee gevallen staan los van mekaar. In tegenstelling tot wat u beweert, werd de ziekte niet vastgesteld door de bedrijfsarts, maar werd de MIVB op de hoogte gebracht door de behandelende geneesheer. Er is nooit sprake geweest van vier gevallen.

Het Fares beslist, in overleg met de arbeidsgeneesheer en de MIVB, welke personeelsleden onderzocht moeten worden. Het gaat om de personen die in contact kwamen met de zieken. Voor de metrobestuurder ging het om 200 mensen, voor de buschauffeur om 800 mensen. De MIVB heeft er als voorzorgsmaatregel op aangedrongen dat er meer mensen onderzocht zouden worden dan normaal voorzien.

Aangezien de MIVB-medewerkers in het algemeen, en de bestuurders in het bijzonder, volgens het Fares en de arbeidsgeneesheer hoegenaamd geen risicogroep uitmaken, worden er geen periodieke onderzoeken uitgevoerd. De twee gevallen bij de MIVB zijn niet uitzonderlijk op een personeelsbestand van 7.000 medewerkers en zijn statistisch niet betekenisvol ten opzichte van de gewestelijke metingen.

De MIVB werd sinds 2005 geconfronteerd met drie gevallen van tbc en heeft telkens preventieve medische onderzoeken laten uitvoeren.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les infrastructures et techniques
de lavage des véhicules de la STIB".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "l'étude relative au dépôt
souterrain de la STIB à Erasme".

M. le président.- La question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME GISÈLE MANDAILA

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

concernant "l'état d'avancement des travaux
sur la chaussée d'Ixelles et la chaussée de
Wavre dans le quartier Matongé".

M. le président.- La question orale est reportée à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de infrastructuur en technieken
voor het reinigen van de MIVB-voertuigen".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de studie met betrekking tot
het ondergronds MIVB-depot aan
Erasmus".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

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

betreffende "de stand van de
werkzaamheden op de Elsensesteenweg en
de Waversesesteenweg in de Matongewijk".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "la répartition géographique des
automates GO".

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

M. Hervé Doyen.- Je voudrais revenir sur l'accessibilité aux différents moyens d'achat de titres de transport pour pouvoir utiliser la STIB. On le sait, les tarifs de la STIB prévoient depuis deux ans maintenant un tarif plus élevé quand le titre de transport est acheté dans le bus ou le tram. Nous continuons à soutenir cette volonté d'inciter les voyageurs à disposer d'un titre de transport avant d'embarquer dans un bus ou un tram, afin d'améliorer la vitesse commerciale sur le réseau, mais aussi afin de renforcer la sécurité des chauffeurs.

Ce tarif plus élevé ne peut bien entendu se justifier que si les voyageurs sont en mesure d'acheter facilement un titre de transport hors véhicule. Pas de problème dans les stations souterraines, mais ce n'est pas toujours évident en surface. Bien sûr, certains commerces sont équipés d'un appareil pour vendre les tickets ou recharger les cartes Mobib, mais reconnaissons qu'ils ne sont pas nombreux et que, par ailleurs, le site de la STIB, censé reprendre toutes les coordonnées de ces vendeurs, n'est pas très à jour.

Les bornes GO en surface sont, par contre, une excellente et simple façon de se procurer un ticket de transport. Il y en a pour le moment 386 à l'échelle régionale, dont une grosse centaine en surface, principalement le long des lignes "Chrono", où il y a un automate à chaque arrêt.

Ces automates ont un certain succès. Pour preuve : la vente dans les véhicules baisse constamment, pendant que le chiffre d'affaires des automates ne cesse de grimper, avec une augmentation de près de 33% en un an l'année dernière.

S'il n'est évidemment pas possible d'installer ces

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de ruimtelijke spreiding van de
GO-automaten".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik wil het hebben over de mogelijkheden om tickets voor de MIVB te kopen. Twee jaar geleden werd besloten dat wie een ticket in de bus of tram wil kopen, meer betaalt. Mijn fractie staat achter die maatregel. Passagiers worden zo immers gestimuleerd om hun tickets op voorhand te kopen, wat bevorderlijk is voor de reissnelheid en de veiligheid van de chauffeurs.*

Uiteraard valt een hoger tarief enkel te verantwoorden als reizigers vlot vervoersbewijzen kunnen kopen. In de ondergrondse stations is dat geen probleem, maar bij bovengrondse haltes vaak wel. Er zijn wel winkels waar je Mobibkaarten kunt opladen, maar die zijn niet bepaald talrijk. De informatie op de website van de MIVB is ook niet echt up to date.

De GO-automaten zijn erg handig om een vervoersbewijs te kopen. Er zijn er momenteel 386 in het Brussels Gewest, waarvan iets meer dan honderd bovengronds. Bij de haltes van zogenaamde Chronolijnen staat er altijd een automaat.

De automaten hebben succes. Er worden steeds minder tickets verkocht in de voertuigen van de MIVB.

Het is uiteraard niet mogelijk om bij elke halte een automaat te plaatsen. De apparaten kosten immers geld en sommige haltes worden niet intensief gebruikt. Volgens mij moet er voor de spreiding van de automaten rekening worden gehouden met meerdere criteria. Niet alleen het gebruik van de haltes is van belang, maar ook met de geografische spreiding van de automaten moet rekening worden gehouden.

automates à tous les arrêts, vu leur coût d'installation et d'entretien et le faible nombre d'utilisateurs à certains arrêts, il est, je pense, nécessaire de répartir ces automates selon plusieurs critères. Le critère de fréquentation des arrêts est important, bien entendu, mais la répartition géographique de ces automates l'est tout autant pour un service public !

Or, certains quartiers plus excentrés de notre Région sont toujours totalement dépourvus d'automates de vente, les voyageurs devant alors compter sur un point de vente à proximité pendant ses heures d'ouverture. De nombreux habitants de Haren, par exemple, s'en plaignent depuis fort longtemps.

Je sais que vos équipes planchent sur des systèmes de paiement via GSM, une application qui simplifierait certainement les choses dans le futur. Mais, en attendant la mise au point de cette technologie et sa mise à disposition générale, je pense qu'il faut continuer à implanter des automates là où il y a des manques pour le moment.

C'est un plus indéniable pour les usagers, mais également pour les recettes de la STIB, car l'absence de points de vente à proximité de l'arrêt où se trouvent les usagers pousse ceux-ci, singulièrement les plus jeunes, à frauder. Ayant de grands enfants, je peux vous en parler !

Quel est le planning d'installation des prochains automates GO ? Avez-vous un objectif précis ou chiffré en termes de répartition géographique des machines ?

Le nombre de commerçants disposant de l'appareil de recharge de cartes Mobib est-il en augmentation ? La STIB a-t-elle une politique visant à augmenter ce nombre, surtout dans les quartiers où il n'y a pas d'automates de vente à proximité ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le réseau de vente de la STIB est constitué de 561 points de vente répartis sur Bruxelles incluant les Bootik, les Kiosks, les automates de vente (GO) et les revendeurs (SHOP).

In bepaalde buurten die zich ver van het centrum bevinden, zijn helemaal geen automaten te vinden. De reizigers kunnen dan alleen tickets kopen in verkooppunten in de buurt, als die tenminste open zijn. Het probleem stelt zich bijvoorbeeld in Haren.

Ik weet dat er ook werk wordt gemaakt van de mogelijkheid om per gsm te betalen. Dat zou de zaak vereenvoudigen, maar in afwachting van zo'n systeem moet de MIVB GO-automaten blijven installeren. Dat is nuttig voor de reizigers, maar ook voor de MIVB. Als mensen moeilijk een ticket kunnen kopen, zijn ze immers geneigd om te gaan zwartrijden.

Kunt u de planning voor de plaatsing van GO-automaten toelichten? Hoe zullen ze verspreid worden over het Brussels grondgebied?

Stijgt het aantal winkels waar je Mobibkaarten kunt opladen? Is de MIVB van plan om dat aantal uit te breiden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De MIVB beschikt over 561 verkooppunten in het Brussels Gewest, namelijk Bootiks, Kiosks, GO-automaten en winkels.

Le réseau de vente GO est actuellement constitué de 386 automates de vente dont 110 sont situés sur le réseau de surface.

Les critères de sélection des sites de surface sont la fréquentation des arrêts et la répartition géographique, les pôles d'échanges et les lignes "Chrono". Quatorze nouveaux automates de vente GO doivent encore être installés à l'horizon de 2014.

Compte tenu des coûts d'investissement et de maintenance des automates de vente et de l'arrivée probable, d'ici cinq à six ans, des technologies de communication de proximité (NFC) permettant le chargement de contrats de transport sur les téléphones portables, nous ne prévoyons pas d'étendre le déploiement des automates de vente au-delà des 400 unités prévues actuellement.

Pour couvrir Bruxelles le plus largement possible, les réseaux de vente Bootik, Kiosk et GO sont complétés d'un réseau de vente SHOP de 150 revendeurs constitués de grandes surfaces comme Delhaize, Carrefour et Match, ainsi que de libraires.

Suite au passage à la carte Mobib et à l'extension de son parc d'automates de vente de surface, la STIB a rationalisé son réseau de revendeurs en supprimant les magasins situés géographiquement en doublons les uns par rapport aux autres ou par rapport au reste du réseau de vente de la STIB. La STIB a néanmoins veillé à maintenir la couverture géographique la plus large possible de son réseau de vente qui est aujourd'hui stabilisé.

La STIB est particulièrement attentive à prospecter les magasins de proximité susceptibles de contribuer à la vente dans les communes moins couvertes par les points de vente.

Afin de promouvoir son réseau de vente de proximité, la STIB a mis un balisage adapté informant la clientèle de la présence d'un point de vente STIB aux arrêts situés à proximité des SHOP. En outre, elle a mis à disposition de ses clients un outil de recherche sur son site internet leur permettant de localiser les points de vente les plus proches de chez eux.

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

In totaal zijn er 386 GO-automaten, waarvan 110 bovengronds.

De criteria voor de plaatsing van automaten bij bovengrondse haltes houden verband met het gebruik van de haltes, de geografische spreiding, de overstaphaltes en de Chronolijnen. Tegen 2014 worden er nog veertien nieuwe GO-automaten geplaatst.

Rekening houdende met de kostprijs voor de plaatsing en het onderhoud van de automaten en met het feit dat het binnen een vijftal jaar wellicht mogelijk zal zijn om per gsm te betalen, is de MIVB niet van plan om daarna nog meer automaten te plaatsen.

Naast de Bootiks, Kiosks en GO-automaten zijn er ook 150 winkels, waaronder warenhuizen als Delhaize of Carrefour en krantenwinkels, waar je vervoersbewijzen kunt kopen.

Sinds de invoering van de Mobibkaart beperkt de MIVB het aantal verkooppunten, bijvoorbeeld omdat ze te dicht bij elkaar zijn gelegen. De MIVB wil wel zorgen voor een goede geografische spreiding van de verkooppunten.

De MIVB neemt contact op met buurtwinkels die geschikt kunnen zijn om vervoersbewijzen te verkopen.

Om het netwerk van externe verkooppunten te promoten, hangt de MIVB informatie uit bij haltes die zich in de buurt van zulke verkooppunten bevinden. Op de website kunnen klanten zoeken naar verkooppunten in hun buurt.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

M. Hervé Doyen.- Je remercie la ministre pour sa réponse.

- *L'incident est clos.*

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Ik dank u voor uw antwoord.*

- *Het incident is gesloten.*
