



**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 6 FÉVRIER 2013**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 6 FEBRUARI 2013**

—

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

INTERPELLATION	11
- de M. Philippe Pivin	11
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 "les résultats et les modalités du dernier comptage routier".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Philippe Pivin.</i>	12
QUESTIONS ORALES	14
- de Mme Béatrice Fraiteur	14
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'absence de vélos aux stations Villo".	
- de M. Arnaud Pinxteren	18
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'application en Région bruxelloise du nouveau dispositif de rues cyclables instauré dans le Code de la route".	

INHOUD

INTERPELLATIE	11
- van de heer Philippe Pivin	11
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de resultaten en de voorwaarden van de laatste verkeersmeting".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Philippe Pivin.</i>	12
MONDELINGE VRAGEN	14
- van mevrouw Béatrice Fraiteur	14
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "het feit dat er geen fietsen staan aan de Villostations".	
- van de heer Arnaud Pinxteren	18
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de toepassing in het Brussels Gewest van de in de Wegcode ingevoegde nieuwe regeling betreffende de fietsstraten".	

INTERPELLATIONS	22	INTERPELLATIES	22
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	22	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	22
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'implication de la STIB dans l'acheminement des supporters qui assistent aux rencontres de football en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de betrokkenheid van de MIVB bij de begeleiding van supporters die voetbalwedstrijden bijwonen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
- de M. Vincent De Wolf	23	- van de heer Vincent De Wolf	23
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 décision de la STIB d'appliquer un montant de 60 euros aux 65+".		betreffende "de beslissing van de MIVB om de 65-plussers een bedrag van 60 euro te laten betalen".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Vincent De Wolf.</i>	24	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Vincent De Wolf.</i>	24
- de M. Vincent De Wolf	27	- van de heer Vincent De Wolf	27
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les sources de financement des transports publics".		betreffende "de financieringsbronnen voor het openbaar vervoer".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Jamal Ikazban, Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre.</i>	29	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jamal Ikazban, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister.</i>	29
- de Mme Viviane Teitelbaum	33	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	33
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 recrutement de personnel de la STIB".		betreffende "de aanwerving van personeel bij de MIVB".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	35	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	35
- de Mme Viviane Teitelbaum	36	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	36
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'installation d'une troisième voie de tram boulevard Général Jacques".		betreffende "de aanleg van een derde transpoor op de Generaal Jacqueslaan".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	38	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	38
- de Mme Olivia P'tito	42	- van mevrouw Olivia P'tito	42
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 risques éventuels de publication du fichier clients de la STIB".		betreffende "het eventuele risico op het lekken van de persoonsgegevens van de MIVB-klanten".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Olivia P'tito.</i>	44	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Olivia P'tito.</i>	44
- de Mme Olivia P'tito	46	- van mevrouw Olivia P'tito	46
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 lutte contre la pollution dans les tunnels et l'utilisation éventuelle de ciments photocatalytiques".		betreffende "de strijd tegen de verontreiniging in de tunnels en het eventuele gebruik van fotokatalytisch cement".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Olivia P'tito.</i>	48	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Olivia P'tito.</i>	48

- de M. Joël Riguelle	52	- van de heer Joël Riguelle	52
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 coordination des travaux et projets régionaux".		betreffende "de coördinatie van de gewestelijke werken en projecten".	
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	52	Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	52
concernant "la coordination des travaux de l'avenue Charles Woeste à Jette".		betreffende "de coördinatie voor de werken op de Charles Woestelaan in Jette".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Cécile Jodogne, M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Joël Riguelle, M. Hervé Doyen.</i>	58	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Cécile Jodogne, de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Joël Riguelle, de heer Hervé Doyen.</i>	58
- de M. Philippe Pivin	72	- van de heer Philippe Pivin	72
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'avancement du projet de la ligne de tram 9 traversant plusieurs communes du Nord-Ouest de la Région".		betreffende "de stand van het project van tramlijn 9 doorheen verschillende gemeenten in het noordwesten van het gewest".	
Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	72	Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	72
concernant "une meilleure desserte de l'UZ Brussel (Jette) en transports en commun".		betreffende "een betere verbinding met het openbaar vervoer voor het UZ Brussel in Jette".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Michèle Carthé, M. Hervé Doyen, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin, M. Jef Van Damme.</i>	74	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Michèle Carthé, de heer Hervé Doyen, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin, de heer Jef Van Damme.</i>	74
- de M. Jef Van Damme	89	- van de heer Jef Van Damme	89
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van	

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	89	de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	89
concernant "les objectifs de la STIB en matière de véhicules propres".		betreffende "de doelstellingen voor propere voertuigen voor de MIVB".	
- de M. Jef Van Damme	89	- van de heer Jef Van Damme	89
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 calendrier du réaménagement de la porte de Ninove".		betreffende "de planning voor de heraanleg van de Ninoofsepoort".	
- de Mme Céline Delforge	89	- van mevrouw Céline Delforge	89
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'étude de faisabilité de l'extension du métro vers le Nord".		betreffende "de haalbaarheidsstudie van de uitbreiding van de metro naar het noorden".	
Interpellation jointe de Mme Cécile Jodogne,	89	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cécile Jodogne,	89
concernant "le retard dans les décisions à prendre pour la poursuite de l'étude du métro Nord".		betreffende "het uitblijven van de nodige beslissingen voor de voortzetting van het onderzoek over de metro noord".	
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	89	Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	89
concernant "le projet d'extension du métro Nord et l'avenir du tram 55".		betreffende "het project voor de uitbreiding van de metro noord en de toekomst van tramlijn 55".	
- de M. Jef Van Damme	90	- van de heer Jef Van Damme	90
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'interdiction des quads en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "het verbod op quads in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	

QUESTIONS ORALES	90	MONDELINGE VRAGEN	90
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	90	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	90
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'état d'avancement des mesures de réglementation de stationnement des poids lourds en Région bruxelloise".		betreffende "de stand van zaken betreffende het parkeren van vrachtwagens in het Brussels Gewest".	
- de Mme Céline Fremault	90	- van mevrouw Céline Fremault	90
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'écoulement des eaux de pluie suite au réaménagement de la rue de Stalle".		betreffende "de afvoer van regenwater naar aanleiding van de heraanleg van de Stallestraat".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	91	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	91
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 système de sécurité dans les transports en commun lors de la Saint-Sylvestre".		betreffende "de veiligheid in het openbaar vervoer tijdens oudejaarsnacht".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	91	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	91
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 service 'Customer Care' de la STIB et la station Rogier".		betreffende "de dienst 'Customer Care' van de MIVB en het station Rogier".	
- de Mme Annemie Maes	91	- van mevrouw Annemie Maes	91
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister	

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	91	van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	91
concernant "le développement d'un réseau express régional (RER) vélo".		betreffende "de uitbouw van een gewestelijk expresnet voor de fiets".	
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	91	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	91
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 formation des conducteurs de la STIB".		betreffende "de opleiding van de MIVB-bestuurders".	
- de M. Jef Van Damme	92	- van de heer Jef Van Damme	92
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 désenclavement durable de l'Erasmus Hogeschool"		betreffende "de duurzame ontsluiting van de Erasmus Hogeschool".	
- de M. Jef Van Damme	92	- van de heer Jef Van Damme	92
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 "une nouvelle ligne de tram à Tour & Taxis et la passerelle Picard".		betreffende "een nieuwe tram aan Thurn & Taxis en de Picardpasserel".	
- de M. Jef Van Damme	92	- van de heer Jef Van Damme	92
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 réaménagement de la place Rogier".		betreffende "de heraanleg van het Rogierplein".	

- de M. Didier Gosuin	92	- van de heer Didier Gosuin	92
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 déneigement des quais d'embarquement des trams et des arrêts de bus".		betreffende "het ruimen van de sneeuw bij tram- en bushaltes".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	93	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	93
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'accident de tram au carrefour Vanderkindere".		betreffende "het tramongeval op het Vanderkindere-kruispunt".	
Question orale jointe de Mme Céline Delforge,	93	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge,	93
concernant "l'accident entre deux trams avenue Churchill et la difficulté de rétablir le trafic qui s'en est suivie".		betreffende "het ongeval met twee trams op de Churchillaan en de daaropvolgende problemen met het verkeer".	
- de Mme Carla Dejonghe	93	- van mevrouw Carla Dejonghe	93
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 circulation dangereuse à hauteur du quai de l'Industrie à Anderlecht".		betreffende "de gevaarlijke verkeerssituatie rond de Nijverheidskaai in Anderlecht".	
- de M. Jef Van Damme	93	- van de heer Jef Van Damme	93
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 développement des ICR et le nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées".		betreffende "de uitbouw van de GFR en het aantal kilometers gerealiseerde fietspaden".	

*Présidence : Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter.*

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Pivin.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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 "les résultats et les modalités du dernier comptage routier".

Mme la présidente.- La parole est à M. Pivin.

(M. Jamal Ikazban, président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. Philippe Pivin.- Monsieur le secrétaire d'État, je vous ai interrogé à plusieurs reprises sur la congestion routière bruxelloise, qui ne donne pas une image très attractive de notre Région à l'étranger.

Je sais également que le Plan régional de sécurité routière 2011-2020 prévoit une cartographie de la vitesse de la circulation, à propos de laquelle j'interrogerai bientôt votre collègue chargée de la Mobilité.

Par ailleurs, le Plan régional de stationnement en cours de réalisation constitue un élément essentiel de la politique régionale de mobilité.

S'il me paraît opportun de prendre rapidement des mesures sans pour autant paralyser le développement bruxellois et les acteurs

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Pivin.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de resultaten en de voorwaarden van de laatste verkeersmeting".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt als voorzitter op)

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).*- *Ik heb u reeds meermaals geïnterpelleerd over de verkeerscongestie in Brussel, die het imago van ons gewest in het buitenland niet ten goede komt.*

Het is noodzakelijk om snel maatregelen te nemen, zonder de Brusselse economie te verlammen, maar daarnaast moeten wij er ook zeker van zijn dat de regering haar beslissing op correcte gegevens baseert.

In Brussel worden om de vijf jaar metingen van de reistijd uitgevoerd. De jongste metingen dateren van 2009.

Daarnaast zou er vorig jaar een verkeerstelling hebben plaatsgevonden. Hoe lang, op welke plaatsen en tijdens welke perioden? Welke instelling was hiermee belast? Wat waren de

économiques, il faut également s'assurer de l'exactitude des données sur lesquelles doivent se fonder les décisions du gouvernement régional.

Sachant que l'intervalle entre les campagnes de mesure des temps de parcours est de cinq ans en Région bruxelloise, et que la dernière a été réalisée en 2009, les chiffres connus et fiables remontent aujourd'hui à trois ans.

Je voudrais vous poser quelques questions techniques sur le volet de ces analyses qui concerne le temps de parcours : les campagnes de comptage routier.

Vous avez dit qu'une de celles-ci avait été réalisée l'an dernier. Selon quelles modalités ? À quel(s) endroit(s), à quelle(s) période(s) et pendant combien de temps ? Quel organisme en a-t-il été chargé ? Quels constats le gouvernement a-t-il dressés à partir de cette campagne de comptage ? Quelles mesures concrètes le gouvernement compte-t-il prendre pour répondre aux résultats de cette campagne ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- La campagne quinquennale de mesure des temps de parcours en voiture dans notre Région est réalisée par Mobiris, le centre de gestion de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale et la Direction stratégie de Bruxelles Mobilité. La dernière édition de cette campagne remontant à 2009, les prochaines mesures des temps de parcours seront donc effectuées en 2014.

Je voudrais pouvoir disposer de davantage de campagnes telles que celle-là, mais nous devons travailler dans le cadre de nos limites budgétaires et tenir compte des nombreuses autres enquêtes à réaliser régulièrement. Les paramètres (véhicules à traiter, rues à contrôler...) à prendre en compte sont nombreux, ce qui explique le coût élevé de l'opération.

La campagne à laquelle vous faites référence est à distinguer des campagnes de comptage routier, qui consistent à calculer le nombre de voitures passant à un endroit précis. La dernière de la sorte, également quinquennale, avait été réalisée en 2008

resultaten? Welke maatregelen heeft de regering naar aanleiding hiervan genomen?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *De directie Beleid van Mobiel Brussel voert om de vijf jaar een campagne voor het meten van de reistijden per auto. De laatste editie vond plaats in 2009. De volgende meting zal dus pas in 2014 plaatsvinden.*

Ik zou graag meer dergelijke meetcampagnes uitvoeren, maar wij beschikken maar over beperkte begrotingsmiddelen en er zijn nog andere campagnes die onze aandacht verdienen.

De campagne die momenteel aan de gang is, vindt eveneens om de vijf jaar plaats, maar heeft betrekking op iets anders, namelijk de verkeerstellingen (het tellen van het aantal wagens dat passeert op een bepaald punt). Ze werd voor het laatst gevoerd in 2008. Deze nieuwe campagne van verkeerstellingen is in september 2012 van start gaan, dus iets vroeger dan gepland. De resultaten zijn nog niet gekend.

Het mobiliteitscentrum van Mobiel Brussel heeft hiervoor een overheidsopdracht uitgeschreven, die

et s'est reproduite un peu plus tôt que prévu, soit en septembre 2012. Elle n'a pas encore livré ses conclusions.

Cette campagne, due au centre de mobilité de Bruxelles Mobilité, a fait l'objet d'un marché public remporté par le bureau d'études Architecture Mobilité Environnement (AME) en septembre 2012.

Afin de pouvoir comparer les résultats, la localisation des points de comptage 2012-2013 est identique à celle de 2008, sauf modifications apportées au réseau de voiries. Afin d'affiner les résultats, 70 points de comptage ont été ajoutés aux 300 de l'édition 2008. Nous essayons de travailler systématiquement de cette manière, ce qui nous permet d'avoir une idée de l'évolution.

Comme en 2008, la plupart des comptages de véhicules sont réalisés au moyen de tubes pneumatiques fixés sur la chaussée durant sept jours, hors congés scolaires. Le nombre de véhicules est agrégé par quart d'heure.

Vu l'ampleur de la campagne, celle-ci s'étale sur huit mois. Elle a débuté en septembre 2012 et ses résultats sont attendus pour l'été 2013 : il est donc trop tôt pour se prononcer sur le sujet.

Ces résultats serviront à calibrer le nouveau modèle de trafic de la Direction stratégie de Bruxelles Mobilité, dont le développement a débuté en janvier 2013. Ils permettront également de dégager certaines tendances en matière de déplacements routiers en Région de Bruxelles-Capitale et d'objectiver de manière chiffrée le trafic sur les voiries régionales afin d'avoir un aperçu correct des évolutions en matière de mobilité. Ces données doivent encore être recoupées avec des mesures venant d'autres sources et concernant les temps de parcours, la part modale par type de destination, etc.

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

M. Philippe Pivin.- Votre réponse m'apprend que des tubes pneumatiques sont fixés en 370 endroits de la voirie. Ce dispositif concerne-t-il à la fois des voiries régionales et communales ?

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

in september 2012 aan het studiebureau AME werd gegend.

Om de resultaten met elkaar te kunnen vergelijken, worden voor de telpunten dezelfde locaties gebruikt als in 2008. Daarnaast werden nog 70 extra telpunten toegevoegd om de resultaten te kunnen verfijnen.

Net als in 2008 worden de meeste tellingen verricht door middel van luchtslangen die gedurende een week buiten de schoolvakanties op de rijbaan bevestigd worden. De voertuigen worden samengeteld per kwartier.

Gezien de omvang van de campagne (370 telpunten) wordt deze over acht maanden gespreid. Ze werd gestart in september 2012. Ik verwacht de resultaten tegen de zomer van 2013. Op dit moment is het dus te vroeg om daar iets over te zeggen.

De resultaten zullen een hulpmiddel vormen voor het nieuwe verkeersmodel waaraan Mobiel Brussel sinds januari 2013 werkt. Zij zullen tevens bepaalde tendensen inzake wegverplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest duidelijk maken en objectieve, becijferde vergelijkingen over het verkeer op de gewestwegen mogelijk maken. Om een goed inzicht te krijgen in de mobiliteitsevoluties, moet dit soort gegevens bovendien nog worden gekruist met metingen uit andere bronnen (reistijden, modaal aandeel per bestemmingstype, enzovoort).

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Gebeuren die tellingen zowel op gewestwegen als op gemeentewegen?*

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- C'est effectivement le cas.

M. Philippe Pivin.- Les communes ont-elles été informées de cette initiative ?

Il serait en effet intéressant que celles-ci sachent sur quelles voiries sont placés des dispositifs dans le cadre d'une analyse de comptage routier.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Cela semblerait logique, mais je vais m'en assurer et vous transmettrai la réponse. La décision de procéder au comptage tous les cinq ans, aux mêmes endroits, ayant été prise il y a plusieurs années, il est possible que les communes n'aient pas été consultées.

La liste des 370 points de comptage vous sera également transmise.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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'absence de vélos aux stations Villo".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- En décembre dernier, nous apprenions que, dans la commune d'Auderghem, des stations Villo étaient restées longtemps sans vélos. Pendant presque trois mois, elles n'avaient pas été équipées.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Op beide.*

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *Zijn de gemeenten hiervan op de hoogte gebracht?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Dat zou logisch zijn, maar ik zal dat navragen en u het antwoord meedelen. Aangezien de tellingen op dezelfde locaties plaatsvinden, is het mogelijk dat de gemeenten niet werden geraadpleegd.*

Ik zal u ook de lijst met de 370 telpunten bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "het feit dat er geen fietsen staan aan de Villostations".

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *In oktober jongstleden werden 14 nieuwe Villostations aangelegd in de gemeente Oudergem. Ze werden na de gemeenteraadsverkiezingen in gebruik genomen.*

Les travaux d'installation de 14 nouvelles stations avaient commencé dès octobre et ces stations ont été mises en service après les élections communales. Cependant, une série d'entre elles sont restées désespérément vides, alors que des places de parking avaient pourtant été supprimées. On notait ainsi l'absence de vélos aux stations Hankar, Chaudron et place Thomas Balis.

JCDecaux s'est justifié en précisant que les travaux pour ces stations ont pris plus de temps que prévu et que la société venait de demander à Sibelga d'effectuer les raccordements électriques de ces stations. Tout serait rentré dans l'ordre fin janvier.

Existe-t-il des situations similaires dans d'autres communes bruxelloises ?

Existe-t-il d'autres dysfonctionnements avec les stations Villo, comme un non-approvisionnement dû à la déclivité ? Par exemple, il n'y aurait pas de vélos dans le haut de la ville et une concentration de ceux-ci dans le bas.

Comment le gouvernement contrôle-t-il la bonne élaboration et la bonne coordination de la mise en place des stations Villo avec le concessionnaire ?

Que prévoit le gouvernement pour améliorer encore davantage le système et veiller à ce que les stations soient convenablement équipées de vélos ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- D'emblée, la Région doit se féliciter du déploiement de Villo. La fin de l'implantation de 360 stations et de 5.000 vélos est en cours. À ce jour, près de 300 stations sont ouvertes. La fin de l'implantation de la quasi-totalité des stations est prévue pour le printemps 2013.

L'enquête de satisfaction réalisée l'an dernier, que je vous ai communiquée, montre que 80% des usagers sont satisfaits.

C'est donc un succès et il reste un important potentiel en termes de développement de l'usage. Nous y travaillons avec les communes et l'opérateur JCDecaux.

Quelques stations à Auderghem ont, de fait, subi un retard dans leur montage, ce qui a eu pour effet de

In december stonden in een deel van die stations echter nog altijd geen fietsen, terwijl hiervoor parkeerplaatsen waren afgeschafte. Het ging onder meer om de stations Hankar, Ketel en Thomas Balis.

Volgens JCDecaux hadden de werken voor die stations langer geduurd dan gepland. Sinds eind januari zou echter alles in orde zijn.

Hebben zich soortgelijke problemen voorgedaan in andere gemeenten?

Door de Brusselse topografie zouden er vaak ook te weinig fietsen beschikbaar zijn in de bovenstad en te veel in de benedenstad.

Hoe controleert de regering de goede werking van het systeem en de coördinatie tussen de Villostations?

Welke maatregelen overweegt de regering om het systeem nog te verbeteren en ervoor te zorgen dat alle stations met voldoende fietsen zijn uitgerust?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *De realisatie van het Villo-netwerk zit op het goede spoor. Uiteindelijk moeten er 360 stallingen met in totaal meer dan 5.000 fietsen komen. Al meer dan 300 stallingen zijn gerealiseerd, tegen de lente van dit jaar is het netwerk bijna volledig klaar.*

Uit een enquête van vorig jaar blijkt dat 80% van de gebruikers tevreden zijn over Villo. Het initiatief is een succes en het heeft nog een groot potentieel om meer gebruikers aan te trekken.

Er is inderdaad wat vertraging geweest met de aanleg van een paar Villo-stallingen in Oudergem. Daardoor moest de aansluiting op het elektriciteitsnetwerk worden uitgesteld tot na het bouwverlof. Het probleem is nu echter opgelost.

postposer la période de raccordement au-delà des traditionnels congés du bâtiment, et donc de retarder l'ouverture des stations alors que celles-ci étaient installées sur le terrain. Ce problème est à présent résolu.

Les usagers ont tendance à penser que, dès lors que les bornes sont installées, l'arrivée des vélos ne saurait tarder. Ce raisonnement est erroné car, une fois les bornes installées, il faut encore procéder à tout le raccordement électrique, sans lequel la station n'est pas opérationnelle.

Le problème que nous rencontrons à Anderlecht est lié à la fourniture d'électricité. Sibelga est en effet le fournisseur officiel d'électricité, dont la consommation est facturée par Electrabel. Or, à Anderlecht, le raccordement au réseau de Sibelga s'est avéré techniquement très compliqué.

Une solution a été trouvée avec un point d'électricité de la STIB. Nous étudions actuellement les modalités d'un contrat avec la STIB dans ce cadre. Le problème est que cela fait de la STIB un fournisseur d'électricité et nous ne savons pas encore avec certitude si la STIB est autorisée à le faire. La fourniture d'électricité est en effet très réglementée.

Cela explique pourquoi cette station n'est pas encore opérationnelle.

Des situations similaires à celle d'Auderghem se sont produites lors de l'implantation des stations à Bruxelles-Ville et à Schaerbeek. On a ainsi connu un problème à la Gare centrale, où une station n'a pas fonctionné pendant un certain temps.

Il arrive aussi que des stations Villo doivent être temporairement mises hors service lors de travaux de voirie ou de construction. Ce genre de situation est inévitable. Évidemment, c'est gênant pour les personnes qui sont confrontées à de telles situations, mais nous devons pourtant reconnaître qu'au regard de l'ensemble du réseau et de ses 300 emplacements actuels ou des 360 à venir, cela reste du domaine de l'exception.

Concernant l'implantation des stations, la coordination est garantie à plusieurs endroits. D'abord, les stations font l'objet d'autorisations d'urbanisme et de voirie, ce qui garantit l'implication de la Région et des communes dans le

Mensen zijn geneigd om te denken dat zodra een Villo-stalling is geïnstalleerd, er meteen fietsen kunnen worden geplaatst. Dat klopt niet, ze moeten eerst nog op het elektriciteitsnetwerk worden aangesloten.

Het probleem in Anderlecht heeft ook te maken met elektriciteit. Sibelga is de officiële elektriciteitsleverancier, maar het verbruik wordt door Electrabel gefactureerd. De aansluiting op het netwerk van Sibelga was technisch zeer problematisch.

Er werd een oplossing gevonden door de stalling aan te sluiten op de elektriciteitsvoorziening van de MIVB. We gaan na of we een contract met de MIVB kunnen sluiten. Het probleem is echter dat de MIVB dan de facto een elektriciteitsleverancier wordt, en we weten niet zeker of de maatschappij wel elektriciteit mag leveren. Daarover bestaan namelijk strenge regels.

Er hebben zich gelijkaardige problemen voorgedaan op andere locaties, bijvoorbeeld bij het Centraal Station.

Soms zijn Villo-stallingen tijdelijk niet beschikbaar als gevolg van wegenwerken en dergelijke. Dat is onvermijdelijk, al is het jammer voor Villo-gebruikers.

Over de locaties van de stallingen wordt er uitgebreid overlegd. Voor de aanleg moeten er allerlei vergunningen worden verstrekt, zodat het Brussels Gewest en de gemeenten sowieso bij de beslissingen worden betrokken. Het klopt niet dat JCDecaux op eigen houtje beslist. We streven naar een fijnmazig netwerk met om de 400 tot 450 meter een Villo-stalling, want anders kan het systeem niet functioneren.

Zodra de aanbesteding voor Villo was toegekend, werd er een beheerscomité opgericht om de realisatie van het netwerk te volgen. In dat comité zetelen minstens twee vertegenwoordigers van Mobiel Brussel en twee vertegenwoordigers van JCDecaux. Het comité vergadert op verzoek van de concessiehouder of de concessienemer en beslist unaniem.

Het beheerscomité waakt over de uitvoering van de overeenkomst die het Brussels Gewest aanging met JCDecaux, zoekt naar minnelijke schikkingen als er

processus. Ce n'est donc pas JCDecaux qui décide unilatéralement de l'implantation. Cela ne fonctionne pas ainsi. On doit veiller à la garantie du maillage, avec une station tous les 400 ou 450 mètres, sinon le système ne fonctionne pas. Tout cela se décide en concertation avec la Région et la commune concernée.

Afin de contrôler la bonne élaboration et la bonne coordination de la mise en place des stations, un comité de gestion a été mis en place dès l'attribution du marché. Ce comité de gestion est composé paritairement par au minimum deux membres désignés par le ministre de la Mobilité au sein de Bruxelles Mobilité et au minimum deux membres désignés par le concessionnaire. Ce comité se réunit à chaque sollicitation du concédant ou du concessionnaire et les décisions qui y sont prises le sont à l'unanimité.

Le comité de gestion a pour mission de surveiller la bonne exécution de la convention signée entre la Région de Bruxelles-Capitale et le concessionnaire JCDecaux, de trouver une solution amiable aux litiges portés devant lui par l'une des parties, de définir les modalités d'utilisation et de communication à des tiers des données relatives à la présente concession, de définir le schéma d'entretien et de maintenance et d'établir, tous les trois ans, un rapport sur l'état technique et technologique du parc de vélos en émettant des recommandations en vue de l'adaptation éventuelle des vélos.

Un comité d'accompagnement dont font partie des utilisateurs de Villo a été également mis en place. De plus, il existe un rapport annuel réalisé par Bruxelles Mobilité et présenté au parlement. Enfin, Bruxelles Mobilité dispose d'un numéro vert où toutes les plaintes concernant l'état des rues, la mobilité et Villo peuvent être déposées.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je trouve qu'il est positif que vous répondiez de manière exhaustive.

Outre les retards constatés dans les stations Villo, il y a encore des dysfonctionnements dans l'approvisionnement des stations en vélos aux moments opportuns. Je ne vous ai pas entendu à ce sujet.

zich een geschil tussen de twee partijen voordoet, bepaalt onder welke voorwaarden de gegevens over de overeenkomst worden gebruikt en aan derden meegedeeld, maakt een planning voor het onderhoud en stelt een driejaarlijks verslag op over de technische en technologische toestand van het Villo-fietspark.

Er werd ook een begeleidingscomité opgericht waarin de gebruikers van Villo vertegenwoordigd zijn. Mobiel Brussel stelt een jaarlijks rapport op dat aan het parlement wordt voorgesteld. Er bestaat een gratis nummer om klachten over de toestand van straten, mobiliteit en Villo te melden.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Ik vind het goed dat u me een volledig antwoord geeft.*

Er zijn niet alleen vertragingen met de aansluiting van stallingen op het elektriciteitsnet. Er zijn ook problemen met stallingen die helemaal vol zijn of waar alle fietsen weg zijn.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- On essaye de répondre au manque d'emplacements disponibles pour les vélos dans le bas de ville en procédant à des extensions des stations concernées (Rogier, De Brouckère, Bourse, etc.).

Pour ce qui est du haut de la ville, le système de redistribution des vélos, qui fonctionne pendant la nuit, a été amélioré.

Avant le mois de juin 2013, JCDecaux proposera une récompense aux usagers qui remettront leur vélo dans des stations moins fréquentées.

Nous sommes surtout en phase d'attente, car l'extension du réseau s'opérera autour de ces lieux et on peut s'attendre à un changement du comportement des utilisateurs, qu'il faudra analyser avant de procéder à des changements plus importants.

Mme Béatrice Fraiteur.- Je suivrai le dossier et vous interpellerais s'il y a lieu.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "l'application en Région bruxelloise du nouveau dispositif de rues cyclables instauré dans le Code de la route".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Le 29 février 2012, je vous interpellais à la suite de la modification du Code de la route qui a permis d'instaurer des tourne-à-droite cyclistes à certains carrefours. Vous aviez marqué un vif intérêt pour ce dispositif et

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *We proberen het plaatsgebrek in de Villo-stallingen in de laagstad op te lossen door de stallingen groter te maken.*

Het systeem om de stallingen in de hoogstad aan te vullen met fietsen werd verbeterd.

Tegen juni 2013 zal JCDecaux vergoedingen invoeren voor Villo-gebruikers die hun fiets terugbrengen naar stallingen die minder vaak worden gebruikt.

Het is nog even afwachten omdat het netwerk nog niet volledig klaar is. Zodra dat wel het geval is, zal het gedrag van de Villo-gebruikers wellicht veranderen.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *Ik blijf het dossier op de voet volgen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de toepassing in het Brussels Gewest van de in de Wegcode ingevoegde nieuwe regeling betreffende de fietsstraten".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *Sinds 29 februari 2012 voorziet de Wegcode in de mogelijkheid om fietsers op bepaalde kruispunten rechts te laten afslaan bij rood licht. U hebt direct heel wat belangstelling voor deze maatregel*

avez rapidement fait réaliser une série d'aménagements-tests sous la supervision de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), ce dont je vous félicite. On peut imaginer que ces expériences favoriseront la réalisation de nombreux autres aménagements de ce type dans les meilleures conditions.

Cette même modification du Code de la route du 13 février 2012 a également prévu la possibilité d'instaurer des "rues cyclables" dans lesquelles les cyclistes peuvent occuper toute la largeur de la bande de circulation et où la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 30km/h. Le 4 décembre dernier, les panneaux officiels F111 et F113, marquant ces zones, ont été adoptés.

Potentiellement, ce dispositif permet aux cyclistes de rouler de manière plus confortable dans certaines zones 30 ou semi-piétonnes sans subir la pression de voitures qui essayeraient de les dépasser. On pense naturellement au goulet Louise, aux dessertes ou à la rue de Brabant, dans lesquels les cyclistes ont encore trop de mal à faire valoir leurs droits.

Ce nouveau dispositif, qui est en vigueur depuis de nombreuses années aux Pays-Bas, complète d'une certaine manière ceux des zones 30, des zones résidentielles, des zones piétonnes, des sens uniques limités (SUL), etc. Il peut être précieux pour promouvoir les déplacements cyclistes et la qualité de vie de certains quartiers. Cependant, s'il est utilisé de manière trop ponctuelle ou anarchique d'une commune à l'autre, il peut avoir pour effet d'embrouiller encore davantage les règles de partage de l'espace public entre les différents usagers.

On voit aussi ici le rôle moteur que doit remplir la Région pour expérimenter le dispositif et surtout pour définir quelle place ce dispositif doit éventuellement occuper dans l'arsenal des mesures existantes.

Bruxelles Mobilité a-t-il analysé l'intérêt du dispositif "rue cyclable" pour les espaces publics bruxellois ? Quelle place ce nouveau type de dispositif peut-il trouver parmi les divers outils existants en matière de mobilité cycliste ?

Avez-vous demandé à Bruxelles Mobilité de mettre en place des tests grandeur nature de ce type de

getoond en een aantal testinrichtingen doorgevoerd onder het toezicht van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Wij kunnen dat alleen maar toejuichen.

Sinds 13 februari 2012 is ook het concept 'fietsstraat' in de Wegcode opgenomen. Een fietsstraat is een straat waarin de fietsers de volledige breedte van de rijstrook mogen innemen en waar de snelheid van de motorvoertuigen beperkt is tot 30 km/u. Hiervoor werden op 4 december 2012 de verkeersborden F111 en F113 ingevoerd.

Deze maatregel moet ervoor zorgen dat fietsers zich nog comfortabeler kunnen verplaatsen in bepaalde zones-30 of semi-verkeersvrije zones, zonder de druk te voelen van de auto's die hen proberen in te halen. Fietsstraten zouden bijvoorbeeld kunnen worden ingevoerd in de Louiza-flessenhals, de lokale verbindingswegen of nog de Brabantstraat.

Deze regeling, die al lang van toepassing is in Nederland, vormt een aanvulling op de zones-30, de woonerven, de voetgangerszones, het beperkt eenrichtingsverkeer, enzovoort en kan nuttig zijn om de verplaatsingen met de fiets te bevorderen en de leefkwaliteit in de wijken te verbeteren. Als de maatregel evenwel nauwelijks of te anarchistisch wordt toegepast door de verschillende gemeenten, zal hij voor extra verwarring zorgen met betrekking tot de verdeling van de openbare ruimte.

Het gewest moet dus een voortrekkersrol spelen en bepalen welke plaats deze maatregel in het beleid zal innemen.

Heeft Mobiel Brussel de opportuniteit van fietsstraten onderzocht? Zal Mobiel Brussel hiervoor ook testen doen in het kader van een proefproject?

dispositif, comme cela a été fait pour les tourne-à-droite ? Dans l'affirmative, l'IBSR y sera-t-il également associé ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Il faut effectivement se réjouir de la modification du Code de la route permettant l'établissement de rues cyclables ainsi que l'adoption des panneaux officiels. Je confirme que la Région a l'intention de se montrer volontariste et d'exploiter cette opportunité, qui permettra de rendre encore plus efficaces et plus agréables les déplacements à vélo dans notre Région.

Tout comme avec l'instauration des SUL et des panneaux B22-B23 (qui autorisent les cyclistes à franchir, sous certaines conditions, un feu rouge ou orange afin de tourner à droite ou de continuer tout droit), il faudra identifier les bonnes pratiques de mise en œuvre de ces mesures.

Bruxelles-Mobilité souhaite en effet rapidement mettre en place des rues cyclables sur le territoire de la Région. L'exemple de Gand a démontré que la rue cyclable permet d'améliorer les conditions de circulation pour les cyclistes sur des voiries ne disposant pas d'infrastructures cyclables, tout en accueillant une circulation automobile non négligeable.

Bruxelles-Mobilité est en contact avec ses homologues gantois afin de bénéficier de leur expérience. En effet, à Gand, sur le Visserij, les résultats des premiers tests ont montré une nette augmentation du nombre de cyclistes sur cet axe et une légère diminution du nombre de voitures. Les cyclistes se disent satisfaits de l'aménagement et se sentent plus en sécurité.

Dans notre Région, Bruxelles-Mobilité compte dans un premier temps mettre en œuvre un test sur une série de voiries régionales, à l'instar de ce qui a été fait pour le tourne-à-droite. Ce test est prévu de fin mars à septembre. Plus concrètement cela veut dire que certaines voiries régionales seront transformées en rue cyclable durant une certaine période et cela sera analysé et évalué. Une mission a été confiée à l'IBSR pour accompagner le test régional.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *De invoering van fietsstraten in de Wegcode is een positieve zaak. Het gewest is dan ook van plan om van die mogelijkheid gebruik te maken.*

Net zoals bij de invoering van het beperkte eenrichtingsverkeer en van de mogelijkheid voor fietsers om in bepaalde omstandigheden door het rood te rijden om rechts af te slaan, moeten we nagaan hoe we deze maatregel efficiënt kunnen invoeren.

Het voorbeeld van Gent heeft aangetoond dat fietsstraten aangenamer zijn voor fietsers maar het autoverkeer niet onmogelijk maken. Mobiel Brussel onderhoudt contacten met de stad Gent om uit deze ervaring te leren. De Gentse fietsers zijn alvast tevreden.

Mobiel Brussel wil eerst een aantal proefprojecten uitvoeren op gewestwegen. Die zullen lopen van maart tot september 2013. We zullen de resultaten analyseren en evalueren.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) zal proefprojecten begeleiden. De expertise van het BIVV is broodnodig. De fietsmanager heeft de voorstellen voor fietsstraten onderzocht. Het gaat vooral om zijstraten van hoofdwegen als de Louizalaan of de Kleine Ring.

De straten moeten aan een aantal voorwaarden voldoen:

- ze moeten op een fietsroute liggen of veel gebruikt worden door fietsers;

- ze moeten in een zone 30 liggen;

- het moet gaan om lokale wegen of wegen waar onvoldoende plaats is voor een volwaardig fietspad.

Binnenkort zal de commissie actieve modi (de vroegere Fietscommissie) de keuze bespreken.

Il est important de procéder à l'évaluation en partenariat avec l'IBSR, car leur expertise est très précieuse. À ce stade, les propositions d'axes faites par le manager vélo ont été analysées. Il s'agit principalement de latérales de voiries métropolitaines, comme l'avenue Louise ou encore la petite ceinture.

Ces propositions doivent répondre à une série de conditions pour que la rue cyclable y soit pertinente. Il est nécessaire :

- que la rue soit située sur un itinéraire cyclable ou soit fortement utilisée par les cyclistes ;
- qu'un régime de zone 30 y soit prescrit ;
- qu'il s'agisse d'une voirie locale ou une situation équivalente (comme les latérales), ou encore d'une voirie où la place pour des aménagements physiques manque (comme à la rue Gray).

Le choix de ces voiries sera discuté lors de la prochaine Commission modes actifs (anciennement Commission vélo). La mise en rue cyclable de ces voiries sera ensuite évaluée.

Dans un deuxième temps, la Région offre un financement et un accompagnement aux communes bruxelloises via un avenant à leur contrat cadre de mobilité. Elles devront présenter un plan des rues susceptibles de devenir des rues cyclables pour lequel elles auront demandé l'avis des cyclistes de leurs communes.

Elles peuvent recevoir une aide pour les panneaux, le placement de ces panneaux et le marquage éventuel pour un montant maximal de 10.000 euros, renouvelable tous les deux ans.

Pour que les rues cyclables soient comprises, il faudra accompagner la signalisation verticale par un marquage au sol. Gand a opté pour une double bande rouge marquée au milieu de la chaussée, mais cela pose des problèmes d'entretien. Bruxelles-Mobilité élabore en ce moment une version bruxelloise.

D'avance, je remercie les communes pour l'accueil qu'elles réserveront aux rues cyclables.

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

In een tweede fase zal het gewest de Brusselse gemeenten financiering en begeleiding aanbieden via een aanhangsel bij het mobiliteitscontract. De gemeenten moeten dan een voorstel doen voor de inrichting van fietsstraten.

Zij kunnen hulp krijgen voor de plaatsing van de borden en het aanbrengen van de wegmarkeringen. De subsidie bedraagt maximaal 10.000 euro en kan elke twee jaar opnieuw aangevraagd worden.

Markeringen op de weg zijn nodig, omdat borden alleen misschien niet duidelijk genoeg zijn. De Gentse optie, een dubbele rode strook op de rijweg, is moeilijk te onderhouden. Mobiel Brussel werkt daarom aan een alternatief.

Ik dank de gemeenten bij voorbaat voor hun medewerking.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

M. Arnaud Pinxteren.- Tout cela va dans le bon sens. Si cela fonctionne à Gand, pourquoi n'en serait-il pas de même à Bruxelles ?

Vous dites que l'une des conditions nécessaires pour la mise en place de ce dispositif est le caractère local de la voirie. Or, les tests sont réalisés sur des voiries régionales. Il me semble que ces dernières sont de plus grande importance et ne sont pas forcément des dessertes locales. Je voudrais avoir une précision à cet égard.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- J'ai dit que cela concernait des voiries locales ou des situations équivalentes. Pour nous, les rues latérales constituent des situations équivalentes. Cependant, comme nous demandons pour ces rues l'application de zones 30, il nous semble difficile de le faire pour la petite ceinture. Il va de soi que cela ne marchera pas à cet endroit.

M. Arnaud Pinxteren.- Je suppose que vous avez en tête certaines voiries régionales correspondant aux caractéristiques requises.

Nous pouvons tirer profit de l'expérience du système de "tourne à droite" et décider ce qu'il convient de mettre en place afin d'encourager les communes à généraliser le système. Vous avez parlé d'un financement et d'un accompagnement. Je ne peux voir cela que d'un bon œil. Ce système devrait être diffusé le plus possible dans notre Région, même si cela risque de poser quelques problèmes de compréhension dans le chef de certains usagers de la route, comme c'est malheureusement trop souvent le cas.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

**INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN
À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *We gaan de goede richting uit. Het systeem werkt goed in Gent. Er is dus geen enkele reden waarom het in Brussel niet zou lukken.*

U zegt dat deze maatregel enkel mogelijk is op lokale wegen. De proefprojecten vinden nochtans plaats op gewestwegen.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Het gaat om lokale wegen of gelijkaardige wegen. Zijstraten kunnen beschouwd worden als wegen van lokale aard. Aangezien in fietsstraten een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt, is een dergelijke maatregel uiteraard niet mogelijk op de Kleine Ring of op de grote lanen.*

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *U denkt waarschijnlijk wel aan een paar gewestwegen.*

Het verheugt mij dat het gewest financiering en begeleiding aan de gemeenten zal aanbieden voor de invoering van fietsstraten. Wij moeten die maatregel waar mogelijk veralgemenen, ook al zal hij in het begin misschien het ongenoegen van bepaalde weggebruikers opwekken.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

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

concernant "l'implication de la STIB dans l'acheminement des supporters qui assistent aux rencontres de football en Région de Bruxelles-Capitale".

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

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "la décision de la STIB d'appliquer un montant de 60 euros aux 65+".

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

M. Vincent De Wolf.- Nous avons déjà posé une question d'actualité par rapport à cette nouvelle, qui ne fait pas le bonheur des abonnés de plus de 65 ans. Hormis ceux qui continueront à bénéficier de la gratuité pour des motifs sociaux, ces personnes devront acquitter à partir du 1er mai un montant forfaitaire de 60 euros.

Le gouvernement annonce partout son intention de favoriser la mobilité publique. Or, les parkings de délestage font toujours défaut, le dossier du métro traîne, tandis que les tarifs de la STIB augmentent sans cesse et que la gratuité instaurée à l'initiative de votre prédécesseur M. Chabert est supprimée dans la plus grande incohérence. C'est ainsi que je suis incapable de répondre quand on me demande si le montant de 60 euros va couvrir une période allant jusqu'au 31 décembre ou jusqu'au 1er mai 2014.

Parallèlement, les TEC instaurent un paiement de 36 euros par an. Chez De Lijn, je n'ai pas reçu d'information. Alors que les excellences affirment partout leur volonté d'harmoniser les tarifs, comme cela se pratique en Allemagne, et de créer un ticket unique pour l'ensemble des transports publics (train, bus, tram, métro), c'est tout le contraire qui

betreffende "de betrokkenheid van de MIVB bij de begeleiding van supporters die voetbalwedstrijden bijwonen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de beslissing van de MIVB om de 65-plussers een bedrag van 60 euro te laten betalen".

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).*- *Ik heb over dit onderwerp eerder al een dringende vraag gesteld. Vanaf 1 mei 2013 zullen alle 65-plussers voor een MIVB-abonnement een bijdrage van 60 euro moeten betalen, met uitzondering van die categorieën die om sociale redenen recht hebben op gratis openbaar vervoer.*

De regering kondigt overal aan het openbaar vervoer te willen bevorderen. Nochtans zijn er nog altijd geen transitparkings, vordert het metro dossier geenszins in weerswil van voortdurend stijgende MIVB-tarieven en is het gratis abonnement dat de heer Chabert destijds invoerde, niet langer geldig.

Tegelijk vraagt TEC aan 65-plussers die een abonnement willen een bedrag van 36 euro per jaar. Van De Lijn ontving ik geen informatie. Nochtans willen de ministers de tarieven harmoniseren en een eenheidsticket voor alle vormen van openbaar vervoer invoeren.

Moet een 65-plusser die zowel een MIVB- als een TEC-bus neemt, beide bedragen betalen? Zijn er regels vastgelegd om dit te compenseren? Blijft De Lijn gratis abonnementen geven aan 65-plussers?

se passe.

Je me demande si les plus de 65 ans qui empruntent un bus de la STIB et un bus des TEC devront acquitter à la fois la redevance de 60 euros et celle de 36 euros. Y a-t-il addition ou absorption, et selon quelles règles ? La gratuité sur les lignes de De Lijn pour les plus de 65 ans va-t-elle perdurer ?

La décision prise par la STIB d'appliquer un montant de 60 euros aux plus de 65 ans au 1er mai va-t-elle s'étendre jusqu'au 31 janvier 2014 ou jusqu'en mai 2014 ?

Quel montant devra payer un usager qui emprunte accessoirement un bus TEC sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ? Le paiement de 60 euros exclut-il d'office d'emprunter une ligne des TEC sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ?

A contrario, un usager des TEC ayant acquitté 36 euros aura-t-il encore la possibilité de se déplacer sur une ligne de la STIB ? À quelles conditions ?

Enfin, avez-vous mesuré l'augmentation de recettes que générera cette mesure inadéquate ?

Discussion

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

M. Philippe Close.- Je pense qu'il s'agit là d'un choix raisonnable suite à l'arrêt de l'intervention de la Communauté française. Il fallait pouvoir préserver, dans un budget serré, la prise en charge de 50% des abonnements scolaires.

La vraie gratuité n'existe pas : il y a toujours quelqu'un qui paye. Ici, nous sommes revenus à un paiement d'une somme de 5 euros par mois pour les personnes de 65 ans ou plus. Le gouvernement a essayé de minimiser l'impact de ce changement.

Pourriez-vous nous dire quelles recettes sont escomptées à la suite de cette augmentation ? Il serait intéressant de savoir si ce sont ces 60 euros par an qui vont permettre de rembourser les 50% de l'abonnement scolaire. Dans quelle proportion se situe-t-on ?

Is de beslissing van de MIVB om een tarief van 60 euro toe te passen voor 65-plussers geldig tot 1 januari 2014 of tot 1 mei 2014?

Welk bedrag moet een reiziger die slechts sporadisch een TEC-bus neemt in het Brussels Gewest, betalen? Is in het MIVB-tarief van 60 euro het gebruik van de TEC-bussen in het Brussels Gewest inbegrepen?

Aan welke voorwaarden kan een TEC-reiziger die 36 euro heeft betaald voor zijn abonnement, zich op het MIVB-net verplaatsen?

Hoeveel inkomsten zal deze weinig efficiënte maatregel opleveren?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Deze maatregel is een redelijke reactie op de beslissing van de Franse Gemeenschap. Met een beperkt budget kan zo toch de helft van de kosten van de schoolabonnementen worden terugbetaald.*

Niets is echt gratis. Er is altijd iemand die betaalt. De 65-plussers zullen voortaan 5 euro per maand moeten betalen. De regering heeft geprobeerd om de kostprijs voor de 65-plussers binnen de perken te houden.

Hoeveel inkomsten zal deze wijziging opleveren? Zal dat bedrag volstaan om de helft van de prijs van de schoolabonnementen terug te betalen?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je voudrais revenir sur ce que M. Close a dit, à savoir que cette mesure des abonnements pour les 65+ est à mettre en lien avec la question très importante des abonnements scolaires, qui est restée sur la table du gouvernement.

Nous avons pu trouver une bonne mesure pour les familles, même si les abonnements 65+ ne vont couvrir que partiellement la subsidiation de ces abonnements scolaires. Je ne peux pas vous dire pour quel montant exactement. En effet, en cette première année d'application, des dépenses supplémentaires devront être effectuées pour informer la population de plus de 65 ans du nouvel abonnement. Il est trop tôt aujourd'hui pour vous préciser la part de revenus de ces abonnements qui servira à payer en partie les abonnements scolaires.

La tarification des abonnements annuels des 65+ entrera en vigueur le 1er mai 2013 pour des raisons techniques. On n'a pas pu le faire au début de février, car le délai était trop court. Afin d'étaler les formalités administratives, les plus de 65 ans pourront déjà acheter leur abonnement dès le 1er avril, même s'il ne sera valable qu'à partir du 1er mai 2013.

Bien entendu, ces abonnements seront valables pour une durée d'un an. Lorsque les tarifs pour 2014 seront d'application au 1er février 2014, il est possible que les nouveaux abonnements achetés à ce moment-là soient vendus à un autre tarif.

Les personnes disposant actuellement d'un abonnement gratuit 65+ garderont leur carte Mobib, mais devront y charger leur nouvel abonnement. Afin d'éviter toute confusion, la STIB a prévu que, dans le cadre d'un renouvellement, l'abonnement 65+ sera attribué par défaut sur la carte Mobib.

Pour renouveler leur abonnement, les détenteurs d'une carte Mobib peuvent se rendre dans l'un des 19 Kiosk, l'une des 6 Bootik ou l'un des 375 automates de vente GO répartis sur l'ensemble du réseau de la STIB. Il est également possible d'acheter son abonnement via la Bootik online (www.stib.be).

Les plus de 65 ans détenteurs d'une carte Mobib ont

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Mijnheer Close, de opbrengst van de abonnementen voor 65-plussers zal de kosten van de schoolabonnementen slechts gedeeltelijk kunnen dekken, maar het is nog te vroeg om daarover exacte cijfers mee te delen. We zullen dit eerste jaar ook extra moeten investeren in informatiecampagnes om de 65-plussers op de hoogte te stellen van de nieuwe kostprijs.*

De tarifiering van de jaarabonnementen voor 65-plussers treedt in werking op 1 mei 2013, maar om de administratieve procedures te spreiden kunnen 65-plussers hun abonnement al vanaf 1 april kopen. Deze abonnementen zullen pas vanaf 1 mei geldig zijn, voor een periode van een jaar.

Op het ogenblik dat de tarieven voor 2014 in werking treden, is het mogelijk dat de nieuw aangekochte abonnementen dan verkocht worden aan een ander tarief.

De mensen die al beschikken over een gratis 65+-abonnement kunnen hun Mobibkaart behouden, maar moeten daarop hun nieuw abonnement opladen.

Om verwarring te vermijden, zal de MIVB bij de vernieuwing van een abonnement het 65+-abonnement automatisch op de Mobibkaart plaatsen.

Om hun abonnement te vernieuwen, kunnen de houders van een Mobibkaart terecht bij 19 Kiosken, 6 Bootiks of 375 GO-verkoopautomaten verspreid over het hele MIVB-net. Het is ook mogelijk om je abonnement online te kopen.

De houders van een 65+-abonnement zullen binnenkort meer informatie krijgen in hun brievenbus.

Bovendien wordt er een uitgebreide informatiecampagne gevoerd in de stations en de MIVB-voertuigen. Alle nodige informatie is ook beschikbaar op de website van de MIVB.

Verder heeft de MIVB gevraagd aan De Lijn om een officieel standpunt in te nemen over de toegankelijkheid van haar net voor de Brusselaars,

également la possibilité de charger d'autres titres de transport, comme les titres pour 1, 5 ou 10 voyages. Ils ne sont pas contraints de souscrire à l'abonnement 65+.

Les abonnés de plus de 65 ans recevront prochainement une information détaillée dans leur boîte aux lettres. De plus, une vaste campagne de communication informera les voyageurs.

Cette campagne sera affichée dans les stations et les véhicules de la STIB. Toutes les informations nécessaires seront également relayées via le site internet de la STIB. Concernant l'interopérabilité, la STIB a demandé, au-delà de ses nombreux échanges informels avec De Lijn, que la société prenne position officiellement quant à l'accessibilité à son réseau par les Bruxellois, dans un contexte où ses tarifs 2013 n'ont pas encore été approuvés ni adaptés pour les 65 ans et plus.

À ce stade, la STIB attend encore une réponse. De la part des TEC, la STIB a reçu la confirmation que le prix de 36 euros sera à acquitter pour accéder au réseau TEC, hormis pour les seniors bénéficiant du statut Omnio et assimilés, lesquels continuent de bénéficier de la gratuité à Bruxelles.

Il n'y a pas de changement concernant l'utilisation à proprement parler de cartes de transport. En pratique, les plus de 65 ans voyageant sur les différents réseaux de transport public disposent déjà, à l'heure actuelle, d'un titre de transport par réseau.

La différence par rapport à la situation précédente réside dans le fait que les plus de 65 ans qui souhaitent acquérir un abonnement devront désormais s'acquitter de la contribution financière demandée par chaque société de transport. C'est déjà le cas pour les autres utilisateurs des transports publics.

Par rapport à la question de M. Close, il est encore trop tôt pour estimer les recettes supplémentaires qui seront générées par les abonnements pour les plus de 65 ans. Ces recettes dépendront, en effet, du nombre d'abonnements achetés. Le revenu net dépendra donc des charges supplémentaires qui surviendront, particulièrement au cours de l'année de lancement de ce nouvel abonnement et des frais qui y seront liés.

gelet op het feit dat haar tarieven van 2013 nog niet werden goedgekeurd of aangepast voor 65-plussers.

De Lijn heeft nog geen antwoord gegeven. De vervoersmaatschappij TEC heeft wel bevestigd dat Brusselaars 36 euro moeten betalen om toegang te hebben tot het TEC-net, maar senioren die genieten van het Omnio statuut en gelijkgestelden blijven genieten van het gratis abonnement.

Wat betreft het gebruik van de vervoersbewijzen verandert er eigenlijk niets. 65-plussers die gebruik maken van de verschillende netwerken, beschikken reeds over een vervoersbewijs per net. Het verschil is enkel dat 65-plussers die een abonnement wensen, voortaan de financiële bijdrage moeten betalen die door elke vervoersmaatschappij wordt gevraagd, zoals dat reeds het geval is voor de andere gebruikers.

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

M. Vincent De Wolf.- Je vais aider Mme la ministre à informer le troisième âge de cette mesure. Avec mes moyens, je diffuserai les questions et réponses, puisque rien n'est décidé sur le réseau De Lijn alors que, sur le réseau TEC, les usagers qui voudront passer d'un bus à l'autre, devront payer 60 + 36 euros. Par ailleurs, nous ne savons pas encore si les tarifs augmenteront au mois de mai prochain.

Vous n'avez aucune évaluation budgétaire précise. Il est évident que vous devez savoir combien de personnes achètent un abonnement et ne pas oublier de déduire les frais, qui peuvent être importants dans la mesure où vous allez envoyer un courrier informatif à tous les Bruxellois de plus de 65 ans. En conclusion, je ne suis pas certain que cette mesure désagréable rapporte quelque chose à la Région.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je voudrais souligner que toutes les personnes de 65 ans et plus ne sont pas obligées d'acheter un abonnement.

La STIB a des chiffres sur la fréquence d'utilisation des abonnements gratuits allant de la non-utilisation simple, l'utilisation rare jusqu'à l'utilisation très fréquente. Les personnes qui utilisent très peu les transports publics ont intérêt à acheter une carte de 10 voyages. C'est de ces possibilités que les personnes seront informées.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,
concernant "les sources de financement des
transports publics".**

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

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik zal de bejaarden zoveel mogelijk inlichten. Bij De Lijn is er nog niets beslist, maar wie een bus van de TEC wil nemen, moet 60 + 36 euro betalen. We weten overigens ook nog niet of de tarieven in mei niet zullen stijgen.*

U kent de budgettaire impact niet. U kunt toch uitrekenen hoeveel mensen een abonnement hebben. Vergeet ook niet de kosten mee te rekenen van de brief die u aan alle Brusselse 65-plussers wilt sturen. Ik ben er al bij al niet zeker van dat deze onaangename maatregel wel iets oplevert.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De 65-plussers zijn niet verplicht om een abonnement te kopen. De MIVB heeft cijfers over hoe vaak de gratis abonnementen gebruikt worden. Wie dat heel zelden doet, kan wellicht beter een tienrittenkaart kopen. Over zo'n zaken zullen we de mensen informeren.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

**TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,
betreffende "de financieringsbronnen voor
het openbaar vervoer".**

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

M. Vincent De Wolf.- Une fois n'est pas coutume, je serai relativement bref car, il y a plus d'un an et demi, je vous avais interpellée très longuement à ce sujet. À l'époque, c'était encore M. Alain Flausch qui était sur la sellette. J'avais indiqué qu'à défaut d'argent public possible, il convenait de chercher d'autres sources de financement de la STIB afin de rencontrer l'objectif majeur de mobilité qui s'ouvre à nous. Le patron de la STIB de l'époque avait dit qu'il n'était pas interdit d'y réfléchir, ce qui avait fait un peu de bruit au sein de la majorité.

Au nom de mon groupe, j'avais cité alors quelques pistes comme le partenariat public-privé (PPP) afin de financer les investissements, l'appel à l'épargne publique et à la Banque européenne d'investissement. Quelle ne fut pas ma surprise - positive ! - de constater que, très récemment, le très respectable Centre de recherche et d'information sociopolitiques (Crisp) a publié un article portant sur les limites du financement de l'opérateur public de transports en commun en Région bruxelloise !

L'auteur de l'article, M. Christophe Goethals, y énonce les défis auxquels la STIB sera confrontée dans les prochaines années et rappelle qu'une augmentation du nombre de voyages de l'ordre de 75% est attendue à l'horizon de 2025. Il souligne également les limites des finances publiques et, partant, la difficulté de "digérer" ce boom en matière de mobilité.

L'auteur indique que l'unique levier sur lequel la STIB peut agir pour augmenter ses recettes propres se résume à sa politique tarifaire. Or, en la matière, ses marges de manœuvre sont assez faibles et en tout cas insuffisantes pour affronter les défis futurs de la mobilité.

L'auteur plaide donc, lui aussi, pour une diversification des sources de financement de la STIB.

J'ai rappelé quelles étaient les idées que j'avais moi-même énoncées. Si le contrat de gestion d'Actiris est en cours de présentation au moment où je vous parle, on attend toujours celui de la STIB, qui est lourdement en retard.

Où en est le contrat de gestion ? Quand sera-t-il définitivement conclu et présenté ?

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- Toen ik u anderhalf jaar geleden over dit onderwerp interpelleerde, was de heer Flausch nog directeur van de MIVB. Ik zei toen dat, als de overheid geen extra geld voor de MIVB kon uittrekken, er naar andere vormen van financiering moest worden gezocht. De heer Flausch zei dat het idee op zijn minst het overwegen waard was, wat aanleiding gaf tot wat rumoer bij de meerderheid.

Namens mijn fractie stelde ik een aantal oplossingen voor, zoals een publiek-private samenwerking (PPS) of een lening van de Europese Investeringsbank (EIB). Tot mijn aangename verrassing vernam ik onlangs dat het Centre de recherche et d'information sociopolitiques (Crisp) een artikel publiceerde over de beperkingen van de financiering van de MIVB.

In het artikel staat een overzicht van de uitdagingen waarmee de MIVB de komende jaren zal worden geconfronteerd. De auteur wijst erop dat het aantal reizigers tegen 2025 naar verwachting met 75% zal toenemen en dat het voor de overheid moeilijk wordt om die toevloed op te vangen met haar beperkte middelen.

Volgens de auteur kan de MIVB haar eigen inkomsten enkel opdrijven door de prijzen van de tickets te verhogen. Op dat gebied heeft de MIVB echter een beperkte bewegingsvrijheid, die alleszins niet volstaat om de toekomstige problemen op te lossen. De auteur pleit er bijgevolg voor om de inkomsten van de MIVB te diversifiëren.

Overigens wachten we nog altijd op de nieuwe beheersovereenkomst van de MIVB. Wanneer is die tekst klaar en zal hij worden voorgesteld?

Kunt u de financiering van de MIVB toelichten? Zal men overgaan tot een diversifiëring van de inkomsten?

Welke oplossingen worden overwogen of uitgesloten en om welke redenen? Wordt er overwogen om de schulden van de MIVB buiten de geconsolideerde schulden van het Brussels Gewest te houden?

(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Qu'en est-il des sources de financement du transport public ?

La diversification des sources de financement est-elle à l'ordre du jour ?

Quelles sont toutes les pistes de financement qui ont été mises sur la table ? Lesquelles ont-elles été retenues ? Lesquelles ont-elles été écartées ? Qu'est ce qui justifie ces choix ?

Qu'en est-il plus particulièrement de l'éventuelle déconsolidation de la dette de la STIB ?

(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban.- Je rejoins en partie les questions de M. De Wolf. En lisant le texte de son interpellation, j'ai craint un moment qu'il en appelle à une déconsolidation, puisqu'il fait référence à un article du CRISP.

Or, selon les conclusions de cet article, "la question de la déconsolidation de la dette de la STIB refait surface, notamment dans le cadre de la négociation du nouveau contrat de gestion. Une des conditions exigées par l'Europe est remplie, puisque le taux de couverture - qui représente la part des coûts de fonctionnement couverts par les recettes propres - a dépassé le seuil de 50% pour atteindre 55% en 2011.

Il serait cependant imprudent de considérer cette solution comme la panacée. Premièrement, il s'agit d'une 'amélioration virtuelle' des comptes, qui donne l'illusion d'une gestion saine de l'entité publique. Deuxièmement, la déconsolidation ne met pas la Région bruxelloise à l'abri de tout risque financier.

Une dégradation de la situation financière de l'entreprise dont la dette a été déconsolidée peut en effet avoir un impact sur les comptes de la Région bruxelloise. Cette dernière peut, par exemple, être contrainte à recapitaliser la STIB, comme ce fut le cas récemment pour Dexia."

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- *Ik sluit mij deels aan bij de vragen van de heer De Wolf.*

Bij het lezen van zijn interpellatie heb ik een ogenblik gedacht dat hij voor een deconsolidatie pleitte, aangezien hij naar een artikel van het Centre de recherche et d'information sociopolitiques (Crisp) verwees. Volgens dat artikel zou de deconsolidatie van de schuld van de MIVB opnieuw ter sprake zijn gekomen in de onderhandelingen over de nieuwe beheersovereenkomst, die deze week zou moeten worden goedgekeurd.

Een van de eisen van Europa is vervuld, aangezien in 2011 55% van de werkingskosten van de MIVB door eigen inkomsten werd gedekt. Het is echter niet omdat de drempel van 50% is overstege, dat alle problemen van de baan zijn. Ten eerste gaat het om een 'virtuele' verbetering. Bovendien vrijwaart de deconsolidatie van de MIVB het Brusselse Gewest niet van financiële risico's. Als de financiële situatie van een gedeconsolideerde instelling verslechtert, kan het gewest immers verplicht worden om dat bedrijf te herkapitaliseren, zoals onlangs gebeurde voor Dexia.

De heer De Wolf verwijst naar een uitspraak van de voormalige directeur-generaal van de MIVB over een mogelijke privatisering van het bedrijf. Die had de parlementsleden van de meerderheid

La Région bruxelloise a heureusement bien compris le problème, puisque le contrat de gestion devrait être approuvé cette semaine.

M. De Wolf a fait référence à une intervention de l'ancien directeur-général de la STIB, dans laquelle celui-ci évoquait la piste de la privatisation, en oubliant la notion d'entreprise publique. Ces propos avaient choqué les parlementaires de la majorité.

Pour le groupe socialiste, quelle que soit l'imagination dont il faut faire preuve pour refinancer et renforcer la STIB, qui est l'opérateur de la mobilité le plus important à Bruxelles, aucune privation - même partielle - des organes de la société ni aucune externalisation de services ne doit avoir lieu, sous peine de mettre en péril le caractère public de la STIB.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- La question du financement des transports publics en général doit être au cœur de notre réflexion. On peut se contenter d'envisager le transport public comme une dépense, mais il en va tout autrement quand on connaît le coût de la congestion automobile, que ce soit en termes environnementaux, de santé publique, de vie économique, etc.

Le corollaire en est, d'une part, que le transport public contribue à éviter cette congestion et contribue à sa diminution, et que, d'autre part, cette entreprise publique régionale, agissant donc sur un territoire assez conscrit, représente une manne peu négligeable d'emplois, généralement locaux. Nous devons mettre en balance les coûts et les bénéfices externes du transport public urbain.

Ensuite, bien que le lobby du partenariat public-privé (PPP) soit extrêmement puissant, de plus en plus d'expériences et de recherches montrent que cette approche est un leurre. Au final, quasiment à tous les coups, le pouvoir public finit par déboursé beaucoup plus d'argent que s'il avait agi en son nom propre. C'est le premier écueil à éviter.

Les questions de déconsolidation posent toujours la question de la gouvernance et du contrôle démocratique, puisqu'en leur cœur on trouve la disparition du contrôle public et gouvernemental sur l'entreprise. Nous devons ouvrir nos esprits à la

geschokt.

Voor de PS-fractie is elke privatisering of uitbesteding van (een deel van) de diensten van de MIVB, die de belangrijkste mobiliteitsoperator van ons geweest is, uit den boze. In dat geval zou het openbaar karakter van de MIVB immers in het gedrang komen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De financiering van het openbaar vervoer is een belangrijk thema.*

Wij mogen het openbaar vervoer niet enkel als een uitgave zien. Het openbaar vervoer draagt immers bij tot een vermindering van de verkeersdruk en heeft een positief effect op het milieu, de volksgezondheid, de economie enzovoort. De gewestelijke openbaarvervoermaatschappij creëert bovendien heel wat werkgelegenheid voor Brusselaars. Wij moeten de kosten en de baten tegen elkaar afwegen.

Hoewel de lobby voor publiek-private samenwerking (PPS) bijzonder machtig is, tonen alsmaar meer studies aan dat dergelijke samenwerkingsverbanden schijnoplossingen zijn. In de meeste gevallen hoest de overheid meer geld op dan als zij alleen had opgetreden. Bij een deconsolidatie verliest de regering bovendien de controle over het bedrijf.

Wij moeten daarom nadenken over alternatieve ontvangsten en het autoverkeer durven belasten. Andere steden zoals Londen hebben een dergelijke maatregel met succes doorgevoerd in zones die goed door het openbaar vervoer worden bediend. Mijn fractie blijft dan ook pleiten voor een stadstol die extra ontvangsten genereert en plaats vrijmaakt voor het openbaar vervoer, vooral in zones waar de

question des recettes et du lien avec la circulation automobile, puisque de nombreuses villes - comme Londres, avec succès - sont capables de s'interroger sur le coût de la congestion dans des lieux a priori bien desservis par les transports en commun.

Je continue donc à plaider, avec mon groupe, pour qu'on examine en profondeur les questions de recettes, de libération d'espace et d'amélioration des performances des transports publics, grâce à un péage urbain qui se concentre sur les zones où utiliser un véhicule individuel ou privé a un coût délirant pour la collectivité.

Une étude récente a encore prouvé que la voiture était subsidiée par les pouvoirs publics jusqu'à 30 cents du kilomètre, toutes taxes déduites. Il nous faut ouvrir nos horizons et nous interroger sur notre manière de financer le transport public, surtout en tenant compte des coûts externes et du bénéfice pour la société.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le nouveau contrat de gestion de la STIB pour la période 2013-2017 est en cours de finalisation par le gouvernement et sera ensuite soumis aux organes de gestion de la STIB pour approbation durant le mois de février 2013. Je suis optimiste. J'ai vraiment apprécié l'intervention très enthousiaste de M. Ikazban et je souhaite m'y rallier. J'espère pouvoir bientôt vous annoncer une bonne nouvelle.

L'ampleur des investissements à prévoir est en effet telle que, même si les dotations existantes permettent de couvrir les besoins récurrents et d'investissements classiques, ce n'est pas le cas pour certains investissements exceptionnels.

Le programme d'investissements est financé :

- par voie de remboursements ou de dotations émanant de la Région, de Beliris ou de tiers ;
- par voie d'emprunt, y compris en provenance de la Banque européenne d'investissement (BEI) ;
- par recours à des partenariats publics-privés (PPP), le caractère public de l'entreprise et de ses prestations de service devant être préservé ;

maatschappelijke kost van het gebruik van de individuele wagen zeer hoog is.

Een recente studie heeft aangetoond dat het gebruik van de individuele wagen tot 0,3 euro per kilometer wordt gesubsidieerd, na aftrek van alle belastingen. Wij moeten onze blik verruimen en een manier vinden om het openbaar vervoer, dat de hele samenleving ten goede komt, te financieren.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De nieuwe beheersovereenkomst van de MIVB 2013-2017 wordt afgerond en in de loop van februari 2013 ter goedkeuring aan de MIVB voorgelegd. Ik ben optimistisch gestemd en sluit me aan bij het enthousiaste betoog van de heer Ikazban.*

De investeringen die we moeten plannen, zijn enorm. De dotaties dekken wel de gewone uitgaven, maar volstaan niet voor bepaalde uitzonderlijke investeringen.

Het investeringsprogramma wordt gefinancierd:

- met terugbetalingen of dotaties van het gewest, Beliris of derden;*
- met leningen, onder meer bij de Europese Investeringsbank (EIB);*
- door publiek-private samenwerkingen (PPS), waarbij het openbaar karakter van de onderneming en haar dienstverlening gevrijwaard blijven;*
- met eigen middelen.*

- et, enfin, sur fonds propres.

Certains grands projets peuvent être qualifiés d'exceptionnels, par exemple :

- le projet Pulsar d'automatisation des lignes 1 et 5 du métro, en ce compris l'acquisition de 43 trains automatiques ;

- le développement de la ligne de métro sur l'axe Nord-Sud entre Albert et Bordet ;

- la construction éventuelle d'un dépôt de bus, tram et métro au Heysel, en lien avec le projet urbanistique Neo.

Pour ces projets exceptionnels, l'opportunité de recourir à tel ou tel financement additionnel sera analysée au cas par cas lorsque ces investissements seront décidés. Comme source de financements complémentaires, nous pouvons citer :

- une dotation spécifique provenant, par exemple, du refinancement de la Région destiné à la mobilité, ou d'une autre source ;

- l'usage de fonds supplémentaires en provenance de Beliris.

En réponse à la suggestion de Mme Delforge, je dirais qu'une taxation kilométrique intelligente n'est pas à exclure, mais, comme nous l'avons déjà dit dans d'autres débats, ce système sera mis en place en collaboration avec les deux autres Régions. Nous évaluons pour l'instant la possibilité de faire un projet pilote dans la zone RER.

Ce n'est pas encore vraiment une piste que nous creusons, mais plutôt une piste que nous envisageons et qui est en ce moment sur la table des négociations.

La déconsolidation de la STIB a effectivement été - comme précisé dans l'article du CRISP - étudiée, mais n'a pas été retenue comme hypothèse de financement alternatif. Les conditions nécessaires pour envisager cette déconsolidation, que ce soit en termes de variabilisation des dotations ou de modification des règles de gouvernance de la STIB, nous ont amenés à ne pas retenir cette piste.

- *L'incident est clos.*

Volgende grote projecten kunnen als uitzonderlijk worden beschouwd:

- het Pulsar-automatiseringsproject van metrolijnen 1 en 5, dat gepaard gaat met de aankoop van 43 automatische metro's;

- de ontwikkeling van een metrolijn in noord-zuidelijke richting tussen Albert en Bordet;

- de eventuele bouw van een bus-, tram- en metroremise op de Heizel voor het Neoproject.

Voor elk van die projecten zal worden nagegaan of aanvullende financiering nodig is. Mogelijke aanvullende financieringsbronnen zijn:

- een specifieke dotatie afkomstig van de herfinanciering van het gewest;

- bijkomende fondsen van Beliris.

De slimme kilometerheffing die mevrouw Delforge suggereert, kan alleen maar in samenwerking met de andere gewesten worden ingevoerd. Op dit ogenblik wordt een proefproject in de GEN-zone overwogen.

We denken wel na over die suggestie, er wordt op dit moment over onderhandeld.

De mogelijkheid van een deconsolidatie van de MIVB werd inderdaad bestudeerd, maar er werd niet voor die optie gekozen. De voorwaarden daarvoor waren niet vervuld.

- Het incident is gesloten.

(M. Jamal Ikazban, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATION 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 "le recrutement de personnel de la STIB".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- En fin d'année 2012, la STIB a annoncé qu'elle comptait recruter 83 ouvriers et 26 employés. Ces personnes pourront devenir directement opérationnelles au sein des services de maintenance des bus, trams et métro ainsi qu'au sein des équipes d'intervention techniques.

Suivant le communiqué de la STIB, ce recrutement se justifie par "l'expansion du réseau et le nombre de véhicules en constante augmentation". Toujours suivant la STIB, 335 nouveaux bus seraient en commande venant s'ajouter aux trams T3000 et T4000 en cours de livraison. Cet appel serait mené dans l'urgence, toujours suivant le communiqué.

À première vue, la nouvelle de recrutement est en soi une information positive de la part du premier employeur dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Toutefois, après réflexion, cette information suscite quelques questions.

Si de nouveaux bus ont été commandés, ce n'est pas pour alimenter de nouvelles lignes, mais bien pour remplacer des véhicules existants. Même constat pour les trams en cours de livraison qui sont destinés à remplacer de façon progressive les modèles 7700 et 7800.

De surcroît, du nouveau matériel ne nécessite pas un suivi technique aussi approfondi que sur un parc constitué il y a quelques années, vu qu'une clause de garantie doit exister pour le matériel nouvellement acquis.

(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de aanwerving van personeel bij de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- Eind 2012 kondigde de MIVB aan dat ze 83 arbeiders en 26 bedienden zou aanwerven voor de onderhoudsdiensten en de technische interventieploegen. Volgens de MIVB groeit het aantal voertuigen immers constant. Naast de trams T3000 en T4000, die nu geleverd worden, zouden er nog eens 335 nieuwe bussen besteld zijn.

Nieuwe jobs zijn natuurlijk interessant, maar dit nieuws roept toch vragen op. De nieuwe bussen dienen alvast niet voor nieuwe lijnen, maar zullen dus bestaande voertuigen vervangen. Hetzelfde geldt voor de trams. Er zijn geen nieuwe lijnen of frequentieverhogingen aangekondigd.

Bovendien moet er voor het nieuwe materieel een garantie gegeven worden en moet dit dus technisch minder grondig gecontroleerd worden. Voor de trams T3000 en T4000 is er een onderhoudscontract met Bombardier.

De persmededeling van de MIVB vermeldt 335 nieuwe bussen, maar in de begroting is er sprake van slechts 175 standaard dieselbussen. Ligt deze uitbreiding van de bestelling aan het feit dat de MIVB beloofd heeft om geen dieselbussen meer te bestellen na 2015?

Waarom is er extra personeel nodig om materieel te onderhouden dat alleen maar bestaand materieel vervangt en waarvoor er een garantieperiode geldt? Moeten deze mensen vertrekkende personeelsleden vervangen? In dat geval is het fout

Pour les trams T3000 et T4000, on se rappellera qu'un contrat de maintenance a été conclu avec la firme Bombardier.

Tant les nouveaux bus que les nouveaux trams ne sont pas destinés à l'exploitation de nouvelles lignes ni à des extensions de lignes, ce dont on aurait pu se réjouir, mais bien à du remplacement de matériel existant.

Un autre point d'interrogation tient aussi dans le nombre de bus mentionnés par la STIB.

En conséquence, Madame la ministre voudra-t-elle apporter les précisions suivantes ?

- Alors que le communiqué de la STIB mentionne "335 nouveaux bus", comment expliquer que, dans les budgets 2013, il ne soit fait mention que d'une commande de 175 bus standards au diesel ?

- Cette augmentation du nombre envisagé de bus à commander s'expliquerait-elle par le fait que la STIB se soit engagée à ne plus commander de bus diesel au-delà de 2015 et qu'elle accélère le processus de commande avant cette date ?

- Comme il s'agit en principe de matériel de remplacement, comment expliquer la nécessité d'engager du personnel supplémentaire étant entendu qu'une période de garantie doit s'appliquer sur les nouvelles fournitures ?

- Aucune extension de réseau ni amélioration de fréquence n'étant annoncée, comment justifier ce recrutement de la STIB ?

- Ces personnes à engager sont-elle destinées à remplacer des départs de personnel, auquel cas il est abusif de parler de nouveaux recrutements ?

- Pourquoi la STIB ne privilégie-t-elle pas des recrutements de personnes affectées directement au réseau, et donc à l'amélioration des fréquences, voire à des extensions d'horaires en dehors des heures dites de pointe ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Au cours de

om over nieuwe aanwervingen te spreken.

Waarom werft de MIVB geen mensen aan die rechtstreeks op het net werken en dus zorgen voor een hogere frequentie of een uitbreiding van het rittenschema buiten de spitsuren?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het*

l'année 2013, la STIB doit recruter 742 personnes, à la fois pour remplacer les départs liés aux pensions, prépensions, départs volontaires, licenciements..., et faire face au développement de nouvelles activités et à la croissance de l'entreprise.

Les profils recherchés par la STIB sont divers : ouvriers, employés ou cadres dans le domaine de l'IT, agents de prévention, conducteurs, suivi du client, agents de stations... Une centaine d'ouvriers et d'employés techniques figureront parmi ces nouveaux engagés.

Il va de soi que les nouvelles recrues ne seront pas exclusivement affectées à l'entretien des véhicules, même si deux nouveaux trams 4000 viendront chaque mois renforcer la flotte de la STIB et qu'en 2013, une importante commande de bus est prévue.

Le principe de cette commande a été approuvé par les organes de gestion de la STIB en 2012. Celle-ci s'étendra sur plusieurs années. D'ici fin 2013, la livraison d'un premier lot de 170 à 180 autobus débutera. Le nombre exact de véhicules devra être adapté à l'évolution des besoins et des moyens disponibles.

C'est la raison pour laquelle, tout comme lors de la commande des trams 3000 et 4000, les accords-cadres en préparation devront prévoir la flexibilité nécessaire. Les commandes de nouveaux véhicules ont à la fois pour objectif de remplacer le matériel plus ancien, mais surtout d'augmenter la capacité du réseau de trams, bus et métros afin de répondre à la croissance de la clientèle.

Voici quelques chiffres : en 2012, la STIB a réalisé 348,8 millions de voyages. Près de 400 millions sont prévus d'ici 2016 et 550 millions d'ici 2025 !

En ce qui concerne les garanties négociées avec les constructeurs, il en va de même que lors de l'achat d'une voiture. Elles ne dispensent en aucun cas la STIB d'entretenir ses véhicules : nettoyage, vidange, contrôles techniques divers, remplacement de pièces, carrosserie, etc., sont des travaux menés au quotidien dans les ateliers de la STIB.

En ce qui concerne le contrat de maintenance conclu avec la firme Bombardier, je vous rappelle que son originalité consiste à faire appel à du personnel STIB en sous-traitance, de manière à conserver et étendre le savoir-faire au sein de l'entreprise.

Frans).- In 2013 moet de MIVB 742 mensen in dienst nemen om vertrekkend personeel te vervangen en om de nieuwe activiteiten en groei van het bedrijf op te vangen.

De MIVB zoekt kandidaten met uiteenlopende profielen: arbeiders, bedienden, preventieagenten, bestuurders, enzovoort. De nieuwe personeelsleden zullen niet uitsluitend worden ingezet voor het onderhoud van de voertuigen, ook al zullen er elke maand twee nieuwe trams van het type 4000 het wagenpark aanvullen en wordt er in 2013 een belangrijke bestelling bussen verwacht.

Die bestelling werd in 2012 door de beheersorganen van de MIVB goedgekeurd en wordt over verschillende jaren gespreid. Tegen eind 2013 zal een eerste bestelling van 170 tot 180 bussen geleverd worden. Het precieze aantal voertuigen is afhankelijk van wijzigingen in de behoeften en de beschikbare middelen. Daarom moeten de raamcontracten voldoende flexibel zijn.

Het nieuwe materieel dient enerzijds om oude voertuigen te vervangen, maar anderzijds ook om de capaciteit van het netwerk te doen toenemen. In 2012 haalde de MIVB zo'n 348,8 miljoen ritten, tegen 2016 wil ze dat aantal opdrijven tot 400 miljoen en tegen 2025 tot 550 miljoen.

De garanties die werden afgesproken met de constructeurs zijn te vergelijken met die bij de aankoop van een wagen. De MIVB is in geen geval vrijgesteld van het onderhoud van de voertuigen. In de werkplaatsen van de MIVB worden dagelijks voertuigen gereinigd, stukken vervangen en technische controles uitgevoerd.

Volgens het onderhoudscontract met Bombardier wordt in onderaanneming een beroep gedaan op MIVB-personeel, zodat de expertise binnen het bedrijf wordt gehouden en uitgebreid.

In 2013 zullen geen nieuwe lijnen in werking worden gesteld, maar ze zullen wel al worden aangelegd (tram 9, de verlenging van tramlijnen 94 en 62, enzovoort). Die werven vergen bijkomende mankracht. Daarbovenop is het de bedoeling om de frequentie tijdens de spitsuren, 's avonds, in het weekend en tijdens de zomervakantie uit te breiden.

Al die maatregelen zullen het MIVB-aanbod aanzienlijk verruimen maar vergen ook extra

En 2013, il n'est pas prévu de mettre de nouvelles lignes en service, mais bien d'en construire : tram 9, prolongement du 94 vers Roodebeek, prolongement du 62..., ne sont que quelques-uns des projets qui requièrent également de la main d'œuvre. De plus, nous prévoyons des augmentations de fréquences. L'objectif est d'élargir l'amplitude des heures de pointe et de renforcer les fréquences en soirée, le week-end, et durant les vacances d'été.

Ces mesures vont offrir une importante extension de l'offre au bénéfice des clients de la STIB. Ces éléments justifient une bonne partie de l'augmentation de personnel. À ceux-ci s'ajoutent des engagements pour combler une partie du sous-effectif constaté à ce jour.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je comprends bien. En fait, c'est votre communiqué de presse qui induit en erreur.

(Colloques)

Il n'est pas exact, ni au niveau du nombre de bus, ni en termes de recrutement, ni pour les raisons qui motivent ce dernier. Je vous invite à vérifier la communication qui émane de vos services, parce que votre réponse et le communiqué de la STIB n'ont pas grand-chose à voir l'un avec l'autre.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION 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'installation d'une troisième
voie de tram boulevard Général Jacques".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Parmi les projets

*personeel. Bovendien is er beloofd om de
onderbezetting deels aan te pakken.*

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Uw antwoord is duidelijk. Eigenlijk is het de persmededeling die verwarring heeft gezaaid.*

(Samenspraak)

U zou er goed aan doen de persmededeling van de MIVB na te kijken, want ze stemt helemaal niet overeen met het antwoord dat u zonet gegeven hebt.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

**betreffende "de aanleg van een derde
tramspoor op de Generaal Jacqueslaan".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*-

inscrits au budget 2013, on retrouve l'intention de la Région d'aménager une troisième voie de tram au boulevard Général Jacques et au rond-point de l'Étoile.

En l'absence de précisions complémentaires on est surpris de l'existence de ce projet, qui aurait pu être présenté en même temps que celui envisagé à l'avenue Buyl. N'eût-il pas été plus rationnel de faire état de cet élément supplémentaire en simultanéité avec le projet de l'avenue Buyl ?

À première vue, la justification d'une voie supplémentaire peut surprendre vu qu'il existe, à proximité immédiate, un dépôt susceptible de recevoir les trams devant effectuer une manœuvre de rebroussement.

De surcroît, le tronçon compris entre le rond-point de l'Étoile et l'avenue Buyl est très fréquemment fort encombré et engendre des blocages souvent importants tant pour les trams que pour les automobilistes qui souhaitent traverser l'axe formé par le boulevard Général Jacques.

En effet, les travaux fort coûteux de mise en site propre du tram au boulevard de la Cambre n'ont malheureusement pas permis aux trams de gagner du temps, vu qu'ils se trouvent, à plusieurs reprises, englués dans l'encombrement soit du rond-point de l'Étoile, soit au carrefour Demot / Roosevelt.

Voilà un exemple d'investissement qui n'apporte pour l'utilisateur du transport public aucune amélioration significative !

Malgré ce constat, le département Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale semble persister dans son raisonnement de lancer des travaux qui n'apportent que très peu d'avantages supplémentaires à l'utilisateur des transports en commun. En effet, il n'existe dans ce type d'opération aucune extension de ligne et aucun abandon de rupture de charge susceptible d'améliorer le temps de déplacement pour l'utilisateur.

S'il faut en croire un article paru dans la presse, le chantier envisagé au boulevard Général Jacques consiste à placer une troisième voie qui serait empruntée par le tram 94 se dirigeant vers le Musée du Tram pour ainsi faciliter la progression du tram 7 en direction du Heysel.

Een van de projecten die de regering inschreef in de begroting 2013 betreft de aanleg van een derde tramspoor op de Generaal Jacqueslaan en het Sterreplein.

Wij wisten niet dat er een dergelijk project bestond en vragen ons af waarom het niet gelijktijdig met het project voor de Buyllaan werd voorgesteld.

Op het eerste gezicht kan de aanleg van een extra tramspoor tot verbazing leiden, aangezien er in de onmiddellijke nabijheid een remise is waar de trams kunnen keren.

Het stuk tussen het Sterreplein en de Buyllaan is bovendien vaak verzadigd, waardoor zowel trams als automobilisten die de Generaal Jacqueslaan willen oversteken, vast komen te zitten.

De dure werken om de tram in eigen baan te brengen op de Terkamerenlaan hebben geen tijdswinst opgeleverd, omdat de trams nadien vaak vast komen te zitten ter hoogte van het Sterreplein of aan het kruispunt Demot/Roosevelt.

Een dergelijke investering betekent voor de gebruiker van het openbaar vervoer geen verbetering! Het gaat immers niet om een uitbreiding van een lijn of een afschaffing van een overstap ter verbetering van de reistijd. Ondanks die vaststelling blijft Mobiel Brussel dergelijke investeringen voorstellen.

Volgens een krantenartikel zou het derde spoor worden gebruikt door tram 94 in de richting van het Trammuseum om tram 7 in de richting van de Heizel makkelijker doorgang te geven. Tram 7 wordt echter niet systematisch door een tram 94 voorafgegaan.

Bovendien moet voor dat derde spoor een rijstrook voor het autoverkeer worden opgeofferd. Dat zal gevolgen hebben voor alle reizigers, aangezien de vertraging van het autoverkeer ook een impact zal hebben op het tramverkeer.

Zijn de geplande werken dus wel zinvol?

Klopt het dat er door de aanleg van het derde tramspoor een rijstrook moet verdwijnen? Zal die maatregel niet extra verkeersoverlast veroorzaken en de doorstroming van het tramverkeer belemmeren, waardoor de effecten van de

À vrai dire, voilà un bien vaste chantier pour de faibles gains, car on ne trouve pas systématiquement un tram 94 précédant un tram 7 !

En revanche, même si certains considèrent ce fait comme peu important, l'espace réservé au trafic automobile se trouvera amputé d'une bande de circulation. Cette situation affectera l'ensemble des usagers, puisque le ralentissement de la circulation automobile, freinée dans sa progression par cette suppression de bande, aura des retombées sur le déplacement des trams.

Faut-il un tel chambardement pour des résultats qui risquent d'être marginaux et d'ajouter à la confusion déjà existante consécutive aux aménagements effectués au-delà du carrefour de l'Étoile ?

La création d'une troisième voie de tram au boulevard Général Jacques va-t-elle entraîner la suppression d'une bande de circulation pour les automobilistes ? Dans l'affirmative, cette mesure ne risque-t-elle pas d'augmenter les encombrements dans cette zone et avoir inévitablement des répercussions sur la progression des trams, annihilant ainsi tous les effets escomptés d'une telle mesure ? Je sais que poser ces deux questions, c'est déjà y répondre.

Quelle est l'estimation du coût de ce chantier ? De tels montants ne seraient-ils pas plus utilement utilisés pour améliorer les fréquences sur d'autres lignes, voire pour les consacrer à des extensions de réseau dont les usagers seraient les grands bénéficiaires ? Je pense ici bien évidemment au métro.

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Madame la ministre, j'ai ici une photographie du boulevard Général Jacques du temps de sa splendeur. Quand on la compare à la situation actuelle, nous voyons qu'il y a du potentiel sur ce boulevard. Malheureusement, celui-ci ressemble plus pour l'instant à une autoroute.

On peut se poser la question de la surcapacité routière en termes d'occupation de l'espace, mais je vous avoue que, quand je suis dans un tram qui avance relativement bien en site propre et que je

maatregelen worden tenietgedaan?

Wat is de kostprijs van de werkzaamheden?

Zouden die middelen niet beter worden aangewend voor maatregelen om de frequentie van andere lijnen te verbeteren of om het metronet uit te breiden? Daar zouden de reizigers meer baat bij hebben.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *De Generaal Jacqueslaan was ooit prachtig, maar lijkt nu meer op een autosnelweg. Wanneer ik er de tram neem, verbaast het mij steeds weer dat de auto's zo snel rijden.*

De wegcapaciteit is er veel te groot, zeker omdat de meeste wagens vroeg of laat toch in de file vastzitten en dus weinig voordeel halen uit hun hoge snelheid. De nadelen voor de buurtbewoners zijn daarentegen overduidelijk.

vois que les voitures roulent encore plus vite, je me dis que c'est bizarre. J'ai l'impression que mon tram est sur la E411 en dehors des heures de pointe.

La capacité routière est effectivement surdimensionnée pour ce boulevard urbain, d'autant plus que toutes ces voitures se retrouvent de toute façon bloquées avant ou après. Ce n'est qu'illusion de croire que ce type de gabarit facilite la vie des automobilistes. Par contre, ce qui est certain, c'est que cela dégrade la vie des habitants des nombreux immeubles résidentiels situés sur ce boulevard. On se dit qu'ils n'ont pas intérêt à ouvrir la fenêtre pour aérer, parce que ce sera pire.

En termes de sécurité routière, ce n'est pas mieux. Et ce ne sont pas les policiers qui se cachent dans leur voiture par temps froid pour faire la circulation qui vont améliorer les choses. Même s'ils sont financés par la Région, ils n'ont manifestement pas intégré l'objectif de leur mission, qui est de faire passer en priorité les transports publics et d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Il n'est pas possible de laisser ce boulevard en l'état. J'ai pu découvrir dans le journal un projet de réaménagement de l'avenue Buyl qui est plus que souhaitable. Mais on sait que, malheureusement, sur le territoire de la commune d'Ixelles, de petits changements sont bloqués par idéologie, que les trams 94 et 25 gagneraient un temps précieux si on modifiait une petite priorité de droite en faisant de l'avenue Buyl un axe prioritaire. Le bus 71 y gagnerait énormément aussi.

Rien de tout cela n'est possible. Mais on ne peut pas laisser éternellement les usagers des transports publics dans cette situation. Prendre un peu de cet espace suroccupé par la voiture pour améliorer la circulation des trams me semble donc être une très bonne idée.

Le tram 94 a un parcours assez formidable. Malheureusement, la qualité de son exploitation laisse beaucoup à désirer. C'est vraiment une ligne qui a besoin de renfort, surtout qu'elle dessert une série de pôles d'emploi et d'entreprises qui ont des difficultés en termes d'accessibilité.

Je ne peux qu'encourager, dans cette zone-là, les réaménagements en faveur de la mobilité douce et des transports publics. Celui qui a dû un jour effectuer un changement de tram entre le 25 et

Met de verkeersveiligheid is het niet beter gesteld. De politieagenten die bij koud weer in hun wagen schuilen, slagen alvast niet in hun opdracht: het openbaar vervoer prioritair doorlaten en de veiligheid van voetgangers en fietsers garanderen.

Er moet iets gebeuren. Ik las in de krant over een alternatief project om de Buyllaan heraan te leggen. Van de Buyllaan een voorrangsweg maken, zou trams 94 en 25 en bus 71 heel wat tijdwinst opleveren. Helaas is zoiets in Elsene blijkbaar onmogelijk om ideologische redenen.

Het lijkt mij daarom een uitstekend idee om een deel van de ruimte die nu door het autoverkeer wordt ingenomen, te gebruiken om de trams vlotter te laten rijden. Tram 94 is een erg nuttige lijn, maar wordt slecht geëxploiteerd. Zij bedient nochtans enkele bedrijven die werkgelegenheid scheppen, maar moeilijk bereikbaar zijn.

Wie ooit van tram 25 op tram 94 moest overstappen of omgekeerd, weet dat het erg gevaarlijk is om de Buyllaan over te steken. Niemand begrijpt daar de voorrangsregels.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, zouden de autobestuurders niet veel moeten inleveren. We moeten voorrang geven aan het openbaar vervoer, dat veel meer mensen kan vervoeren dan de personenwagens.

le 94 sait que, traverser en bas de l'avenue Buyl, c'est très dangereux. Il y a là un passage clouté ex nihilo qui est traversé par des trams, sans que personne ne comprenne rien aux règles de priorité.

Il faut faire quelque chose, et le prix à payer pour les usagers de la voiture est peu élevé. En termes de sécurité routière, c'est fondamental. Nous devons continuer à encourager la priorité aux transports publics. On peut mettre plus de personnes dans un tram ou un bus que dans des automobiles coincées dans 500 mètres de file.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il y a quelques années, la STIB a développé un projet prévoyant non seulement une troisième voie pour les trams 94, mais également la création d'arrêts après les carrefours, ce qui optimise la Vicom. Les arrêts étaient prévus élargis, ce qui est absolument nécessaire pour la sécurité et le confort des nombreux voyageurs des trams sur la moyenne ceinture.

Comme vous l'avez sans doute déjà remarqué, prendre le tram 7 aux heures de pointe n'est pas une sinécure, sans parler du moment où vous devez quitter l'arrêt en toute sécurité. Il est en outre impossible de placer des abris conformes afin de garantir un minimum de confort pour les nombreux voyageurs d'une de nos lignes de tram majeures.

La conséquence de ces arrêts élargis est cependant que seules deux voies de circulation rectilignes peuvent être préservées à hauteur des arrêts, là où, actuellement, la troisième voie de circulation peut également être utilisée partiellement par le trafic continuant tout droit.

Pour des raisons de sécurité, il convient de privilégier, sur de pareils axes, l'isolement du trafic tournant à gauche et de prévoir à cette fin une seule voie de circulation distincte. C'est d'autant plus le cas avec un tram au milieu de la voirie : les voitures tournant à gauche entrent en conflit avec les trams et, dans le moins grave des cas, gênent la fluidité du trafic des trams.

À l'aide de ces données, Bruxelles Mobilité a finalisé la proposition de projet de la STIB, pour en faire un beau projet dans lequel le boulevard

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Enkele jaren geleden heeft de MIVB een project uitgewerkt waarbij een derde spoor voor tram 94 zou worden aangelegd en waarbij de haltes niet alleen zouden worden verplaatst na de kruispunten, wat beter is voor de reissnelheid, maar ook breder zouden worden gemaakt om de veiligheid en het comfort van de vele tramreizigers op de Middenring te verbeteren.*

Door die bredere haltes kunnen echter slechts twee rijstroken om rechtdoor te rijden, behouden blijven ter hoogte van de haltes, terwijl nu de derde rijstrook ook gedeeltelijk door recht doorgaand verkeer kan worden gebruikt.

Om veiligheidsredenen is het beter om op dergelijke assen een aparte rijstrook voor te behouden voor wagens die linksaf slaan, zeker omdat er ook een tram rijdt.

Mobiel Brussel heeft het voorstel van de MIVB verder uitgewerkt tot een mooi project om van de Generaal Jacqueslaan, die er momenteel verwaarloosd bijligt, opnieuw een echte laan te maken. Er komt een dubbele bomenrij in het midden en een gescheiden fietspad langs het trottoir. Bovendien worden zo veel mogelijk parkeerplaatsen behouden. Aan de kruispunten blijft de derde rijstrook behouden in de vorm van een linksafstrook, wat de veiligheid sterk ten goede zal komen.

Wat het aantal rijstroken betreft, is het voorgestelde profiel volledig conform het richtschema Middenring dat de groep Stratec/Buur heeft opgesteld.

Général Jacques, qui est pour le moment un vaste espace sinistré, pourrait redevenir un boulevard digne de ce nom. Le projet prévoit un double alignement d'arbres au milieu de la voirie, ainsi qu'une piste cyclable séparée le long du trottoir. Un maximum de places de stationnement sera conservé.

Au niveau des carrefours, la troisième bande de circulation sera conservée sous la forme d'une voie de tourne-à-gauche, ce qui renforcera la sécurité. Les trois voies de circulation seront donc maintenues à l'approche des carrefours.

En ce qui concerne le nombre de voies de circulation, le profil proposé est tout à fait conforme à l'étude "Schéma directeur moyenne ceinture" telle qu'elle a été mise en œuvre par les bureaux d'études Stratec et Buur.

Le coût total du projet est estimé à 5,5 millions d'euros. La troisième voie, dont le coût est de 700.000 euros, est une importante amélioration pour la fluidité du trafic des trams et aussi pour la circulation automobile. Elle permettra en effet une meilleure gestion des feux de signalisation.

Elle est aussi cruciale pour la circulation du tram 7. Un tram 7 bloqué derrière un tram 94 peut perdre deux minutes ou plus. Sur une telle ligne de tram, cela peut avoir rapidement des conséquences, les voyageurs affluant à tous les arrêts suivants durant ce temps perdu.

Par conséquent, le tram perd de plus en plus de temps lors de chaque arrêt, en raison du nombre de voyageurs. Cette situation a un impact dramatique sur l'exploitation.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Vos réponses ne font que me conforter dans ma conviction que le métro est une nécessité dans cette ville et qu'on ne peut pas faire abstraction des voitures. Et sur l'axe du boulevard Général Jacques, je n'ai pas vu souvent les voitures rouler plus vite que les trams.

Ceci dit, ressortir des photos du 17ème, 18ème ou 19ème siècle et dire qu'on veut en revenir à cette époque, ou donner cela comme réponse aux problèmes d'aujourd'hui, c'est un peu court et je ne

De kostprijs van het volledige project wordt op 5,5 miljoen euro geraamd.

Het derde spoor, waarvan de aanleg 700.000 euro kost, zal wel degelijk voor een betere doorstroming van de trams en het autoverkeer zorgen. Het maakt ook een beter beheer van de verkeerslichten mogelijk, maar is vooral van cruciaal belang voor de doorstroming van tram 7. Wanneer een tram 7 vast komt te zitten achter een tram 94 kan dat tot een tijdsverlies van twee minuten of meer leiden.

Door de toestroom van reizigers als gevolg van de vertraging, verliest de tram aan elke volgende halte nog meer tijd. Dat heeft een dramatische impact op de exploitatie.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Uit uw antwoord leid ik af dat de metro een noodzaak is in de stad en dat we rekening moeten houden met het autoverkeer. Op de Generaal Jacqueslaan heb ik de auto's niet vaak sneller zien rijden dan de trams.*

Er is een globale aanpak nodig. Zolang het intermodaal openbaar vervoer niet is gerealiseerd en er geen alternatieve oplossing wordt uitgewerkt, zal er niet veel veranderen. De problematiek reikt

pense pas que cela va nous aider. L'optique du tout contre l'un pour résoudre l'autre n'a jamais aidé à rien.

Il faudrait une approche globale et différente. Je ne pense pas que des solutions ponctuelles par tronçon amèneront une amélioration dans cette ville. Tant qu'il n'y a pas d'alternative et que l'intermodalité des transports en commun n'est pas réalisée, créer des embouteillages n'apportera pas d'amélioration. C'est une discussion qui dépasse la question de ce tronçon du boulevard Général Jacques.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est un projet qui améliore les transports publics. De plus, il donne enfin une place sécurisée aux piétons et cyclistes, et il améliore la sécurité des personnes qui vont prendre les transports publics. La sécurité est un élément très important de ce projet.

En outre, il ne se fait pas au détriment des voitures, au contraire. Les voitures vont continuer à circuler sur le boulevard Général Jacques et leur transit va considérablement s'améliorer, dans la mesure où les tourne-à-gauche seront vraiment séparés du reste du trafic automobile.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO

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

**concernant "les risques éventuels de
publication du fichier clients de la STIB".**

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

Mme Olivia P'tito.- Il y a un an, la carte Mobib de la STIB a remporté le prix du jury lors de la seconde cérémonie des Big Brother Awards organisée par la Ligue des droits de l'homme.

*veel verder dan die ene plek op de Generaal
Jacqueslaan.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het project verbetert de doorstroming van het openbaar vervoer en biedt ruimte aan fietsers en voetgangers. Voor de gebruikers van het openbaar vervoer verbetert de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid staat centraal in dit project.*

De doorstroming van het autoverkeer zal trouwens ook verbeteren, aangezien het verkeer dat links moet afslaan, gescheiden wordt van het andere verkeer.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

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

**betreffende "het eventuele risico op het
leken van de persoonsgegevens van de
MIVB-klanten".**

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

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *Een jaar geleden mocht de MIVB de tweede prijs voor de Big Brother Awards van de Liga voor Mensenrechten in ontvangst nemen.*

Ce prix a été remporté dans la catégorie "Entreprises" et concerne les questions en matière de sécurité des données personnelles et d'anonymat que pose la carte Mobib.

Suite aux auditions qui ont eu lieu en Commission de l'infrastructure, le travail doit être poursuivi afin de formuler des recommandations permettant d'améliorer le système actuel pour le rendre compatible avec la loi sur la protection de la vie privée.

Détenir des fichiers de données à caractère personnel peut s'avérer problématique si l'on retrouve ces données sur internet, accessibles à toutes et tous, comme on l'a vu récemment.

Lors de ma dernière interpellation, vous sembliez sensible à la nécessité d'informer enfin les usagers de la STIB des informations stockées sur la carte Mobib et de l'usage qui en était fait.

Si j'ai pu constater que le site de la STIB a été complété par un volet consacré à la protection de la vie privée, je souhaiterais tout de même savoir si les informations détenues par la STIB sont suffisamment protégées ou si une erreur humaine comme celle rencontrée à la SNCB est possible ? Des mesures particulières ont-elles été prises à la STIB depuis que cet incident s'est produit à la SNCB ?

Par ailleurs, le pointage systématique lorsque l'on monte dans un transport en commun a-t-il permis de ré-aiguiller l'offre de transports ? Si oui, quelles sont les lignes particulièrement touchées, à la hausse ou la baisse ?

Quelle est la proportion de personnes ayant subi une sanction faute de pointage ?

Enfin, est-ce que la seule possibilité de voyager anonymement aujourd'hui reste l'achat de cartes d'un ou de dix voyage(s) soit d'un ou trois jours ?

En d'autres termes, choisir la protection de sa vie privée a toujours un coût disproportionné pour l'utilisateur et ce malgré les annonces passées nous affirmant que des cartes Mobib garantissant l'anonymat allaient être lancées, comme à Paris. Je souhaiterais savoir ce qui freine la création de telles cartes anonymes.

De MIVB kreeg de ironisch bedoelde prijs in de categorie Bedrijven, omdat de Mobibkaart vragen doet rijzen over de veiligheid van de persoonsgegevens op de kaart en de anonimiteit van de reiziger.

Uit hoorzittingen in de commissie Infrastructuur bleek dat het systeem nog moet worden bijgeschaafd om volledig in overeenstemming te zijn met de Wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Het bewaren van persoonsgegevens kan tot ernstige problemen leiden als die gegevens op het internet belanden.

Naar aanleiding van mijn laatste interpellatie over het onderwerp leek u zich ervan bewust te zijn dat klanten van de MIVB moeten worden geïnformeerd over de informatie die op de Mobibkaart wordt bijgehouden en over de verwerking van die informatie.

Op de website van de MIVB staat een hoofdstuk met informatie over de bescherming van het privéleven, maar ik blijf met vragen zitten. Worden de gegevens die de MIVB bewaart goed beschermd? Kunnen ze door een menselijke fout openbaar worden gemaakt, zoals bij de NMBS gebeurde? Worden er maatregelen getroffen om dat te vermijden?

Passagiers van de MIVB moeten tegenwoordig telkens wanneer ze het openbaar vervoer nemen hun Mobibkaart ontwaarden. Werd het openbaarvervoeraanbod al bijgestuurd op basis van de informatie die zo wordt verzameld?

Hoeveel mensen kregen een boete omdat ze hun Mobibkaart niet hadden ontwaard?

Bestaat de enige mogelijkheid om anoniem te reizen erin om een ticket voor één of tien ritten of een driedagenkaart te kopen?

In dat geval is het een dure zaak om je persoonsgegevens te beschermen. In het verleden werd ons nochtans verzekerd dat er anonieme Mobibkaarten zouden worden ingevoerd, zoals in Parijs. Waarom is dat nog niet gebeurd?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB met en place des mesures techniques et organisationnelles strictes afin de protéger la confidentialité des données de ses clients.

Ces mesures consistent en une politique de sécurité de l'information et une charte de confidentialité et de déontologie, un ensemble d'outils permettant la protection des données informatiques (antivirus, pare-feu, contrôle d'accès), et en une cellule de sécurité chargée d'évaluer la validité de tout traitement effectué sur des données à caractère personnel.

En outre, et plus spécifiquement par rapport aux données privées, la STIB travaille en collaboration avec la Commission de la protection de la vie privée. Elle veille attentivement à ce que les recommandations de cette commission soient scrupuleusement respectées.

La loi énumère une série de mesures que le responsable du traitement doit prendre afin de s'assurer de la sécurité et de la confidentialité des données traitées : mise à jour des données, limitation d'accès, information des employés traitant les données du contenu de la législation et vérification de la conformité des programmes utilisés.

Des mesures techniques et organisationnelles doivent, en outre, être prises pour protéger les données contre la destruction ou la perte accidentelle ou non autorisée, et contre l'accès illicite. Ces mesures doivent assurer un niveau de protection adéquat compte tenu, d'une part, de l'état de la technique en la matière et des frais qu'entraîne l'application de ces mesures et, d'autre part, de la nature des données à protéger et des risques potentiels.

Concernant une hypothétique traçabilité des utilisateurs des transports publics bruxellois, il convient de préciser que la STIB a adopté des principes rigoureux de gestion des données personnelles, de manière à garantir l'anonymat des données de validation des cartes Mobib et à éviter que l'itinéraire d'un client puisse être abusivement

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB neemt strenge technische en organisatorische maatregelen om de vertrouwelijkheid van de klantgegevens te garanderen. Enerzijds is er een deontologisch handvest, anderzijds zijn er toepassingen om de gegevens te beschermen (antivirusprogramma, firewall, toegangscontrole). Een veiligheidsdienst controleert bij elke verwerking van persoonsgegevens of die goorloofd is.*

De MIVB werkt samen met de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer en voert scrupuleus de aanbevelingen van die commissie uit, evenals de maatregelen die de wet bepaalt: aanpassing van de gegevens, beperking van de toegang, informatieverstrekking aan de betrokken personeelsleden over de wetgeving en controle op de conformiteit van de gebruikte software.

Daarnaast moeten er ook maatregelen genomen worden om de gegevens te beschermen tegen vernietiging of verlies en tegen illegale toegang. Die maatregelen moeten aangepast zijn aan de technische mogelijkheden, de kostprijs, de potentiële risico's en de aard van de gegevens.

De MIVB ziet er strikt op toe dat de gegevens die ze haalt uit de ontwaarding van de Mobibkaarten anoniem blijven, zodat het traject van een specifieke gebruiker niet gevolgd kan worden.

De gegevens worden slechts een beperkte tijd bijgehouden en worden alleen gebruikt voor duidelijk omschreven doeleinden die goedgekeurd zijn door de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer (vaststelling van fraude, technische incidenten, beheer van klachten en contracten enzovoort).

Door het veralgemeende gebruik van de Mobibkaart kunnen we betrouwbare statistieken opstellen over de verdeling van de reizigers over het MIVB-net. Daardoor kunnen we het aanbod beter afstemmen op de vraag. Het is dus in het belang van de reizigers om hun vervoerbewijs telkens te ontwaarden.

retracé.

Les données personnelles conservées par la STIB le sont pour un temps limité, en vue de l'accomplissement de finalités précises considérées comme légitimes par la Commission de la protection de la vie privée, comme la constatation d'une fraude ou d'un incident technique, la possibilité de répondre dans un délai raisonnable à une plainte d'un utilisateur ou la gestion des contrats.

La quasi-généralisation de la carte Mobib a permis d'établir des statistiques plus fiables concernant la répartition des voyageurs sur le réseau de la STIB.

Rappelons, par ailleurs, qu'il est fondamental de valider son titre de transport à chaque montée puisque les données de validation permettent d'ajuster au mieux l'offre de transport. C'est dans l'intérêt des voyageurs d'y veiller.

Dans le cadre de l'adaptation fine de l'offre sur les différentes lignes, la STIB fiabilise l'utilisation des volumes de données Mobib en les croisant avec des comptages spécifiques réalisés sur le réseau, et d'autres données disponibles. À titre d'exemple, ce type d'analyses croisées a conduit à prévoir d'augmenter, dès le 18 février prochain, l'offre de transport pour accroître l'amplitude des heures de pointe sur les lignes de tram 7, 19 et 25, ainsi que sur les lignes de bus 13, 14, 29, 38, 46, 48, 59, 84 et 95.

En ce qui concerne la non-validation, les procès-verbaux dressés ne font pas de distinction entre les cartes magnétiques et les cartes à puce Mobib. La STIB ne dispose donc pas des chiffres concernant la non-validation des cartes Mobib.

Pour ce qui est de la carte anonyme, le 1er janvier 2012, la STIB a introduit la carte Mobib Basic. C'est peut-être le fruit d'une discussion que nous avons eue dans cette commission. Il s'agit d'une carte entièrement anonyme sur laquelle le client peut charger l'ensemble des titres à prestations : un voyage, dix voyages, un ticket Discover Brussels de 24, 48 ou 72 heures, etc.

Une vaste campagne promotionnelle a été mise en place dès le mois d'octobre 2012 pour promouvoir la carte Mobib Basic. Près de 30.000 exemplaires de cette carte ont déjà été mis en circulation. Les abonnements étant nominatifs et non

Voor de MIVB het aanbod op bepaalde lijnen aanpast, kruist ze de gegevens van de Mobibkaarten met specifieke tellingen op het net en andere gegevens. Zo wordt vanaf 18 februari de periode waarin de spitsuurregeling geldt, uitgebreid op de tramlijnen 7,19 en 25 en de buslijnen 13, 14, 29, 38, 46, 48, 59, 84 en 95.

In de processen-verbaal die opgesteld worden voor het niet-ontwaarden van een vervoerbewijs maakt de politie geen onderscheid tussen magnetische kaarten en Mobibkaarten. Er zijn dus geen aparte cijfers voor de Mobibkaarten.

Op 1 januari 2012 heeft de MIVB de anonieme kaart Mobib Basic ingevoerd. De klant kan op die kaart al zijn vervoerbewijzen opladen: een rit, tien ritten, een Discover Brussels-ticket voor 24 uur, 48 uur enzovoort.

Sinds oktober 2012 loopt een uitgebreide campagne om het gebruik van de Mobib Basic-kaart te promoten. Er zijn al bijna 30.000 kaarten in omloop. Voor abonnementen kunnen ze niet gebruikt worden, want die zijn nominatief.

transmissibles, cette formule tarifaire n'est pas compatible avec l'anonymat de la carte Mobib Basic.

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

Mme Olivia P'tito.- Par rapport à la sécurité, je vous ai bien entendue sur le pare-feu, notamment. Objectivement, je pense que la même chose existe à la SNCB, mais ici, il y a vraisemblablement un dialogue plus accru avec la Commission de la protection de la vie privée vu les événements antérieurs. C'est heureux. Tant mieux si l'on évite de telles divulgations.

Je vous remercie aussi pour les informations précieuses concernant le réajustement des bus et des trams.

Tant mieux aussi pour les cartes Mobib Basic qui constituent un progrès, même si elles coûtent un peu plus cher, leur prix demeurant toujours inférieur à celui de la carte de dix voyages.

Le nombre conséquent de 30.000 diffusions de ces cartes en quelques mois prouve qu'elles répondent à un besoin. Leur succès n'est pas seulement lié à l'avis de la Ligue des droits de l'homme, mais aussi à une demande réelle.

Enfin, je m'étonne, au sujet des procès-verbaux pour non-validation, qu'on ne dispose ni de chiffre global, ni de chiffres liés au nombre de cartes. Ces chiffres doivent pourtant bien exister et l'information, même écrite, m'intéresse.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je peux reposer la question du chiffre global. Si j'ai plus d'informations, je les transmettrai à la commission.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO

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

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

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *U spreekt over een firewall. Die had de NMBS ook, maar bij de MIVB lijkt er toch een betere dialoog te bestaan met de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer. Dat is goed.*

De Mobib Basic-kaarten zijn misschien wat duurder, maar zijn nog steeds goedkoper dan een tienrittenkaart. Dat er op enkele maanden tijd 30.000 van verspreid zijn, bewijst dat de vraag groot is.

Het verbaast mij dat u voor de processen-verbaal zelfs niet over een algemeen cijfer beschikt.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal nogmaals aan de MIVB vragen me een algemeen cijfer over te maken en zal dat aan de commissie bezorgen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

**TOT MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE**

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

concernant "la lutte contre la pollution dans les tunnels et l'utilisation éventuelle de ciments photocatalytiques".

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

Mme Olivia P'tito.- Mme la ministre, le 21 septembre 2011, je vous interpellais sur cette thématique et l'expérience alors organisée dans le tunnel Léopold II pour y évaluer l'effet dépolluant qu'auraient certains ciments dits photocatalytiques.

Ce tunnel, le plus long de Belgique, avait déjà fait la une de l'actualité le 31 juillet 2009, à l'occasion d'une chute accidentelle de plusieurs panneaux de parement, événement qui, heureusement, n'avait occasionné aucune victime. Suite à cet accident, le démontage des panneaux de bardage avait eu lieu. L'intervention avait visé l'enlèvement complet des panneaux et le traitement des infiltrations d'eau sur les murs en béton par différentes techniques de drainage et de colmatage.

Un deuxième test de dépollution des ciments dits photocatalytiques vient de se dérouler du 21 janvier au 4 février 2013. "Ces recherches font partie d'un plan global pour lutter contre la pollution de l'air en milieu urbain. Les résultats sont attendus pour l'été 2013. Sous l'action combinée d'un catalyseur et d'un rayon UV, l'appareillage permet de résorber toutes sortes de polluants tels que les oxydes d'azote et les particules fines", a-t-on appris dans la presse.

Or, lors de la précédente édition de tests intervenue en 2011, vous m'aviez dit que l'expérience s'inscrivait "dans le cadre d'une recherche européenne dont le coût s'élevait à 30.000 euros hors tva" et ne comportait "aucun risque pour les usagers". Nous devons disposer des résultats de cette étude en 2012. Vous précisiez également que ce procédé pouvait "constituer une solution de rechange bien plus économique que la très coûteuse ventilation de l'air."

Depuis lors, non seulement aucun résultat n'a été transmis au parlement malgré mes demandes répétées, mais j'apprends en lisant la presse de ce jour concernant les tests de 2011 que "les résultats

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

betreffende "de strijd tegen de verontreiniging in de tunnels en het eventuele gebruik van fotokatalytisch cement".

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

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Op 21 september 2011 interpelleerde ik u over een proefproject in de Leopold II-tunnel om de zuiverende effecten van fotokatalytisch cement te meten.*

Tussen 21 januari en 4 februari 2013 vond een tweede test plaats. Door de combinatie van een katalysator en UV-licht zou katalytisch cement vervuilende stoffen als stikstofdioxide en vluchtige organische stoffen aantrekken. Volgens de pers past dit proefproject in een ruimer project om luchtvervuiling in steden tegen te gaan en worden de onderzoeksresultaten tegen de zomer van 2013 verwacht.

In 2011 antwoordde u mij dat de eerste test plaatsvond in het kader van een Europees onderzoek, 30.000 euro kostte en geen enkel risico voor de weggebruikers inhield. U verwachtte de resultaten in 2012. U voegde eraan toe dat dit procédé een besparing zou kunnen betekenen op de hoge kosten voor luchtventilatie.

Tot nu toe heeft het parlement de resultaten van de test nog altijd niet ontvangen. Bovendien konden wij vandaag in de pers lezen dat de resultaten van de tests uit 2011 niet bruikbaar zijn, omdat de lichtintensiteit slechts 1,5 W/m² bedroeg. In de nieuwe test is de lichtsterkte opgetrokken tot 4 W/m².

Waarom is het parlement niet op de hoogte gebracht van de resultaten van de vorige tests? Wat verantwoordt de nieuwe tests? Hoeveel zullen ze kosten?

Fotokatalyse heeft tot doel de verontreiniging te verminderen, maar noch de minister van Leefmilieu, noch uzelf kon mij meedelen wat de concentratie is van de vervuiling per pollutant aan de ingangen van de Leopold II-tunnel. Hoe kunt u een reductiedoelstelling vaststellen als u niet over

n'avaient pas pu être utilisés car l'intensité de lumière était insuffisante. Cette fois-ci, elle devrait atteindre 4 W/m², contre 1,5W/m² en 2011, où vraisemblablement 30.000 euros ont été gaspillés".

Pourquoi rien n'a été communiqué au parlement concernant les résultats des précédents tests ? Qu'est-ce qui justifie ces nouveaux tests vu l'apparent échec des tests précédents ? Quel est le coût de ces nouveaux tests ?

La photocatalyse a pour but de lutter contre la pollution, mais ni la ministre de l'Environnement, ni vous, n'avez pu me communiquer le taux de pollution (polluant par polluant) aux entrées du tunnel Léopold II, malgré mes demandes répétées.

Or, pour se fixer un objectif de baisse de pollution, il semble utile de pouvoir mesurer la situation initiale. Pourquoi Bruxelles Environnement ne place-t-il pas des pollumètres mobiles à ces entrées et sorties stratégiques ?

Où en est-on dans la procédure de marché public du futur partenariat public-privé (PPP) de rénovation du tunnel (estimé à 105 millions d'euros) et quelles normes de ventilation y sont prévues pour les riverains et les automobilistes ?

Le dioxyde de titane (à la base des travaux dans le photocatalytique), s'il n'est pas classé parmi les substances toxiques par l'Union européenne, est néanmoins classé par le Centre international de recherches sur le cancer (CIRC) parmi les agents sous surveillance et appartenant au groupe 2B, c'est-à-dire potentiellement cancérigène pour l'homme. Quelles mesures de précaution sont-elles prises à cet égard ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le projet Photopaq, qui fait partie du programme européen Life+, a pour but la démonstration de l'efficacité des produits photocatalytiques en tant que purificateurs d'air dans les environnements urbains.

Un premier projet de démonstration s'est fait dans le tunnel Léopold II à Bruxelles. Un deuxième projet de démonstration aura lieu dans une rue

een nulmeting beschikt? Waarom plaatst Leefmilieu Brussel geen mobiele pollumeters aan de in- en uitgangen van de tunnel?

Hoe ver staat de procedure voor de toewijzing van de overheidsopdracht voor de renovatie van de tunnel? Welke ventilatienormen zullen er gelden voor de omwonenden en de automobilisten?

Voor de fotokatalyse wordt onder meer gebruikgemaakt van titaandioxide. De Europese Unie beschouwt die stof niet als giftig, maar volgens het International Agency for Research on Cancer (IARC) is titaandioxide mogelijk kankerverwekkend. Welke voorzorgsmaatregelen zijn er in dat verband genomen?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het project Photopaq maakt deel uit van het Europese programma Life+. Het wil de luchtreinigende eigenschappen aantonen van fotokatalytische producten in een stedelijke omgeving.*

Een eerste demonstratieproject vond plaats in de Brusselse Leopold II-tunnel en een tweede

"canyon", probablement en France.

Une première campagne de mesure a été réalisée entre le 9 et le 23 septembre 2011. Les résultats n'étaient pas satisfaisants du point de vue de la purification de l'air pour différentes raisons.

Tout d'abord, l'intensité des lampes n'était pas homogène sur toute la surface traitée, ni suffisante pour activer le produit efficacement. Une puissance de 1.5W/m² a été mesurée alors qu'une intensité de 8W/m² était nécessaire.

La longueur de la section traitée a présenté un autre problème : seuls 70 mètres avaient été traités au lieu des 100 mètres prévus.

Ensuite, le produit demande un temps d'activation non prévu dans la période d'essais. Comme l'intensité de la lumière était limitée, l'activation du produit n'a probablement pas pu se faire complètement.

L'emplacement des points de mesure n'était pas non plus idéal : les résultats mesurés dans le point d'amont (vers le ring) étaient influencés par l'air statique qui se trouvait devant le mur du local technique.

C'est pourquoi une deuxième campagne de mesure a eu lieu entre le 20 et le 31 janvier 2013, dans le respect des précautions susceptibles d'améliorer les résultats.

La longueur de la section traitée a ainsi été augmentée, passant de 70 à 160 mètres. L'éclairage UV a été optimisé en augmentant le nombre des armatures pour éviter les zones sombres et accroître l'intensité des lampes. Un produit photocatalytique plus actif a été sélectionné et enfin, les points de mesures ont été relocalisés.

Le coût des installations de cette deuxième campagne, estimé à 98.716,15 euros, a été pris en charge par le consortium Photopaq.

Le dialogue compétitif a été retenu comme méthodologie et le dossier de sélection des cinq candidats qui participeront à la procédure d'attribution du contrat DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) est en voie de complétion au sein de l'administration. Il me sera transmis pour approbation dans la première quinzaine du mois de

demonstratie zal waarschijnlijk plaatsvinden in een 'canyon'-straat in Frankrijk.

De resultaten van de eerste meetcampagne in september 2011 waren weinig overtuigend. Daarvoor waren verschillende oorzaken, zoals een te zwakke lichtintensiteit (waardoor het product niet voldoende werd geactiveerd), de te kleine behandelde oppervlakte en de slechte locatie van de meetpunten.

Daarom werden er tussen 20 en 31 januari 2013 nogmaals metingen georganiseerd, nadat er maatregelen waren getroffen om de resultaten te verbeteren: de UV-verlichting werd geoptimaliseerd om de lichtsterkte te verhogen, er werd een grotere oppervlakte afgebakend en er werd een actiever fotokatalytisch product geselecteerd. Ook de meetpunten kregen een nieuwe locatie.

De kostprijs van de tweede campagne wordt geraamd op 98.716,15 euro en wordt ten laste genomen door het consortium Photopaq.

De administratie legt momenteel de laatste hand aan het selectiedossier dat zal worden bezorgd aan de vijf kandidaten die zullen deelnemen aan de procedure voor de toekenning van het DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintain). Dat dossier zal mij ter goedkeuring worden overgemaakt in de eerste helft van februari.

Het beschrijvende document over de procedure en het dossier voor de vergunningsaanvraag worden momenteel opgesteld.

De omvang van de sanitaire ventilatie en de verbetering van de impact van de externe luchtkwaliteit zijn gebaseerd op het besluit van 22 december 1994 betreffende de luchtkwaliteit in verkeerstunnels en de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) en de World Road Association.

Het titaandioxide wordt verwerkt in cementverf. Ofschoon de stofdeeltjes nanometrische afmetingen hebben, komen ze in een andere geometrische afmeting weer vrij in de lucht, door de combinatie met het cement. Die nieuwe stof blijkt niet schadelijk.

février.

Le document descriptif qui régit ladite procédure et le dossier de demande de permis sont en cours d'élaboration.

Le dimensionnement de la ventilation sanitaire et l'optimisation de l'impact de la qualité de l'air extérieur se base sur l'arrêté du 22 décembre 1994 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale concernant la qualité de l'air dans les tunnels routiers et sur les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et de l'Association mondiale de la route (AIPCR).

Enfin, le dioxyde de titane est inséré dans une peinture à base de ciment. Bien que les particules dégagées soient de dimension nanométrique, elles reviennent dans l'air combinées avec le ciment sous une autre dimension géométrique. La littérature existante indique que le matériau qui en résulte n'est pas nocif.

Mme Olivia P'tito.- Et au sujet du pollumètre ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'ai pas encore d'élément de réponse à ce sujet.

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

Mme Olivia P'tito.- Je reste sur ma faim. Premièrement, la Région a jeté 30.000 euros hors tva à la poubelle.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il s'agit d'un test. Si on n'essaie rien...

Mme Olivia P'tito.- C'est quand même de l'argent public. Par les temps qui courent, c'est dommage.

Évidemment, la rénovation globale portera sur 105 millions d'euros, ce qui est une autre dimension en termes financiers, mais mieux vaut veiller au grain.

Ensuite, je ne comprends toujours pas comment on mesure la pollution à un endroit précis alors qu'on n'accepte pas d'y placer un pollumètre.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'ai pas répondu à cet élément de votre question, parce que

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *En wat kunt u me zeggen over de pollumeters?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Op die vraag heb ik nog geen antwoord.*

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

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *Ik blijf op mijn honger zitten. Het Brussels Gewest heeft zomaar 30.000 euro door de ramen gegooid.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Als we niets uitproberen, dan...*

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *Het gaat wel om het geld van de belastingbetaler. Verder snap ik nog steeds niet hoe de vervuiling op een bepaald punt wordt gemeten zonder dat daar een pollumeter staat.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Mevrouw Huytebroeck zou die vraag*

c'est ma collègue Evelyne Huytebroeck qui devrait y répondre.

Mme Olivia P'tito.- Je vous ai posé la question à toutes les deux. Il y a eu concertation au Bureau élargi, j'ai donné mon accord à l'arrangement, mais il faut bien que quelqu'un me réponde.

J'estime que des mesures doivent être prises par respect pour les riverains du boulevard Léopold II. Depuis 2009, il n'existe, dans ces tunnels, plus aucun système qui absorbe quoi que ce soit ! La ventilation est dans un état lamentable.

Suite à la chute d'un parement en 2009, tous les autres parements ont été retirés. Leur rôle était d'absorber partiellement la pollution. Les murs du tunnel sont donc à nu. J'aimerais en connaître l'impact et j'écrirai à Bruxelles Environnement s'il le faut, pétition à l'appui, mais je trouve dommage d'en arriver là.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Puis-je, M. le président, suggérer que Mme P'tito pose cette question à Mme Huytebroeck, qui devrait être en mesure de lui répondre ?

(Remarque de M. Albishari)

L'autre possibilité est que je demande à Mme Huytebroeck de me livrer sa réponse.

Je suis d'accord avec vous : la population devrait être mieux informée de la situation, de la qualité de l'air, particulièrement aux abords des tunnels. Le contenu de votre question est légitime. Sur la forme, il faudrait savoir à qui cette question a finalement été adressée et s'il y a eu une mauvaise coordination.

M. le président.- Ce n'est pas la première fois que Mme P'tito vous interpelle. Elle s'adresse au gouvernement et non à un ministre. Par conséquent, soit vous vous faites porte-parole du gouvernement, soit vous n'avez pas la réponse et c'est à Mme Huytebroeck de venir l'apporter.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vous pourrions également poser la question en Commission de l'environnement...

moeten beantwoorden.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *Ik heb mijn vraag tot jullie beiden gericht; iemand zou mij een antwoord moeten geven.*

We moeten maatregelen treffen om de bewoners van de Leopold II-laan te beschermen. Sinds 2009 is er geen enkel systeem meer om de lucht te zuiveren. Nadat een van de luchtzuiverende wanden van de tunnel instortte, werden immers alle luchtzuiverende wanden verwijderd.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Mag ik voorstellen dat mevrouw P'tito haar vraag aan mevrouw Huytebroeck stelt, mijnheer de voorzitter?*

(Opmerking van de heer Albishari)

Ik kan mevrouw Huytebroeck ook vragen haar antwoord aan mij door te geven.

Ik begrijp uw vraag en ben het met u eens: de bewoners moeten beter geïnformeerd worden.

De voorzitter.- Het is niet de eerste keer dat mevrouw P'tito u interpelleert. Zij stelt haar vragen aan de regering en niet aan slechts één minister. Ofwel antwoordt u in de plaats van mevrouw Huytebroeck, ofwel moet mevrouw Huytebroeck zelf een antwoord komen geven.

Mevrouw Brigitte Grouwels *(in het Frans).*- *Deze vraag kan ook in de commissie Leefmilieu worden geagendeerd...*

M. le président.- Je pense que nous pouvons compter sur Mme la ministre pour relayer la demande.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "la coordination des travaux et projets régionaux".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "la coordination des travaux de l'avenue Charles Woeste à Jette".

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

M. Joël Riguelle.- Si mes informations sont exactes, la structure de l'administration qui gère les travaux publics de la Région de Bruxelles-Capitale a été reprofilée en départements qui travaillent en parallèle, abandonnant la structure pyramidale classique. En conséquence, il apparaît que ces départements travaillent, chacun dans leur couloir, davantage comme des concurrents que comme des équipiers.

Il est aberrant de constater que, dans le cadre de grands projets d'infrastructure, chacun des départements régionaux joue son propre jeu. Au moment où certains se gaussent de l'existence de dix-neuf communes dans notre Région, force est de constater que la cohérence n'existe pas encore pleinement au niveau régional.

Le département qui place les rails pour la STIB n'a pas la même logique que celui qui place les poteaux des caténaires, et celui-ci ne se préoccupe aucunement des aspects urbanistiques. De son côté, le département en charge du vélo ne parvient pas à se concerter avec celui des voiries qui, lui-même, doit insister pour que le service qui s'occupe des feux de signalisation organise correctement le

De voorzitter.- Ik denk dat we op mevrouw de minister mogen rekenen om de vraag door te geven aan haar collega.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de coördinatie van de gewestelijke werken en projecten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de coördinatie voor de werken op de Charles Woestelaan in Jette".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (*in het Frans*).- *Voor zover mijn informatie klopt, zijn de Brusselse overheidsdiensten die bevoegd zijn voor openbare werken tegenwoordig horizontaal en parallel gestructureerd. De klassieke hiërarchische piramidevorm werd opgegeven. Het gevolg is dat die diensten eerder met elkaar concurreren dan samen te werken.*

Het tart alle verbeelding dat gewestelijke overheidsdiensten het vertikken om samen te werken aan grote infrastructuurprojecten. Er gaan stemmen op voor de fusie van de gemeenten, terwijl zelfs de diensten van het Brussels Gewest er niet in slagen met elkaar samen te werken.

De dienst die verantwoordelijk is voor de plaatsing van de rails van de MIVB, werkt niet samen met de dienst die de palen van de bovenleidingen plaatst; die laatste trekt zich niets aan van stedenbouw.

De toestand is onbegrijpelijk, onaanvaardbaar en schadelijk voor het imago van het Brussels Gewest en de Brusselse financiën.

Ik geef een stuitend voorbeeld. Naar aanleiding van

phasage de ceux-ci.

Cette situation est incompréhensible, inacceptable et dommageable, tant pour l'image de la Région auprès de ses concitoyens - très sensibles aux incohérences de l'organisation des travaux dans l'espace public - que pour ses finances, que nous devons nous efforcer d'utiliser avec parcimonie et efficacité.

J'ai été navré de faire certains constats, que je citerai à titre d'exemple.

Dans le dossier de la place Schweitzer, où la concurrence et l'absence de cohérence a coûté du temps et sans doute de l'argent à la Région, j'ai assisté, en tant que bourgmestre de la commune impliquée dans le projet, à plusieurs réunions où une vingtaine de personnes issues des services de la Région ne parvenaient pas à dégager une conception commune et coordonnée du dossier.

Pire, j'ai été éberlué d'assister à de véritables altercations entre divers responsables sans possibilité d'arbitrage par un patron unique.

Dans l'exécution tardive du chantier, cette non-coordination structurelle des services s'est ensuite avérée un véritable frein à l'avancée des travaux et à l'adaptation des éléments insuffisamment définis. Et cela malgré la bonne volonté du chef de chantier régional.

Un élément digne d'atténuer un peu cette critique est le rôle de la Commission de coordination des chantiers qui parvient, tant bien que mal, dans ce cas-ci en tout cas, à éviter le chaos et les nuisances répétées dans un même quartier.

L'exemple de l'avenue Charles Woeste, que mon collègue va évoquer, parle de lui-même. Je pourrais citer aussi celui du chantier de la chaussée de Gand, qui concerne Molenbeek et Berchem-Sainte-Agathe et, plus particulièrement, le projet d'aménagement de la place de la Gare mené par la STIB, également à Berchem-Sainte-Agathe. Je citerai aussi le projet voisin de l'aménagement de la chaussée de Gand au-delà de la voie de chemin de fer, qui est un dossier régional, concomitant au projet d'Infrabel de fermer ce passage à niveau et d'en aménager les abords.

Le mois dernier, lors de la concertation

de heraanleg van het Schweitzerplein, waarbij heel wat tijd en geld is verspild door gebrekkige samenwerking, heb ik als burgemeester van Sint-Agatha-Berchem vergaderingen meegemaakt waar een twintigtal vertegenwoordigers van verschillende gewestelijke overheidsdiensten het niet eens werden over het dossier. Het kwam er zelfs tot woordenwisselingen tussen verschillende diensten. Bij gebrek aan een hiërarchische structuur kon niemand ingrijpen. Hoewel de werfleider zijn best deed, konden de werken op die manier niet vorderen.

Gelukkig slaagt de Commissie voor de Coördinatie van de Werken er nog in om complete chaos en overlast in de wijk te vermijden.

Het voorbeeld van de Charles Woestelaan spreekt voor zich. Er loopt bijvoorbeeld ook een en ander mis met de heraanleg van de Gentsesteenweg in Molenbeek en van het Stationsplein in Sint-Agatha-Berchem en bij nog vele andere werven.

Tijdens een overlegvergadering over stedenbouw in mijn gemeente die vorige week plaatsvond, was de vertegenwoordiger van de gewestelijke administratie helemaal niet op de hoogte van enige coördinatie met werken van Infrabel of de MIVB.

We weten nochtans al lang dat er vaak problemen zijn met de coördinatie van de vele werkzaamheden in het Brussels Gewest. In 1998 werd een ordonnantie aangenomen om dat probleem aan te pakken. Sindsdien zijn overheidsdiensten verplicht om openbare werken te coördineren en te plannen en is een vergunning vereist voor ze van start kunnen gaan.

Daarom werd de Commissie voor de Coördinatie van de Werken opgericht. Op 3 juli 2008 werd een nieuw ontwerp van ordonnantie betreffende wegenwerken aangenomen om de lacunes van de eerstgenoemde ordonnantie aan te vullen. De opdrachten van de Commissie voor de Coördinatie van de Werken werden verduidelijkt en de procedures inzake programmatie, coördinatie, uitvoering en verzoening werden gedefinieerd.

Toch heb ik de indruk dat er nog niet veel in huis komt van de uitvoering van de ordonnantie. Veel maatregelen moeten nog nader worden omschreven.

urbanistique que je présidais, nous avons vu arriver un membre de l'administration, seul, et manifestement ignorant d'instructions éventuelles sur la coordination avec les projets d'Infrabel ou le projet régional mené par la STIB !

Nous savons pourtant depuis bon nombre d'années que la multiplicité des chantiers en voirie et leur gestion rationnelle posent problème, puisqu'une ordonnance a été élaborée en 1998 afin de tracer le cadre légal pour imposer une meilleure cohérence entre eux. Cette ordonnance rendait obligatoire de coordonner dans le temps et l'espace les différents services d'exécution et d'obtenir une autorisation préalable avant d'exécuter des travaux quelconques en voirie publique.

Une Commission de coordination fut alors créée à cet effet. Le 3 juillet 2008, un nouveau projet d'ordonnance relatif aux chantiers en voirie était voté afin de subvenir aux nombreuses lacunes et imprécisions du texte précédent. Les missions de la Commission de coordination, devenue la "Commission de coordination des chantiers", y ont été précisées, ainsi que les procédures de programmation, de coordination, d'exécution et de conciliation.

Cependant, il me semble que, mis à part les articles 3 à 7 relatifs à la création, aux missions et à la composition de la Commission de coordination des chantiers susmentionnée, ainsi que l'article 61 §2 abrogeant l'ordonnance du 5 mars 1998 qui sont entrés en vigueur le 2 février 2012, la mise en vigueur du reste de l'ordonnance reste indéterminée. De même, de nombreuses mesures d'exécution doivent encore être définies.

En 2013, nous sommes toujours quotidiennement confrontés aux mêmes problèmes.

Qui a la main sur ces projets qui se présentent en ordre dispersé ? Quelle est l'autorité qui peut arbitrer les divergences entre tous les acteurs et, en particulier, entre les acteurs régionaux ?

Qui assure la cohérence nécessaire des aménagements afin, d'une part, de créer des espaces publics fonctionnels et acceptables du point de vue urbanistique et, d'autre part, de veiller à éviter des investissements concurrents, voire antagonistes ou superfétatoires ? Je pense ici au poteau caténaire qui fut placé à un mètre d'un poteau supportant

Kortom, in 2013 worden we nog dagelijks met dezelfde problemen geconfronteerd.

Wie behoudt de controle over de werkzaamheden, die in gespreide slagorde worden uitgevoerd? Wie hakt de knoop door als verschillende instanties het niet eens worden over de coördinatie van de werkzaamheden?

Wie zorgt ervoor dat er goed wordt samengewerkt, zodat de openbare ruimte behoorlijk wordt ingericht zonder dat er geld wordt verspild? Bij de heraanleg van de Gentsesteeweg werd er bijvoorbeeld een paal voor de bovenleiding van de tram op een meter afstand van een verlichtingspaal geplaatst.

De overheidsdiensten van het Brussels Gewest moeten intern goed samenwerken, maar ook met de NMBS, De Lijn, de TEC en de randgemeenten.

In sommige gevallen coördineren de gemeenten hun acties onderling.

Is de regering zich hiervan bewust? Hoe reageert ze daarop? Hoe probeert ze dit soort toestanden te voorkomen?

Waarom laten de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie van 3 juli 2008 zo lang op zich wachten?

Beschikt de Cel Coördinatie van de Werken over voldoende middelen?

Het gewest heeft een bouwmeester aangesteld om de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gewest te coördineren. Kan het ook niet een coördinator aanstellen voor de wegenwerkzaamheden?

l'éclairage public, chaussée de Gand à Molenbeek.

La question de la cohérence se pose en interne et avec des acteurs comme la SNCB, les sociétés De Lijn et TEC ou même les communes de la périphérie.

Dans certains cas, les communes se contactent même entre elles pour coordonner leur action.

Le gouvernement est-il conscient de cet état de fait ? Comment réagit-il concrètement à la situation ? De manière générale, quels mécanismes sont-ils actionnés pour prévenir ce genre de situations, aussi inutiles que déplorables ?

Quels sont les freins retardant la mise en vigueur et les arrêts d'exécution de l'ordonnance du 3 juillet 2008 ?

La Cellule de coordination des chantiers est-elle dotée de moyens suffisants pour mener ses missions à bien ?

Pour conclure, à l'instar du maître-architecte désigné par la Région pour donner de la cohérence au développement urbanistique de notre territoire, ne pourrait-on pas créer un "maître-mobilité" ou un "maître-voirie" qui pourrait jouer un rôle de coordinateur général de tous ces départements qui - permettez-moi cette comparaison avicole - courent parfois comme des poules sans tête ?

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

M. Hervé Doyen.- L'avenue Charles Woeste à Jette fait l'objet d'un réaménagement en profondeur comprenant notamment le renouvellement complet du site propre du tram et de ses arrêts, l'installation d'une nouvelle zone de stationnement en berme centrale, une modification des carrefours, l'élargissement des trottoirs, l'amélioration des pistes cyclables, la plantation d'une centaine d'arbres, ainsi que le déplacement de l'éclairage public et des poteaux caténaux. La commune de Jette appelle ce projet de ses vœux depuis de très nombreuses années.

Le permis d'urbanisme nécessaire à ce projet a été délivré à la mi-2008. Depuis lors, après quelques années austères où il a fallu sabrer dans les budgets d'investissement de la Région, le projet a été réactivé, l'entrepreneur, désigné, et les travaux de la

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *De Charles Woestelaan in Jette wordt grondig heraangelegd: de trambeding en -haltes worden vernieuwd, er komen parkeerplaatsen op de middenberm, de kruispunten worden gewijzigd, de voetpaden verbreed, de fietspaden verbeterd, een honderdtal bomen geplant en de verlichting aangepast. De gemeente Jette vraagt dit al jaren.*

Op 23 juli 2008 werd de stedenbouwkundige vergunning uitgereikt. Na enkele jaren van bezuinigingen heeft het gewest het project opnieuw opgestart en een projectontwikkelaar aangesteld. De werkzaamheden van de MIVB zijn bijna klaar.

Het vervolg van de werkzaamheden is echter onzeker. In oktober 2012 liet Sibelga aan Mobiel Brussel weten dat het plan voor de heraanleg, dat

STIB arrivent en fin de réalisation.

La suite du chantier, qui devait se poursuivre dès le mois de janvier avec les impétrants, semble compromise. Pour quelle raison ? Un vent favorable m'a fait parvenir un courrier émanant de Sibelga, datant du mois d'octobre 2012 et adressé à la Direction projets et travaux d'aménagement des voiries de Bruxelles Mobilité. Sibelga y fait savoir que le plan de réaménagement tel qu'il lui a été fourni en avril 2012 - le permis a été délivré en 2008 ! - n'est pas réalisable pour des raisons de localisation de canalisations.

En effet, si la largeur des trottoirs est modifiée ainsi que le projet le prévoit, les canalisations se retrouveraient soit en voirie, soit pile sous la bordure, empêchant tout accès aisé à celles-ci. Cela impliquerait, selon Sibelga, de devoir déplacer les installations de distribution de gaz et d'électricité sur la plus grande partie de la voirie et de modifier tous les raccordements aux immeubles.

Toujours d'après Sibelga, "le réaménagement de l'avenue selon le projet actuel, et principalement la modification de la largeur du trottoir (et la nouvelle position de la bordure), implique donc un coût total pour la collectivité de près de 2 millions d'euros uniquement pour les interventions de Sibelga", dont 875.000 euros à charge de la Région (en fait 65% du coût réel conformément aux accords). Un montant que votre administration, paraît-il, refuserait de prendre en charge. Sans oublier que de tels travaux auraient un impact non négligeable sur le planning général du chantier.

Sibelga plaide donc pour que le projet soit revu de manière à ce que les trottoirs restent à leur dimension actuelle. Cette modification substantielle du projet entraînerait à son tour une modification du permis d'urbanisme et à nouveau une perte de quelques mois dans l'échéancier des travaux. Une modification du permis d'urbanisme signifierait en outre une nouvelle enquête publique...

Mettez-vous à la place des habitants qui ont déjà été soumis deux fois à cette enquête pour le même chantier ! Quand ce dernier commence enfin, il s'interrompt aussitôt pour une nouvelle enquête publique sur les modalités du trottoir. Nos concitoyens y perdent leur latin...

Par ailleurs - et là se trouve la raison de mon

het pas in april 2012 ontving, onuitvoerbaar was, omdat er daar leidingen in de grond zitten.

Door de verbreding van de voetpaden zouden de leidingen op moeilijk te bereiken plaatsen komen te liggen. Volgens Sibelga zouden de gas- en elektriciteitsleidingen verplaatst moeten worden en de aansluitingen op de gebouwen gewijzigd.

Dit zou bijna 2 miljoen euro extra kosten, waarvan 875.000 euro ten laste van het gewest. De gewestadministratie zou echter weigeren om dit bedrag te betalen. Bovendien hebben de bijkomende werkzaamheden ook een aanzienlijke impact op de algemene planning van de werf.

Sibelga pleit er dan ook voor om het project zo aan te passen dat de voetpaden hun breedte houden, maar ook deze oplossing zou enkele maanden tijdverlies betekenen, omdat de stedenbouwkundige vergunning daarvoor gewijzigd moet worden en een nieuw openbaar onderzoek gevoerd moet worden. De buurtbewoners, die al twee openbare onderzoeken meegemaakt hebben voor deze werkzaamheden, zouden dan de werf onderbroken zien voor een derde openbaar onderzoek over de trottoirs.

Sibelga houdt ook een algemener pleidooi om bij dergelijke projecten in het gewest rekening te houden met de nutsleidingen en met de nutsbedrijven te overleggen voor de studies van start gaan.

Dit is voor de Charles Woestelaan blijkbaar niet gebeurd. Nochtans dateert de stedenbouwkundige vergunning al van 2008. Daarin stond dat de houder van de vergunning zich moest houden aan de voorwaarden van de gemeentelijke technische diensten inzake wegenwerkzaamheden en de aansluitingen voor water, gas, elektriciteit, telefoon, enzovoort.

Artikel 3 van de ordonnantie van 5 mei 1998 betreffende de coördinatie van de werken op de openbare weg bepaalt dat op, onder of boven de openbare weg geen enkel werk mag worden aangevat zonder voorafgaande coördinatie in tijd en ruimte door de beheerders van de openbare weg en zonder voorafgaande vergunning afgegeven door de beheerders van de openbare weg.

De Commissie voor de Coördinatie van de Werken

interpellation -, Sibelga plaide de manière générale "pour la prise en compte, dans l'ensemble des projets de même nature de la Région, des impacts sur les installations des impétrants, par une concertation avec eux, le plus en amont possible dans les études, pour éviter que de telles situations ne se reproduisent".

Cela n'a donc pas été le cas ? Pourtant, le permis d'urbanisme pour ce projet d'envergure a été délivré à l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) le 23 juillet 2008. Il y a quatre ans et demi déjà. Il y était d'ailleurs stipulé que le titulaire devrait, notamment, "se conformer aux exigences des services techniques communaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc.)".

Rappelons que les chantiers en Région bruxelloise sont soumis à une réglementation propre qui stipule, par l'article 3 de l'ordonnance du 5 mai 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale : "Aucun travail ne peut être entamé sur, sous ou au-dessus de la voie publique sans coordination préalable dans le temps et l'espace par les gestionnaires de la voie publique et sans autorisation préalable délivrée par les gestionnaires de la voie publique".

Une Commission de coordination des chantiers, dont les missions ont été précisées depuis lors par l'ordonnance du 3 juillet 2008, a été créée au sein de Bruxelles Mobilité afin de coordonner les travaux des différents impétrants dans le temps et l'espace. Toute entame de chantier est désormais soumise à l'accord préalable de cette commission.

D'après mes informations, la concertation a bien eu lieu mais relativement tard, fin 2011, début 2012. Voire plus tard encore dans le cas de Sibelga, qui a pris connaissance des plans définitifs du chantier au mois d'avril, quatre ans après la délivrance du permis ! Non seulement, la société Sibelga ne semble pas avoir été associée suffisamment au projet mais elle présente de surcroît une objection majeure qui entrave le bon déroulement des travaux, d'ailleurs interrompus.

Ajoutons à cela que, depuis ce courrier, certaines voix cyclistes se sont réveillées pour revoir le projet de manière à séparer la piste cyclable du trafic automobile.

binnen Mobiel Brussel werd precies opgericht om alle werkzaamheden van de nutsbedrijven in tijd en ruimte te coördineren. Zij moet haar toestemming geven voor een werf kan starten.

Blijkbaar heeft het overleg pas eind 2011, begin 2012 plaatsgevonden. Sibelga werd pas in april 2012, vier jaar na het uitreiken van de vergunning, in kennis gesteld van de definitieve werkplannen. Gezien het ernstige bezwaar van Sibelga, is dat geen detail.

Is de situatie inderdaad zoals Sibelga die beschrijft? Hoe verklaart u dat? Hoe komt het dat Sibelga de definitieve plannen zo laat gekregen heeft? Is de Cel of de Commissie voor de Coördinatie van de Werken in gebreke gebleven?

Hebt u contact opgenomen met Sibelga en de fietsverenigingen? Welk gevolg hebt u gegeven aan hun vragen? Naar verluidt zouden de fietspaden geïntegreerd worden in de voetpaden die niet verbreed worden. Klopt dat?

Moet de hele procedure voor een stedenbouwkundige vergunning opnieuw doorgelopen worden of kunnen er stappen overgeslagen worden? Welke gevolgen heeft dit voor het tijdschema?

Honderden buurtbewoners ondergaan dagelijks de overlast die de werkzaamheden veroorzaken. Ze krijgen hier weer maar eens een reden om de institutionele kakofonie van het gewest aan te klagen. Hoe zal het gewest vermijden dat de werf weer maandenlang stilligt?

Rappelons que l'enquête publique a été réalisée en 2007 et que le permis a été délivré par après, en toute connaissance de cause.

Confirmez-vous la situation telle que décrite par Sibelga et, le cas échéant, comment expliquez-vous un tel état de fait ? Comment se fait-il que Sibelga n'ait pu prendre connaissance des plans définitifs qu'en avril 2012, soit plus de quatre ans après la délivrance du permis ? Des manquements sont-ils à déplorer au sein de la Cellule ou de la Commission de coordination des chantiers ?

Pour la suite du chantier qui nous occupe, êtes-vous entrée en contact avec Sibelga et les associations cyclistes ? Le cas échéant, quelles suites avez-vous données à leurs demandes ?

Quelles pistes de solution ont-elles été dégagées pour débloquer la situation ? J'entends parler d'intégration de la piste cyclable dans les trottoirs non modifiés. Confirmez-vous cette information qui suppose un permis modificatif ?

Faudrait-il, le cas échéant, activer à nouveau toutes les procédures nécessaires à l'obtention d'un permis ou pourrait-on faire l'impasse sur quelques-unes ? Quel serait l'impact de tout ceci sur l'échéancier ?

Vous comprendrez certainement que, derrière ces couacs administratifs, ce sont des centaines de riverains qui attendent la fin de ce chantier annoncé depuis bien longtemps, des riverains qui souffrent quotidiennement des nuisances liées à ces travaux et qui trouvent ici, à raison, une nouvelle occasion de se plaindre de la cacophonie institutionnelle en Région bruxelloise. Quelles garanties cette dernière peut-elle apporter pour éviter un blocage du chantier durant des mois ?

Discussion conjointe

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Depuis des années, dans cette Région, les exemples où les travaux ne se déroulent pas comme il faudrait sont légion, et c'est souvent la coordination qui laisse à désirer, pas seulement entre administrations communales, mais également avec la Région et entre structures régionales.*

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Coördinatie is inderdaad een pijnpunt in dit gewest. De collega's in de andere gemeenten herinneren zich wellicht ook concrete gevallen waarin die problematisch is verlopen of niet is gegaan zoals het theoretisch zou moeten.

Het minste wat men kan zeggen naar aanleiding

C'est particulièrement flagrant aux frontières entre communes. Dans la mesure où la législation ne suffit manifestement pas à garantir une bonne coordination, il faut aussi agir.

Le dossier de l'avenue Woeste était un mauvais dossier. Depuis le début, j'ai dit qu'il fallait faire des choix si on effectuait un réaménagement de façade à façade, dans un quartier comportant de nombreuses écoles. Votre prédécesseur avait minimisé cela et il avait trop peu tenu compte des différents besoins, notamment de ceux des usagers des transports publics, des cyclistes, des piétons et des habitants.

C'est pourquoi il y a eu de nombreuses plaintes. Malheureusement, ce que je craignais s'est produit.

On essaye de mettre la faute sur l'administration et de créer des dissensions entre piétons et cyclistes, mais cela n'a aucun intérêt. Nous devons trouver une solution.

Selon M. Doyen, la commune n'est pas officiellement au courant de l'ensemble de la problématique. Il incombe pourtant à la Région de communiquer clairement avec les différents partenaires. Quand informerez-vous officiellement les communes des problèmes ?

Vous héritez d'un mauvais dossier de votre prédécesseur et supposez que le permis d'urbanisme ne doit pas être adapté. Ne profiterions-nous pas du fait qu'un nouveau permis d'urbanisme est exigé pour les équipements d'utilité publique pour prendre davantage en compte les dispositions du Plan vélo ?

Comme il y a de nombreuses écoles dans le quartier, et afin de tenir mieux compte des usagers de 12 ans - la norme selon le Plan vélo -, il faut investir dans une piste cyclable.

Qui doit intégrer les équipements d'utilité publique dans le projet ? Le bureau de consultants ou l'administration ? À ce niveau, de nombreuses erreurs ont été commises. Il semblerait que les rails de tram de la STIB aient pris plus de place que prévu, au détriment du reste du projet. Pourquoi la STIB a-t-elle utilisé du matériel différent ? La Région et la STIB se sont-elles suffisamment concertées à ce propos ?

van die concrete gevallen, is dat de coördinatie te wensen overlaat. Ik durf zeggen dat dit niet alleen het geval is tussen de gewestelijke administraties onderling, maar ook tussen de verschillende gewestelijke structuren.

Ik woon letterlijk op de grens tussen twee gemeenten en ik stel vast dat die er nog altijd niet in slagen om de werven te coördineren. Ik moet regelmatig aan de werfleiders uitleggen waarom de werven stoppen aan mijn huis. Ik heb al meegemaakt dat het gas was afgesloten omdat de ene gemeente dat niet had doorgegeven aan de andere.

Dat probleem van coördinatie is al jaren problematisch, niet alleen tussen de gemeenten, maar ook tussen de gemeenten en het gewest, en binnen het gewest zelf. Er is voldoende wetgeving om de zaken te coördineren, maar als blijkt dat die niet volstaat, moet men ook ageren. Ik ben heel blij met deze interpellatie om daar iets te kunnen aan doen.

Het dossier van de Woestelaan was eerlijk gezegd een slecht dossier. Ik heb van meet af aan gezegd dat men keuzes moest maken als men in een buurt met heel veel scholen een heraanleg doet van gevel tot gevel. Uw voorganger heeft dat weggelachen en heeft te weinig rekening gehouden met de behoeften van de verschillende mensen, zoals de gebruikers van het openbaar vervoer, de fietsers en voetgangers, en de bewoners die parkeerplaatsen nodig hadden.

Daardoor zijn er heel wat bezwaarschriften geweest. Tot mijn droefheid stel ik vast dat de zaken die ik toen heb aangekaart, zijn uitgekomen. Ik behoor niet tot de administratie, maar ik had wel een idee dat het fout kon aflopen.

Men probeert de zwarte piet door te schuiven naar de administratie en tegenstellingen te creëren tussen voetgangers en fietsers, maar daar heeft niemand baat bij. We moeten een oplossing vinden. De heer Doyen zegt dat de gemeente niet officieel op de hoogte is gebracht van de volledige problematiek. Het is nochtans de taak van het gewest om duidelijk te communiceren met de verschillende partners. Wanneer zult u de gemeente officieel op de hoogte brengen van de problemen?

U erft een minder goed dossier van uw voorganger

Je rappelle qu'à l'époque, 70 cyclistes du quartier avaient introduit une requête dans laquelle ils demandaient l'aménagement d'une piste cyclable séparée. Je soutiens cette demande.

Renoncerez-vous à l'idée de ne marquer la séparation entre la piste cyclable et le trottoir qu'au moyen de couleur grise ? Il faut éviter de créer des conflits entre cyclistes et piétons par l'utilisation de mauvais matériaux ou couleurs.

Le rond-point, actuellement axé sur les voitures et les bus, sera-t-il plus convivial pour les piétons et les cyclistes ?

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je suis contente que nous abordions régulièrement le sujet de la coordination des chantiers dans cette commission. Malheureusement, on ne peut pas dire que ce dossier progresse. Nous ne baissons cependant pas les bras puisque nous en avons encore débattu le 12 octobre dernier lors de l'interpellation de M. Pivin.

en veronderstelt dat de stedenbouwkundige vergunning niet moet worden aangepast. Als er voor de nutsvoorzieningen toch een nieuwe stedenbouwkundige vergunning vereist is, biedt dat dan niet de mogelijkheid om rekening te houden met de bepalingen van het Fietsplan? Uw voorganger heeft dat in 2008 onvoldoende gedaan.

In het Fietsplan staat dat men de twaalfjarige weggebruiker als norm moet nemen. Er zijn in de buurt een heleboel scholen. Daarom moet er in een fietspad worden geïnvesteerd.

Wie moet de nutsvoorzieningen integreren in het ontwerp? Is dat de opdracht van het adviesbureau of van de administratie? Op dat vlak zijn er een aantal fouten gemaakt. Ik heb gehoord dat de MIVB ruimere tramrails heeft aangelegd dan oorspronkelijk was voorzien. Daardoor is er minder ruimte om het concept te kunnen uitvoeren. Hoe komt het dat de MIVB ander materiaal heeft gebruikt? Hebben het gewest en de MIVB daarover onvoldoende overlegd?

Ik herinner eraan dat destijds zeventig fietsers uit de buurt een bezwaarschrift ondertekenden, waarin ze vroegen een gescheiden fietspad aan te leggen. Ik steun uiteraard die vraag.

Zult u afstappen van het idee om enkel grijstinten te gebruiken om de scheiding tussen fiets- en voetpaden duidelijk te maken? In geval van een gedeeld voet- en fietspad moet een conflictsituatie door verkeerd materiaal- of kleurgebruik zeker vermeden worden.

Zal de rotonde ook gebruiksvriendelijker worden voor voetgangers en fietsers? Momenteel is de rotonde voornamelijk gericht op auto's en draaiende MIVB-bussen.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ik ben blij dat de coördinatie van de werkzaamheden regelmatig in deze commissie aan bod komt. Dit dossier boekt helaas geen vooruitgang, maar we geven het niet op. De heer Pivin heeft op 12 oktober 2012 hierover nog een interpellatie ingediend.*

Brusselaars moeten ook in 2013 heel wat werven

Les Bruxellois doivent vivre avec de nombreux chantiers en cours. Ils ne seront pas épargnés en 2013 puisque l'on parle de rénovation des tunnels, d'installation de pistes cyclables et de rénovation de voiries.

Si ce sont des travaux nécessaires, ils causent régulièrement des embarras de circulation qui peuvent être aggravés lorsque l'utilisateur se retrouve coincé dans un labyrinthe de déviations dû à l'accumulation de travaux.

Ces situations que nous connaissons tous peuvent parfois s'éterniser. Certains travaux sont en effet laissés à l'abandon des jours, des semaines, voire des mois sans raison apparente pour le citoyen. Il arrive également que des impétrants laissent derrière eux des barrières, du matériel ou des gravats de chantier en fin de travaux. On remarque également que ces impétrants referment les voiries grossièrement sans les remettre en état.

Il arrive aussi qu'une rue soit ouverte pour des travaux réalisés par des impétrants et que, peu de temps après que tout ait été refermé, d'autres viennent et ouvrent à nouveau le même tronçon de la même rue pour d'autres travaux.

Comme l'a rappelé M. Riguelle, pour éviter ce genre d'incidents, une ordonnance relative à la coordination de ces chantiers a été votée en 2008. Malheureusement, on n'en voit pas les effets, et les problèmes de manque de coordination s'enchaînent, contrairement aux arrêtés d'exécution.

En octobre, en réponse à des questions concernant cette ordonnance de 2008, vous avez expliqué qu'aucun arrêté d'exécution n'était entré en vigueur. Vous avez également mentionné deux projets d'arrêtés. L'un d'entre eux est devenu une ordonnance. L'autre prévoyait la mise en place de la Commission de coordination des chantiers. Selon ce que vous auriez dit en octobre 2012, cette dernière ferait un travail admirable, mais vous souhaiteriez la remplacer au plus vite.

Combien d'arrêtés d'exécution avez-vous pris depuis 2008 pour la coordination des chantiers ?

Quelles décisions ont-elles été prises quant à la Commission de coordination des chantiers ? Sera-t-elle remplacée ou améliorée ?

Quelles améliorations ont-elles été observées sur le

tolereren: tunnels worden gerenoveerd, fietspaden worden aangelegd en wegen worden hersteld.

Deze noodzakelijke werkzaamheden leiden tot verkeersellende die nog verergert wordt, omdat de weggebruiker verloren rijdt door de vele wegomleggingen van al die werkzaamheden die tegelijk aan de gang zijn.

Soms liggen werven maanden stil, zonder dat de buurtbewoners weten waarom. Ook gebeurt het regelmatig dat nutsbedrijven wegen openbreken en die niet in hun oorspronkelijke staat herstellen. Ze laten soms ook materiaal, zoals versperringen of grind, achter.

Het gebeurt ook dat een nutsbedrijf de straat open legt voor werkzaamheden en zodra alles weer dicht is er een ander nutsbedrijf hetzelfde straatgedeelte opnieuw opengooit.

De heer Riguelle herinnerde ons aan de ordonnantie die we in 2008 hebben goedgekeurd om dit soort incidenten te vermijden. Jammer genoeg stellen we geen verbetering vast: problemen die te wijten zijn aan een gebrek aan coördinatie volgen elkaar op.

In oktober 2012 antwoordde u op een vraag over deze ordonnantie dat geen enkel uitvoeringsbesluit in werking was getreden. U verwees ook naar twee ontwerpbesluiten, waarvan één een ordonnantie is geworden. Het ander ontwerp had de oprichting van de Commissie voor de Coördinatie van de Werken tot doel. De commissie zou volgens u schitterend werk verrichten, maar nu wilt u ze zo snel mogelijk vervangen.

Hoeveel uitvoeringsbesluiten hebt u sinds 2008 voor de coördinatie van werken getroffen?

Welke beslissingen werden genomen inzake de Commissie voor de Coördinatie van de Werken? Wordt ze vervangen of verbeterd?

Welke verbeteringen zijn er sinds 2008 vastgesteld op het vlak van de coördinatie? Zelf stellen we weinig verbetering vast en de burger nog minder.

terrain depuis 2008 en matière de coordination ? Nous n'en voyons pas beaucoup, et les citoyens encore moins.

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

Mme Cécile Jodogne.- Je m'inscris pleinement dans l'interpellation de M. Riguelle, que je synthétiserai en deux points : l'élaboration des projets et la gestion des chantiers.

En ce qui concerne la gestion des chantiers, il y a une Cellule de coordination des chantiers qui fonctionne vaille que vaille, en évitant globalement les catastrophes, puisque chacun y met du sien. Vous avez annoncé des modifications au niveau de cette cellule. Par contre, toute une série de choses manquent encore au niveau des arrêtés d'application.

À ma connaissance, la question du contrôle des chantiers n'a pas encore été évoquée. Elle englobe non seulement la coordination du démarrage et du phasage des chantiers, mais aussi la sécurité. J'ai été trop souvent, surtout quand j'avais ma casquette de bourgmestre faisant fonction, confrontée à des problèmes de sécurité, tant pour les piétons que pour les cyclistes ou les automobilistes. Je me rappelle la situation hallucinante des chantiers du boulevard Léopold III aux niveaux de la sécurité et de la propreté.

En ce qui concerne l'élaboration des projets, "la Région" dans son ensemble est désignée comme interlocuteur, alors que cette entité ne jouit pas de la collégialité des communes. Au sein de la Région, les positions sont souvent distinctes - parfois même contradictoires. Le conflit peut se situer entre les différentes directions d'une même administration ou entre les différentes administrations concernées. Au niveau de la mobilité, les parties prenantes peuvent être la STIB, Bruxelles Mobilité, l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) et d'autres gestionnaires de l'espace public.

Dans certains projets, on constate un manque de cohérence, de préparation et de coordination entre les acteurs régionaux, alors qu'on nous demande de soumettre ces projets à enquête publique !

M. Doyen vient encore de nous citer un exemple affolant de manque de coordination d'un dossier dans le cadre duquel on a soudain découvert la

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Voor het beheer van de werven is er de Cel Coördinatie van de Werken, die al te grote catastrofes kan vermijden. U wilt nu wijzigingen doorvoeren in deze cel, terwijl de uitvoeringsbesluiten op zich laten wachten.

De werfcontrole heeft niet alleen betrekking op de coördinatie van het starten en de verschillende fasen van de werf, maar ook op de veiligheid. Te veel werven zijn onveilig voor voetgangers, fietsers en automobilisten. De werken aan de Leopold III-laan zijn daarvan een uitstekend voorbeeld.

Bij het uitwerken van de projecten treedt het gewest in zijn geheel op als gesprekspartner, maar de verschillende directies van een administratie of de verschillende betrokken administraties hebben vaak andere, zelfs tegenstrijdige standpunten. Dat leidt tot een gebrek aan coherentie, voorbereiding en coördinatie, terwijl er voor deze projecten een openbaar onderzoek moet worden gevoerd. De heer Doyen heeft daar een verbijsterend voorbeeld van gegeven.

Hij verwees namelijk naar de Charles Woestelaan. Dit is nochtans een van de paradepaardjes van de MIVB, want de werkzaamheden moeten de trillingen veroorzaakt door tram 62 verminderen. Helaas werd in een vergevorderd stadium van de werkzaamheden nog ontdekt dat de gasleidingen daar problematisch liggen.

Hoe zult u de verschillende kabinetten, administraties, intercommunales en pararegionale instellingen die de Brusselse ondergrond beheren, doen samenwerken? De voorbeelden die we vandaag gehoord hebben, tonen aan dat het niet de gemeenten zijn die een betere mobiliteit in de weg staan.

présence de canalisations de gaz en fin de parcours !

Ce chantier est celui de l'avenue Charles Woeste, dont la STIB était très fière, et que nous avons visité en grande pompe en juillet, en envisageant d'appliquer les mesures contre les vibrations occasionnées par les trams à la ligne 62. Évidemment, si ces belles réalisations butent, à un moment donné, sur une canalisation de gaz, c'est problématique !

Comment concilier les différents cabinets, administrations, intercommunales et organismes pararégionaux qui gèrent notre sous-sol ? La situation doit absolument s'améliorer.

Les exemples décrits aujourd'hui témoignent une fois encore que, contrairement à certaines affirmations, ce ne sont pas les communes qui constituent les principaux obstacles à l'amélioration de la mobilité à Bruxelles.

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

M. Aziz Albishari.- Les interpellations de MM. Riguelle et Doyen sont extrêmement importantes et sont dénuées de tout caractère partisan d'un point de vue politique. Les préoccupations qu'elles abordent touchent en effet l'ensemble de la population bruxelloise, et donc l'ensemble de ses représentants dans ce parlement, y compris les membres du gouvernement qui doivent prendre des décisions en la matière.

Il y a quelque temps, je vous avais interpellée sur les arrêtés d'application de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie. À l'époque, nous en avions listé une quarantaine, dont seuls trois ou quatre ont été adoptés, essentiellement pour mettre sur pied la Commission de coordination des chantiers. D'autres arrêtés sont en attente.

Les interventions d'aujourd'hui, étayées par d'autres interpellations sur d'autres chantiers complexes, suscitent mon inquiétude de Saint-Gillois pour le chantier de la rue Théodore Verhaegen, qui se déroule sur le territoire de ma commune. Il s'agit, ici aussi, d'un gros chantier de façade à façade, qui implique différents intervenants : la Région avec Bruxelles Mobilité, la STIB, Vivaqua, etc., dans un délai peu lisible.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *De heren Riguelle en Doyen spreken over een reëel probleem, dat de hele Brusselse bevolking treft. Ik interpelleerde u al eerder over de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie betreffende de coördinatie en de organisatie van de werken op de openbare weg. Van de veertigtal besluiten die toen waren opgelijst, zijn er slechts drie of vier aangenomen.*

De interpellaties van vandaag maken mij bezorgd over de werkzaamheden aan de Theodore Verhaegenlaan in Sint-Gillis. Ook bij deze werf zijn verschillende instanties betrokken: Mوبiel Brussel, de MIVB, Vivaqua, enzovoort. In dit geval is het de gemeente die de coördinatie en de inspectie van de werken op zich neemt en ze doet dat uitstekend.

Er zijn nog geen rampen gebeurd, maar de termijnen worden niet gehaald, de werken schieten niet op en de buurtbewoners zitten met vragen.

Bij mijn contacten kreeg ik de indruk dat de betrokken instanties en administraties van goede wil zijn. Voor werken van deze omvang is goede wil en creativiteit echter onvoldoende. Incidenten zijn nooit uitgesloten als er geen duidelijk reglementair

Dans ce cas précis, ce sont des fonctionnaires de la commune qui jouent - très bien, d'ailleurs - le rôle de coordinateurs, voire d'inspecteurs de chantier, puisqu'ils interviennent en cas de problème de sécurité.

Ce n'est pas leur rôle mais, étant donné que la commune est responsable de la sécurité sur son territoire et qu'ils ont l'avantage de la proximité, c'est eux qui prennent en charge cet aspect oublié.

Jusqu'à présent, même si nous ne pouvons énumérer de grosses catastrophes, les délais ne sont pas respectés, le chantier avance difficilement et les riverains se posent des questions.

Malgré tout, des contacts que j'ai pu avoir avec les différentes administrations et intervenants me donnent une impression générale de bonne volonté et de créativité de la part de tous les acteurs, y compris certains membres de votre cabinet. Cela dit, les incidents ne sont pas à exclure, étant donné que tout se fait en dehors d'un cadre précis et réglementaire. La bonne volonté et la créativité ne suffisent pas lorsque l'on a affaire à des chantiers d'une telle envergure.

Outre ces projets dans le cadre desquels la commune a joué initialement un rôle d'arbitrage, qu'en est-il de ces fameux inspecteurs de chantier ? Il arrive en effet que certains d'entre eux profitent de la situation floue. J'ai été confronté à un cas de ce type avenue du Port, où la personne qui semblait être l'inspecteur se présentait en tant qu'ingénieur de chantier. Cette personne affirmait ne pas devoir endosser le rôle de l'inspecteur, ne disposant pas du personnel pour ce faire.

Nous sommes face à un réel souci du point de vue de la gestion de notre Région si ce personnel, d'une grande importance pour coordonner, vérifier et suivre les chantiers, y compris en matière de sécurité, n'est pas présent sur le terrain !

Une ville avec des chantiers est une ville vivante ; je ne suis pas en train de vous dire que les chantiers devraient être bannis de Bruxelles ! Au contraire, nous souhaitons des chantiers responsables, coordonnés et bénéficiant d'une diffusion efficace de l'information, en ce compris aux riverains qui en subissent les premiers les désavantages.

Je pense ici notamment aux riverains de la place

kader is.

Hoe zit het met de werfinspecteurs? Zij lijken soms te profiteren van de vaagheid van de situatie om zich aan hun taak te onttrekken. Als zij niet aanwezig zijn op het terrein, is dat een groot probleem voor het beheer van de werven door het gewest.

Uiteraard kunnen de werven niet vermeden worden, maar ze moeten op een verantwoorde manier beheerd en gecoördineerd worden en de buurtbewoners moeten voldoende geïnformeerd worden. Hun leven wordt immers overhoop gehaald door de overlast van een werf.

Hoe zit het met de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie van 2008?

Flagey ou de la rue de la Brasserie à Ixelles, qui ont subi des chantiers pendant quatre ou cinq ans sans savoir quelle en serait l'issue ! Cela dit, à cet égard, Flagey constitue une exception puisqu'il y a eu un gros investissement en matière d'information continue et pertinente et ce, même lorsque les délais des chantiers étaient bouleversés.

L'information est la condition sine qua non pour que ces riverains, dont la vie quotidienne est bouleversée en raison de la saleté, du bruit, etc., puissent tenir le coup pendant toute la durée d'un chantier. Il s'agit de l'une des données de l'ordonnance de 2008. Ce manque commence à se faire criant !

Nous avons profité des interpellations de mes collègues, M. Doyen et M. Riguelle, pour tenter de prendre des arrêtés en ce qui concerne l'ordonnance relative aux chantiers en voirie de 2008. J'aimerais obtenir des réponses sur ces arrêtés d'application et savoir ce que l'on va en faire.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En 2007, sur la base d'un rapport établi par Deloitte en collaboration avec Bruxelles Mobilité, le gouvernement a approuvé une nouvelle façon d'organiser Bruxelles Mobilité, visant notamment à mettre en place une gestion par projet, soit une modification profonde de la manière de travailler au sein de cet organisme.

Il s'ensuit que chaque projet géré par Bruxelles Mobilité est dirigé par un responsable unique qui le développe en collaboration avec tous les intervenants : concessionnaires, STIB, Bruxelles Environnement, Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) et communes.

L'espace de voirie étant limité et les techniques à mettre en œuvre complexes, des difficultés ou concurrences se révèlent souvent en cours de projet. Déjà lors du démarrage d'un projet, d'évidentes différences de visions s'affrontent.

Des compromis réconciliant la sécurité et la mobilité pour tous les modes de transports doivent alors être trouvés malgré le peu d'espace entre les façades. Cela peut impliquer le déplacement de canalisations d'utilité publique, comme c'est le cas

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *In 2007 heeft de regering de werkwijze van Mobiel Brussel grondig gewijzigd. Voortaan wordt elk project door een projectverantwoordelijke geleid en in samenwerking met alle betrokken partijen ontwikkeld: de concessiehouders, de MIVB, Leefmilieu Brussel, het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en de gemeenten.*

Aangezien de ruimte tussen de gevels beperkt is en de technieken complex, treden er inderdaad soms problemen of concurrentie op tijdens de projecten. Er moeten dan compromissen worden gezocht die de veiligheid en de mobiliteit voor alle vervoermiddelen verzoenen. Daarbij kan het nodig zijn om nutsleidingen te verleggen, zoals in de Charles Woestelaan.

De officiële coördinatie met de nutsbedrijven voor de effectieve verplaatsing gebeurt maximaal zes maanden voor de aanvang van de werkzaamheden, omdat de coördinatie enkel in die periode geldig is. De nutsbedrijven kunnen echter al vroeger worden geconsulteerd.

Alle consultaties vinden formele samenhang in de procedure voor de aanvraag van een

avenue Charles Woeste. La coordination officielle avec les sociétés d'utilité publique pour le déplacement effectif de ces éléments se fait au maximum six mois avant le début des travaux, car une coordination n'est valable que pendant cette période. Cela ne veut cependant pas dire que les impétrants ne peuvent pas être consultés plus tôt.

Toutes les consultations menées lors de l'élaboration des projets trouvent leur cohérence formelle dans la procédure de demande de permis d'urbanisme, avec, le cas échéant, rapport ou étude d'incidences, enquête publique et concertation.

Dans le cadre du réaménagement de la place Schweitzer, la proactivité du fonctionnaire dirigeant et les réponses rapides de l'entreprise ont permis de respecter l'ensemble des délais très courts qui étaient annoncés. L'équipe de gestion du chantier a été confrontée à des demandes nouvelles, à des phasages devant intégrer d'autres chantiers, par exemple celui de la chaussée de Gand, mais également à des mises à disposition pour des événements ludiques (foires, kermesses...).

M. Joël Riguelle.- Il y a deux kermesses par an à Berchem-Sainte-Agathe. Ce n'est pas cela qui retarde un chantier !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'échéancier global a été respecté.

M. Joël Riguelle.- On vous écrit n'importe quoi dans vos réponses !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce n'est pas vrai ! Le chantier n'a pas pris de retard.

Il y a eu des incidents et des complications, mais le délai global du chantier a été respecté.

Le fonctionnaire dirigeant et l'entreprise ont travaillé pour l'ensemble de ces phasages en étroite collaboration avec la Commission de coordination des chantiers, sans heurts et en bonne intelligence.

La mission de la Cellule de coordination des chantiers, ainsi que de la Commission, dans ses avis, est de garantir l'accessibilité de la voirie pendant l'exécution d'un chantier. Il est clair que la réalisation de l'objet du chantier ne relève pas de ces deux organes de Bruxelles Mobilité.

stedenbouwkundige vergunning, met indien nodig een effectenverslag of -studie, een openbaar onderzoek en overleg.

Bij de heraanleg van het Schweitzerplein zijn alle termijnen nageleefd, ook al kreeg het team voor het beheer van de werf te maken met nieuwe aanvragen, met faseringen waarbij andere werven geïntegreerd moesten worden (Gentsesteenweg) en met ludieke evenementen, zoals jaarmarkten en kermessen.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Twee kermessen per jaar, dat is niet de reden waarom een werf vertraging oploopt.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De algemene planning is nageleefd.*

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Ze schrijven heel wat onzin in uw antwoorden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat is niet waar! De werf heeft geen vertraging opgelopen. Er zijn problemen en complicaties geweest, maar de algemene planning is nageleefd.*

De leidend ambtenaar en de aannemer hebben voor al deze faseringen nauw samengewerkt met de Commissie voor de Coördinatie van de Werken.

De Cel Coördinatie van de Werken en de Commissie voor de Coördinatie van de Werken moeten de toegankelijkheid van de openbare weg waarborgen tijdens de werken, maar zijn niet verantwoordelijk voor de uitvoering van de werken zelf.

Werkzaamheden duren overigens altijd te lang

Différents chantiers coexistent, des rumeurs circulent et la durée d'un chantier est toujours perçue comme trop longue par les personnes concernées et les autorités locales.

Certaines propositions d'arrêtés d'exécution qui permettront de mettre en œuvre tous les éléments de l'ordonnance complexe du 3 juillet 2008 qui ne sont pas liés à la mise en service de l'outil informatique Osiris seront finalisés par Bruxelles Mobilité à la fin du mois de mars 2013. Les arrêtés en question concernent l'exécution des chantiers, le cadre pour le personnel de la Commission de coordination des chantiers et la programmation, c'est-à-dire la coordination qui précède l'exécution concrète des travaux.

Quant à Osiris, qui devrait être disponible au début de 2014, il s'agit d'un dispositif informatique dans lequel nous allons transposer toutes les informations sur l'ensemble des chantiers à destination de tous les impétrants, des communes, de tout acteur pouvant être concerné par un chantier. Ceci contraindra les impétrants à signaler leurs interventions éventuelles.

Toute la procédure actuelle incluant l'information et les réponses recommandées sera remplacée par cet outil informatique, qui facilitera énormément la coordination.

M. Aziz Albishari.- Ne sera-t-il donc pas public ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le premier objectif de ce dispositif, que les communes seront invitées à utiliser, est de coordonner l'ensemble des impétrants, des auteurs des travaux, Bruxelles Mobilité et autres, mais il pourra également servir a posteriori aux citoyens désireux de connaître la localisation et l'état d'avancement des chantiers, par exemple.

L'outil permettra aussi, notamment, d'introduire des demandes de permis. Il a pour vertu de devenir global à terme, mais les premiers bénéficiaires en seront les travaux publics. Il sera au service de toutes les entreprises et de tous ceux qui sont concernés par le réaménagement de l'espace public et de son sous-sol.

Dans le courant de 2013, nous prendrons le temps de vous expliquer en commission cet instrument

volgens de buurtbewoners en de plaatselijke overheden.

Mobiel Brussel zal tegen eind maart 2013 uitvoeringsbesluiten hebben opgesteld voor alle elementen van de ordonnantie van 3 juli 2008 die niet verbonden zijn met de ingebruikname van de softwareapplicatie Osiris. Het gaat om de besluiten met betrekking tot de uitvoering van de werkzaamheden, de personeelsformatie van de Commissie voor de Coördinatie van de Werken en de programmatie, met andere woorden de coördinatie die aan de uitvoering van de werkzaamheden voorafgaat.

Osiris zal begin 2014 van start gaan. Via deze applicatie zullen wij alle informatie over de verschillende werkzaamheden ter beschikking kunnen stellen van de nutsbedrijven, de gemeenten en andere betrokken actoren. De nutsbedrijven zullen verplicht worden om hun interventies te melden. De coördinatie zal hiermee een pak makkelijker worden.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Het programma zal dus niet gebruikt kunnen worden door het publiek?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het programma is in de eerste plaats bedoeld om de werkzaamheden van de nutsbedrijven en andere actoren zoals Mobiel Brussel beter te kunnen coördineren, maar later zouden wij het ook kunnen gebruiken om de burgers meer informatie te verstrekken over de voortgang van de werkzaamheden. In het programma kunnen overigens ook vergunningsaanvragen worden opgenomen. Op termijn kan het een globaal instrument worden, maar momenteel heeft het enkel betrekking op de openbare werken.*

Wij zullen u in de loop van 2013 meer uitleg geven over dit programma.

Ik heb de administratie gevraagd om de werf op de

informatique, qui sera opérationnel au début de l'année 2014 et qui nous aidera à mieux coordonner nos chantiers et leurs impétrants.

En ce qui concerne la poursuite du chantier de l'avenue Charles Woeste, j'ai demandé à mon administration que ce chantier se déroule dans le respect du calendrier prévu. Vu le permis actuel, cela signifie que Sibelga doit au moins, suivant l'avancement du chantier, déplacer les canalisations. Conformément aux accords, nous nous chargerons de 65% du coût de ces travaux.

D'autre part, j'ai également demandé de rédiger un plan visant à aménager une piste cyclable séparée de la voirie et légèrement surélevée ou mise à la hauteur des trottoirs. Le plan est rédigé sur la base de l'emplacement réel des voies. Si un tel aménagement augmente la sécurité des cyclistes, vu l'espace limité disponible, de nombreux inconvénients y sont par ailleurs liés.

Si la piste cyclable était mise à la hauteur des trottoirs, la canalisation de gaz ne devrait pas être déplacée, mais les associations de cyclistes préfèrent un aménagement légèrement surélevé. Une telle adaptation nécessitera une nouvelle enquête publique. Ceci ne peut avoir un impact sur l'avancement du chantier.

La commune n'est pas encore informée de la décision de surélever ou non la piste cyclable. Nous sommes encore en train de peaufiner l'étude technique de cet aspect du dossier et tiendrons la commune au courant dès son achèvement. Il me semble que nous devons procéder à une nouvelle enquête publique, mais, vu qu'il reste des travaux à accomplir, cela ne retardera pas le chantier. Si cette procédure menait quand même à un retard de chantier, nous devrions en revenir au choix initial.

Pour répondre à M. Albishari, il est vrai que Bruxelles Mobilité a besoin de plus d'inspecteurs de chantiers. Je mène cette discussion avec mon collègue responsable de l'administration. Cependant, tant que le plan Bru+ n'est pas accepté, nous rencontrons une résistance à ces engagements supplémentaires absolument nécessaires.

Concernant l'information, il est essentiel de renseigner encore mieux la population, avant et après un chantier. Notre expérience rue de la Brasserie est en cela excellente. Quelques semaines

Charles Woestelaan voort te zetten zoals gepland. Volgens de vergunning moet Sibelga de gasleidingen verleggen. Het gewest zal ingevolge de gemaakte akkoorden 65% van de kosten op zich nemen.

Daarnaast heb ik gevraagd om het fietspad meer af te scheiden van de rijweg, licht verhoogd of op niveau van de trottoirs. Dit verhoogt de veiligheid voor de fietsers, maar heeft ook nadelen, gezien de beperkte ruimte die beschikbaar is.

Enkel indien het fietspad op hoogte van de trottoirs wordt aangelegd moeten de gasleidingen niet worden verplaatst. De fietsverenigingen verkiezen echter een licht verhoogde aanleg. Een dergelijke aanpassing vereist een openbaar onderzoek, maar aangezien er nog werkzaamheden moeten worden uitgevoerd, zal dit geen vertraging met zich meebrengen. Mocht dat toch het geval zijn, dan grijpen wij terug naar de oorspronkelijke keuze.

Zodra wij de technische studie hebben afgerond, zullen we de gemeente op de hoogte brengen van onze beslissing.

Mijnheer Albishari, Mobiel Brussel heeft inderdaad meer werfinspecteurs nodig. Ik onderhandel hierover met mijn collega die bevoegd is voor de administratie, maar zolang het plan Bru+ niet is goedgekeurd, zal men terughoudend tegenover die aanwervingen staan.

Het is belangrijk om de bevolking nog beter te informeren, zowel voor als na de werkzaamheden. Enkele weken na de werkzaamheden in de Brouwerijstraat hebben wij de buurtbewoners ontmoet om te horen hoe zij de werkzaamheden hebben ervaren. Wij moeten deze constructieve procedure ook bij andere werven toepassen.

De huidige procedures geven de burgers tal van mogelijkheden om hun mening te kennen te geven, maar wij zouden ze nog vroeger moeten raadplegen, van bij het ontwerp van het project, zeker wanneer het om grote projecten gaat.

après la fin du chantier, nous avons rencontré la population pour entendre son vécu du chantier et en tirer des conclusions.

Nous devons développer cette procédure très constructive pour d'autres chantiers. Le plus important est d'être en contact avec la population dès le début de la conception d'un projet et de recueillir un maximum d'avis.

Certes, nos procédures offrent au citoyen de nombreuses possibilités de s'exprimer, mais il faudrait nouer le contact encore plus tôt, dès la conception du projet. Ce n'est sans doute pas possible pour tous les projets mais, pour ceux de très grande envergure, nous devons offrir au citoyen la possibilité de donner son avis au plus vite.

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

M. Joël Riguelle.- Je tiens à rendre hommage au chef de projet du chantier de la place Schweitzer, à qui j'ai déclaré qu'il fallait du courage pour s'attaquer à ce genre de dossiers remplis de difficultés.

Dans un courrier électronique daté du 10 octobre à la STIB, le chef de projet en question signale un problème de phasage du feu de signalisation et sollicite de l'aide pour remédier à la situation. Le 11 octobre, la Direction gestion et entretien des voiries (DGE) lui répond que la nouvelle programmation des feux de la place Schweitzer est finalisée, mais qu'un rendez-vous est nécessaire au préalable avec la STIB pour assurer leur mise en service.

Je cite : "Il faut assurer la mise en service des contacts trams simultanément. Les phases vertes pour le trafic automobile et celui des trams et des bus seront séparées, il n'y aura donc plus de conflit". Le chef de projet demande alors dans un autre courrier : "Où en sommes-nous un mois plus tard ? Inutile de vous dire que la commune s'impatiente et que, si quelque chose a été fait, cela n'a pas été perçu sur le terrain".

La situation n'a pas évolué par la suite.

Alors quelle est la véritable autorité d'un chef de projet ? Un chef de projet n'est investi d'aucune autorité, puisqu'il dépend de la bonne volonté des autres départements et d'influences multiples. Il est

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Ik heb mijn bewondering reeds geuit voor de werfleider van het Schweitzerplein. Het vergt moed om een dergelijk dossier vol problemen aan te pakken.*

In een e-mail van 10 oktober signaleert de werfleider aan de MIVB een faseringsprobleem van het verkeerslicht. Op 11 oktober antwoordt de Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen dat de verkeerslichten van het Schweitzerplein opnieuw werden geprogrammeerd, maar dat er een ontmoeting met de MIVB moet plaatsvinden vooraleer ze in werking kunnen worden gesteld. De werfleider vraagt een maand later in een e-mail hoe de zaken ervoor staan, want op het terrein is geen verandering merkbaar. Sindsdien is de situatie ongewijzigd.

Welke autoriteit heeft een werfleider in werkelijkheid? Hij is afhankelijk van andere departementen en moet zelf lobbyen om iets gedaan te krijgen.

Weet u dat burgemeesters verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de openbare ruimte? Ministers kunnen hun ontslag indienen als er een ramp gebeurt en vijf jaar later weer op de proppen komen, maar burgemeesters moeten voor de rechtbank verschijnen!

Wat betreft de werkzaamheden aan de Gentsesteenweg zal ik met gemeentepersoneel een werkbezoek brengen om bepaalde stommiteiten een

contraint de créer ses propres lobbies pour obtenir ce qu'il veut.

Êtes-vous consciente des conditions dans lesquelles vous plongez les bourgmestres, qui sont responsables de la sécurité sur l'espace public ? En cas de catastrophe, les ministres peuvent démissionner et réapparaître cinq ans plus tard, alors que nous, les bourgmestres, serons jugés au pénal ! Notre maison sera vendue s'il y a des victimes dans l'accident !

Pour ce qui est des travaux sur la chaussée de Gand, je vais devoir me rendre personnellement sur le chantier avec des hommes de la commune afin d'arrêter certaines bêtises, et notamment empêcher des tractopelles d'opérer à 10cm des façades des habitations parce qu'aucune autorité n'est exercée sur les projets.

Les chefs de projets ne sont pas des chefs véritables puisqu'on ne leur délègue pas d'autorité. Et cela met les citoyens en danger.

Je vous en conjure, ne croyez pas les bobards que l'on vous raconte sur l'organisation de l'administration régionale en termes de travaux ! Il est temps qu'on mette de l'ordre dans cette situation.

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

M. Hervé Doyen.- Je reste sans voix devant de la réponse de Mme Grouwels à la question concernant l'avenue Charles Woeste. Je me demande parfois qui se moque de qui et j'ai la faiblesse de croire que ce sont ceux qui écrivent vos réponses.

Avez-vous seulement compris le sens de mon interpellation ? L'avenue Charles Woeste est une voirie régionale pour laquelle la Région a désigné, à un moment donné, un auteur de projet basé en Flandre. Celui-ci travaille, des mois durant, à la rédaction d'un projet en vue de l'obtention d'un permis d'urbanisme pour le compte de la Région.

Ce travail prend des mois et des années. Beaucoup de réunions de concertation avec la commune ont lieu puisqu'il s'agit de Jette où se pratique une politique proactive. Souvenez-vous, je vous ai moi-même fait visiter cette avenue Woeste au moins trois fois.

halt toe te roepen, zoals tot op 10 cm van huizen met een graafmachine te keer gaan.

Werfleiders bezitten geen werkelijke autoriteit en daardoor loopt de burger gevaar.

Het is hoog tijd dat orde op zaken wordt gesteld.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik ben verbijsterd door uw antwoord. Hebt u mijn interpellatie wel begrepen?*

De Charles Woestelaan is een gewestweg waarvoor het gewest op een gegeven moment een Vlaamse projectontwikkelaar heeft aangesteld. Die werkte maandenlang aan een project met het oog op de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning. Er vonden ook heel wat overlegvergaderingen plaats met de gemeente Jette.

De stedenbouwkundige vergunning wordt uiteindelijk afgegeven en vier maanden later volgt de eerste spadesteek om te voorkomen dat de vergunning vervalt. Op dat moment blijkt dat de projectontwikkelaar Sibelga niet geraadpleegd heeft. Sibelga laat dan weten dat het project onuitvoerbaar is door de ondergrondse leidingen.

En nu komt u vertellen dat er geen noemenswaardige vertraging zal zijn. De werf ligt

Le permis d'urbanisme est enfin délivré, et quatre mois plus tard, alors que l'on commence à s'inquiéter de sa validité, un premier coup de pelle est donné pour éviter que le permis ne soit périmé. À ce moment-là, on réalise que Sibelga - qui est quand même une intercommunale - n'a pas été consultée. L'auteur du projet n'a pris aucun contact avec ses responsables. Sibelga nous explique alors que ce projet n'est pas réalisable parce que, entre autres, les bordures se trouvent sur les câbles électriques.

Ce sont les faits. Et devant ces faits, on vous fait répondre que cela n'a pas beaucoup d'importance, qu'il n'y aura pas de délai supplémentaire pour le chantier. Or, ce chantier est interrompu depuis deux mois et demi et vous nous expliquez que nous allons devoir introduire un permis d'urbanisme modificatif - procédure qui prend en moyenne entre quatre et neuf mois - et vous continuez à soutenir qu'il n'y aura aucune prolongation !

Aujourd'hui, le chantier est interrompu pour plusieurs mois au moins. La STIB a posé ses rails mais pour le reste, tout est à l'arrêt sur les 3km que représente l'avenue Charles Woeste. J'ai l'impression que l'on vous dit n'importe quoi à ce sujet et je vous invite à venir le constater par vous-même.

Par ailleurs, ne devez-vous pas payer des pénalités ? L'entrepreneur a été désigné, mais il n'est pas sur place. Que se passe-t-il exactement ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais m'informer à nouveau sur le planning prévu, en détail. N'oublions pas que nous sommes en hiver et que les conditions météorologiques gênent peut-être le travail. Je vais essayer de savoir quand le travail doit reprendre. J'ai demandé qu'on poursuive le chantier pour terminer dans les délais prévus. Je comprends que vous soyez méfiant...

M. Hervé Doyen.- Je pense que nous ne parlons pas la même langue. Vous avez dit vous-même avoir besoin d'un permis modificatif. Comment voulez-vous que l'entrepreneur continue le chantier d'un projet qui doit être modifié ?

Et à propos du quai, vous me dites que la commune

nochtans al twee en een halve maand stil en het gewest moet een nieuwe stedenbouwkundige vergunning aanvragen, wat gemiddeld vier tot negen maanden duurt!

De MIVB heeft rails gelegd, maar voor het overige gebeurt er niets. U moet zelf maar eens komen kijken. Ik heb de indruk dat de schrijvers van uw antwoord u iets wijs maken.

Overigens, zult u geen boete moeten betalen? De aannemer werd aangesteld, maar is er niet. Wat gebeurt er nu precies?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik zal opnieuw informeren naar de precieze planning. De winterse weersomstandigheden hinderen misschien de werkzaamheden. Ik heb in elk geval gevraagd om de werkzaamheden binnen de geplande termijn af te ronden.*

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).*- *U hebt toch zelf gezegd dat er een nieuwe vergunning nodig is. Hoe kan er dan ondertussen voortgewerkt worden?*

n'est pas encore au courant des tenants et des aboutissants, mais que cela ne saurait tarder !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'introduction d'une demande de permis modificatif n'empêche pas la poursuite des travaux.

M. Hervé Doyen.- Je suis bien d'accord, mais la modification change sensiblement le chantier, puisque Sibelga doit intervenir avant que votre entrepreneur se remette au travail.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais demander le détail des phases sous forme de tableau.

M. le président.- Voudrez-vous bien transmettre ce tableau à la commission ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- D'accord.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION 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 "l'avancement du projet de la ligne de tram 9 traversant plusieurs communes du Nord-Ouest de la Région".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "une meilleure desserte de l'UZ Brussel (Jette) en transports en commun".

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

M. Philippe Pivin.- Beaucoup a été dit sur ce dossier du tram 9 et c'est bien normal, compte tenu de ses enjeux pour les riverains de plusieurs communes du nord-ouest de la Région, ainsi que pour le tissu économique local et de proximité. La question même de l'opportunité de la création de

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Bij een aanvraag tot wijziging van de vergunning, kan dat.*

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Deze wijziging zal de werkzaamheden toch grondig beïnvloeden? Sibelga zal immers eerst moeten langskomen, voor uw aannemer kan voortwerken.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik zal een gedetailleerd tijdschema vragen.*

De voorzitter.- Kunt u dat aan de commissie bezorgen?

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

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de stand van het project van tramlijn 9 doorheen verschillende gemeenten in het noordwesten van het gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "een betere verbinding met het openbaar vervoer voor het UZ Brussel in Jette".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *Er is al heel wat gezegd in het dossier van tram 9. Sommigen vragen zich overigens nog altijd af of die nieuwe tram in eigen bedding wel noodzakelijk is, aangezien de zone al door twee buslijnen wordt bediend.*

cette nouvelle ligne de tram en site propre reste posée par certains, car deux lignes de bus couvrent déjà les périmètres visés par ce projet.

Ce chantier d'envergure devrait avoir un impact considérable sur un périmètre important de pénétration en Région bruxelloise.

Si je suis certain qu'une attention très particulière est maintenue au niveau des autorités locales visées par ce dossier, il me paraît néanmoins utile de vous demander une mise à jour précise des informations sur l'avancement de cet ouvrage régional d'envergure.

L'enquête publique s'est clôturée le 18 janvier dernier et une réunion de la commission de concertation a eu lieu à Jette le 1er février. J'avais déposé ma demande d'interpellation avant cette réunion. Entre-temps, j'ai pu lire dans la presse que l'avis de la commission serait reporté, que de nombreuses questions restaient sans réponse, notamment concernant les lignes de bus.

(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

Je me réjouis que vous puissiez nous éclairer sur les questions cruciales de la suppression d'emplacements de stationnement, de l'implantation exacte des arrêts de la nouvelle ligne, du phasage entre les travaux d'installation de la ligne de tram et la construction d'un parking souterrain, apparemment très attendu, place du Miroir, ou encore des incidences sur la circulation routière durant la période des travaux.

L'enquête publique s'est-elle déroulée dans respect des règles en vigueur ? Combien de remarques et suggestions ont-elles été enregistrées dans le cadre de cette enquête clôturée le 18 janvier ?

Une assistance spécifique de la Région est-elle mise à la disposition des autorités locales dans le cadre de la procédure de concertation ?

L'étude d'opportunité et d'impact a-t-elle permis de mesurer le taux de fréquentation des deux lignes de bus existantes dans le périmètre visé et d'établir des projections de fréquentation de la nouvelle ligne de tram ?

Pouvez-vous confirmer que le projet de création d'un parking souterrain place de Jette est bien

Hoe ver staat dit project ondertussen?

Het openbaar onderzoek werd op 18 januari jongstleden afgesloten en de overlegcommissie is op 1 februari samengekomen. Ik had mijn interpellatieverzoek vóór die vergadering ingediend. Ondertussen heb ik in de pers gelezen dat de commissie haar advies zou hebben uitgesteld, omdat er nog heel wat vragen onbeantwoord blijven, met name wat de buslijnen betreft.

(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Kunt u ons meer uitleg geven over de afschaffing van de parkeerplaatsen, de exacte locatie van de haltes, de fasering van de werkzaamheden, de bouw van de parking onder het Spiegelplein en de verkeershinder tijdens de werkzaamheden?

Werd het openbaar onderzoek volgens de regels georganiseerd? Hoeveel opmerkingen en suggesties werden er geformuleerd?

Biedt het gewest de gemeenten steun aan tijdens de overlegprocedure?

Werd het reizigersaantal op de twee buslijnen gemeten om verwachtingen voor de nieuwe tramlijn te kunnen opstellen?

Hoe verloopt de coördinatie voor de bouw van de ondergrondse parking?

Is de locatie van de haltes al gekend?

Hoelang zullen de werkzaamheden voor de aanleg van de tramlijn en de heraanleg van de wegen duren? Wanneer zullen ze van start gaan?

Zullen de werkzaamheden een impact hebben op de verkeersveiligheid? Welke maatregelen zijn er gepland om een vlotte doorstroming van het verkeer te waarborgen?

coordonné au cœur de ce noyau commercial ?

L'implantation des arrêts et embarcadères est-elle précisément définie ?

Combien de temps l'ensemble du chantier (autour du tram, mais aussi le réaménagement des voiries) va-t-il durer ? Quand va-t-il débiter ?

Quels vont-êtré les impacts en termes de sécurité routière et quelles mesures sont-elles planifiées pour assurer une mobilité suffisante dans le périmètre ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme pour son interpellation jointe.

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *L'UZ Brussel à Jette est desservie par le terminus provisoire du tram 9. Celui-ci assure une liaison entre le centre et l'UZ.*

Par ailleurs, le personnel réclame depuis des années une solution rapide pour faciliter l'accès à l'hôpital à partir de la gare de Jette. Ceci a fait l'objet de nombreuses discussions et plusieurs scénarios ont été envisagés, et notamment l'instauration d'une navette de bus. L'autre option, défendue par le sp.a, qui est plus logique et moins onéreuse, consisterait à modifier le trajet actuel du bus De Lijn 53.

Concernant une navette de bus, que vous ne financeriez que partiellement, voire pas du tout, il y n'a eu aucun accord entre la Région, l'UZ Brussel et le ministre Smet, qui avait pourtant promis d'en financer le tiers. Le projet a été mis au frigo.

Cela fait maintenant un an que j'ai consacré une question à ce sujet. La situation a-t-elle évolué depuis lors ? Y a-t-il une solution envisagée pour assurer une desserte entre l'UZ et la gare de Jette ?

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à Mme Carthé.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Jef Van Damme.- Ik sluit me aan bij de pertinente vragen van de heer Pivin.

Het UZ Brussel in Jette wordt bediend door de voorlopige eindhalte van tram 9. Het is uiteindelijk de bedoeling dat tramgebruikers vanuit het centrum naar het UZ Brussel kunnen reizen.

Daarnaast vraagt het personeel al jaren een snelle oplossing voor het probleem van de bereikbaarheid van het UZ vanuit het station van Jette. Er is daarover al heel wat gediscussieerd. Er werden verschillende opties op tafel gelegd. Een eerste optie was om een pendelbus in te leggen. Een andere optie was om aan De Lijn te vragen of het traject van buslijn 53 kon worden gewijzigd. De sp.a-fractie heeft die laatste optie altijd verdedigd. Ze is de meest logische en goedkoopste oplossing, gelet op het huidige traject van lijn 53.

U wilde liever een pendelbus laten inleggen, maar wilde die slechts gedeeltelijk of niet betalen. Er bestond daarover alleszins geen akkoord tussen het gewest, het UZ Brussel en minister Smet, die toegezegd had om een derde te betalen. Het plan heeft een hele tijd in de koelkast gelegen. Het is inmiddels een jaar geleden dat ik er een vraag aan heb gewijld.

Is er sindsdien iets veranderd? Is er een oplossing in de maak voor de bediening van het UZ vanuit het station van Jette?

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Carthé heeft het woord.

Mme Michèle Carthé.- Cela fait de très nombreuses années que l'on essaye de mettre le tram 9 sur ses rails. Je me souviens, à ce propos, d'une réunion assez houleuse qui s'est tenue il y a plus d'une dizaine d'années avec le ministre Chabert. Depuis lors, le projet a avancé, ce qui est une bonne chose. Il est en effet intéressant d'encourager les Bruxellois à avoir recours aux transports publics, étant donné la pression automobile.

Les critiques que soulève cette ligne de tram concernent les nuisances qu'elle occasionnera et son impact négatif sur la vie des habitants de Jette, de Ganshoren et au-delà.

Au cœur des solutions à apporter au problème, il y a le trajet à prévoir pour cette ligne, et le fait que ce tram passe par la place Reine Astrid, plus connue sous le nom de la "place du Miroir", et par l'avenue de Jette.

Le passage de ce tram occasionnera une réelle déstructuration du tissu urbain, qui est assez ancien. Il nécessitera, entre autres, le déplacement de plusieurs échoppes de marché.

Il y a également, le long de l'avenue de Jette et de la "place du Miroir", de nombreux commerces de proximité. Le parking souterrain, pour lequel la demande de certificat d'urbanisme a également été l'objet de la commission de concertation du 1^{er} février, est à considérer en compensation, comme mesure d'accompagnement à la réalisation du tram.

Or, ce parking souterrain de trois niveaux inquiète les commerçants et les riverains : pour aller acheter un pain ou un sandwich, on fait une halte rapide, on ne se gare pas trois niveaux sous terre. Une étude d'impact économique a-t-elle été menée sur ce point précis ?

Quelques arbres seront également abattus et d'autres replantés.

Il faut signaler que les différentes études indiquent clairement le besoin d'analyses complémentaires des impacts négatifs sur l'écoulement de la nappe phréatique et des problèmes hydrauliques. Je rappelle que l'avenue de l'Exposition, dans laquelle le tram est appelé à passer, traverse les marais de Jette et de Ganshoren.

Mevrouw Michèle Carthé (in het Frans).- *Men tracht al jaren tram 9 op de sporen te zetten. Ik herinner mij een woelige vergadering met minister Chabert een tiental jaar geleden. Sindsdien is er gelukkig heel wat vooruitgang geboekt. Gezien de toenemende autodruk is het een goede zaak dat de Brusselaars worden aangemoedigd om het openbaar vervoer te gebruiken.*

De voornaamste kritiek betreft de hinder die deze tram met zich mee zal brengen voor de omwonenden.

De aanleg van de tramlijn zal het stadsweefsel in die wijken volledig veranderen. Zo zullen er verschillende marktkramen op het Koningin Astridplein moeten worden verplaatst.

Op het Koning Astridplein en langs de Jettelaan zijn er ook heel wat buurtwinkels. De ondergrondse parking, waarvoor een stedenbouwkundig attest is aangevraagd, zou soelaas moeten brengen. Wie snel een brood wil kopen, zal zich echter niet in die parking gaan parkeren. Is dat aspect onderzocht?

Daarnaast zullen een aantal bomen worden gekapt of verplant.

Volgens het effectenrapport zijn er ook nog bijkomende studies nodig met betrekking tot de grondwaterlaag en de hydraulische aspecten. De Tentoonstellingslaan doorkruist het moeras van Jette en Ganshoren.

Er zou voorts een studie worden uitgevoerd over de organisatie van de zondagmarkt. Is dat ondertussen gebeurd?

Die tramlijn moet de bereikbaarheid van het UZ Brussel en hoog Jette verbeteren, maar die wijken worden reeds bediend door de buslijnen 13, 14 en 53.

Waarom geen pendelbus overwegen of een herziening van het traject van buslijn 53, die van het station van Jette naar het universitair ziekenhuis zou kunnen rijden, en daarnaast de bestaande lijnen behouden die nuttig zijn voor de inwoners, en niet enkel voor de patiënten, bezoekers en het personeel van het universitair ziekenhuis?

Bus 14, die Jette met het Noordstation verbindt, zou

Une étude sur l'organisation du marché dominical, dont plusieurs échoppes devraient être déplacées, était également attendue. A-t-elle été réalisée ?

Pourquoi cette ligne 9 ? Cela a été dit clairement à plusieurs reprises, notamment lors de la commission de concertation de vendredi dernier et par M. Van Damme il y a quelques minutes : pour favoriser l'accès à l'hôpital universitaire UZ Brussel et le haut de Jette. La capacité de desservir le haut de Jette n'est pas négligeable, mais ces lieux sont déjà accessibles par des transports en commun : les lignes de bus 13, 14 et 53.

Si c'est pour desservir le haut de Jette et l'UZ Brussel, pourquoi ne pas envisager la navette en bus ou revoir le trajet de la ligne 53, qui pourrait aller de la gare de Jette vers l'hôpital universitaire, tout en gardant les lignes existantes qui desservent les Bruxellois, et pas uniquement les utilisateurs et le personnel de l'hôpital universitaire ? Cette ligne dessert utilement les habitants de Jette, de Ganshoren et autres.

Tous reconnaissent par ailleurs l'utilité du bus 14. Or il semblerait, d'après les réponses données à la commission de concertation, que le bus 14 ne relierait plus ces quartiers à la gare du Nord, les usagers devront emprunter la ligne de bus 13 jusqu'au métro pour y parvenir. Il y aurait donc une rupture de charge pénible, notamment pour des personnes âgées.

Ce tram 9 répond-il, oui ou non, aux besoins des Bruxellois de ces quartiers ? Une étude d'incidence globale au niveau environnemental et économique a été demandée à la commission de concertation. Car l'étude Stratec de 2008 se voulait une étude d'impact et non d'incidence, ce qui impliquait des réunions d'information, mais pas de commission de concertation. Il me semble que cela revient à contourner les procédures de consultation des habitants.

Par ailleurs, il y a le parking, pour lequel on ne demande pas un permis d'urbanisme mais un certificat d'urbanisme. Viendra-t-il avant ou après le tram ?

L'étude d'incidence environnementale a en tous les cas été contournée en présentant un projet comptant 199 places de parking, alors qu'une étude de ce type ne s'applique qu'aux projets incluant plus de

worden afgeschaft, waardoor de reizigers bus 13 zouden moeten nemen tot aan de metro. Een dergelijke overstap vermindert het comfort, zeker voor bejaarden.

Beantwoordt tram 9 wel aan de behoeften van de buurtbewoners? Er is een globale studie van de economische effecten en milieueffecten gevraagd aan de overlegcommissie. De Stratec-studie van 2008 was opgevat als een impactstudie en niet als een effectenstudie, waardoor er wel informatievergaderingen werden georganiseerd, maar geen overlegcommissie. Daardoor werden de overlegprocedures met de buurtbewoners omzeild.

Voor de parking is een stedenbouwkundig attest en geen stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Zal die parking voor of achter de tramlijn worden aangelegd?

De milieueffectenstudie werd omzeild door een project met 199 parkeerplaatsen in te dienen. Een milieueffectenstudie is pas verplicht voor projecten met meer dan 200 plaatsen. Die 199 plaatsen volstaan echter niet om het verlies van de bovengrondse parkeerplaatsen te compenseren.

Moet er geen nieuwe, globale effectenstudie worden uitgevoerd teneinde de rapporten te actualiseren en beroepen zoals in het dossier van de Havenlaan te voorkomen? Dat idee werd in elk geval in de overlegcommissie verdedigd.

De overlegcommissie, waarin de gemeenten Ganshoren en Jette vertegenwoordigd zijn, moet zich binnenkort over dit dossier uitspreken.

200 places. Or, les 199 places prévues ne permettront pas de compenser les pertes d'emplacements en surface.

Ne pourrait-on envisager une nouvelle étude globale, d'incidences environnementales, économiques et autres, qui actualiserait tous les rapports réalisés jusqu'ici, et qui permettrait d'éviter les recours comme ceux qu'on a connus dans le dossier de l'avenue du Port ?

Cette idée, qui a été défendue par des intervenants et des juristes en commission de concertation, mérite d'être approfondie, tout en maintenant la solution de la ligne de bus 53 pour desservir l'hôpital universitaire entre-temps.

La commission de concertation, dans laquelle les communes de Ganshoren et de Jette sont impliquées, devrait émettre son avis très prochainement.

Mme la présidente.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen.- Je suis très étonné de votre intervention... Vous faites partie de ces gens qui pratiquent la "politique de la chaise vide" pendant des années et qui reviennent marquer leur désaccord lorsque tout est fini !

M. Michèle Carthé.- Je ne peux vous laisser dire cela, la commune a été représentée à toutes les réunions.

M. Hervé Doyen.- Je ne vous ai pas interrompue, Madame la bourgmestre de Ganshoren ! En 18 mois, vous ne vous êtes pas présentée à une seule réunion du Comité d'accompagnement de l'étude Stratec ! Ni vous, ni aucun de vos échevins à qui vous interdisiez de venir !

(Remarques de Mme Carthé)

Je n'ai jamais connu pareille réactionnaire !

Mme Michèle Carthé.- Vos propos sont inacceptables !

M. Hervé Doyen.- Mme Carthé se croit chez elle dans la commune de Jette ; elle parle du marché comme si c'était le sien ! Il n'y a pas une seule échoppe de ce marché sur votre commune !

Mevrouw de voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans)*.- *Mevrouw Carthé, u bent een van die mensen die nooit mee vergaderen, maar achteraf wel klagen over het resultaat.*

Mevrouw Michèle Carthé *(in het Frans)*.- *De gemeente Ganshoren was bij elke vergadering vertegenwoordigd.*

De heer Hervé Doyen *(in het Frans)*.- *U hebt op achttien maanden tijd geen enkele vergadering bijgewoond van het begeleidingscomité van de Stratec-studie en u hebt uw schepenen verboden om te komen!*

(Opmerkingen van mevrouw Carthé)

Dat is ongezien reactionair!

Mevrouw Michèle Carthé *(in het Frans)*.- *Dat pik ik niet!*

De heer Hervé Doyen *(in het Frans)*.- *U schijnt te denken dat de markt van Jette van u is, maar er staat geen enkel kraam op het grondgebied van uw gemeente!*

La maturation du dossier de la ligne de tram 9, que nous appelons de nos vœux depuis très longtemps, est bien trop longue ! J'ai peut-être commis une erreur de communication si vous avez cru - c'est ce qu'a dit Mme Carthé ! - que le tram 9 était "un tram pour les Flamands de" l'UZ Brussel.

(Remarques de Mme Carthé)

M. Jef Van Damme.- Je précise qu'il ne s'agit évidemment pas d'"un tram pour les Flamands" ! Je voulais juste dire que son terminus, dans un premier temps, sera l'UZ Brussel, puis les jardins de Jette et ensuite, nous l'espérons, plus loin encore, en Flandre !

M. Hervé Doyen.- Merci de le préciser ! Ce soupçon revient continuellement et nous essayons de nous en départir.

L'étude Stratec a fait deux fois l'objet d'une enquête publique : au moment où elle fut lancée et lors de sa conclusion. Tout le monde a donc pu se prononcer à ce sujet, en ce compris les communes de Ganshoren et de Jette, ainsi que Bruxelles-Ville !

Stratec avait pour mission d'évaluer quel devait être le trajet et le mode de transport dans la zone. C'est sur la base de cette évaluation que tous les scénarios ont été développés.

Le scénario "zéro" ne modifiait rien : les bus n°13, 14 et 53 restaient en l'état.

Tous les autres scénarios ont été envisagés : le bus, le bus amélioré, le tram, le tram passant par l'avenue Démosthène Poplimont ou par l'avenue de Jette, le métro par au-dessus, le métro par en-dessous, etc.

Ceux qui se sont donné la peine de participer aux travaux de Stratec durant dix-huit mois connaissent cette étude par cœur. Elle a produit des centaines et des centaines de pages.

L'étude a conclu à la validité d'un scénario qui a été retenu par la Région et qui a fait l'objet d'une décision du gouvernement en 2008.

Il n'y a donc aucune surprise : le tram ne passe pas par l'avenue Démosthène Poplimont, puisqu'il a été décidé en 2008, après deux enquêtes publiques, qu'il passerait par l'avenue de Jette. Il n'y a donc

Het dossier van tram 9 sleept al veel te lang aan. Misschien heb ik niet goed genoeg gecommuniceerd als mevrouw Carthé begrepen heeft dat tram 9 een tram is "voor de Vlamingen van het UZ Brussel"

(Opmerkingen van mevrouw Carthé)

De heer Jef Van Damme *(in het Frans).*- *Tram 9 is geen tram voor de Vlamingen! De eindhalte zal in eerste instantie het UZ Brussel zijn, daarna de Tuinen van Jette en op termijn hopelijk ergens in Vlaanderen!*

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).*- *Inderdaad.*

Er zijn twee openbare onderzoeken geweest over de studie van Stratec: bij de start en na afloop ervan. Iedereen heeft zich dus daarover kunnen uitspreken, ook de gemeenten Ganshoren, Jette en Brussel-Stad.

Stratec moest nagaan welke trajecten en welke vervoermiddelen het meest geschikt zijn. Op basis daarvan werden alle scenario's uitgewerkt.

Eén mogelijkheid is dat er niets verandert: bussen 13, 14 en 53 blijven zoals ze zijn.

Andere scenario's zijn: een bus, een verbeterde bus, een tram, een tram via de Démosthène Poplimontlaan of de Jettelaan, een bovengrondse metro, een ondergrondse metro, enzovoort.

De gewestregering heeft in 2008, na twee openbare onderzoeken, voor een scenario gekozen dat ook door de studie positief beoordeeld werd, namelijk een tram via de Jettelaan. Er is geen reden om daarop terug te komen.

Toch waren er op de laatste vergadering plots mensen die vroegen waarom de tram niet langs de Démosthène Poplimontlaan rijdt. Nochtans heeft de MIVB al vastgesteld dat dit technisch onmogelijk is.

Sommigen betreuren dat de tram langs het moeras van Ganshoren rijdt. Hij rijdt echter alleen in het midden van de Tentoonstellingslaan. Dit lijkt dus meer een argument om het dossier te vertragen.

aucune raison de revenir là-dessus.

Or, des personnes se rendent en commission de concertation le 1er février pour demander pourquoi le tram ne passe pas par l'avenue Démosthène Poplimont ! En tout état de cause, le tram ne passera jamais par cette artère car, comme la STIB l'a affirmé, c'est techniquement impossible.

L'étude Stratec comprenait également un volet environnemental et un volet hydraulique.

D'aucuns déplorent que le tram passe par le marais de Ganshoren, alors que l'avenue de l'Exposition, avec ses quatre bandes de circulation, passe déjà à cet endroit et que le tram ne fera qu'emprunter le milieu de cette avenue. Prétendre que le passage du tram aura un impact négatif sur le marais de Ganshoren apparaît comme un prétexte pour retarder le dossier ou le faire carrément capoter.

En ce qui concerne la place Reine Astrid, qui se trouve à Jette, la commune s'est battue pour obtenir un parking de 199 places. En compensation, la commune a obtenu la rénovation de la place sur la base des fonds Beliris.

(Remarques de Mme Carthé)

Mme Carthé, on ne vous a pas entendue pendant huit ans sauf pour vous opposer ! Le parking et la rénovation font partie du dossier et ce n'est pas votre commune de Ganshoren qui s'est battue pour l'avoir !

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais)*.- *Je soutiens entièrement mon bourgmestre. Cette interpellation porte en fait sur deux sujets importants : d'une part, le tram 9 et, d'autre part, l'accessibilité de l'UZ.*

Concernant l'état des lieux du tram 9, quand l'avis de la commission de concertation sera-t-il prêt ? Qu'advient-il des bus 13 et 14 quand le tram 9 sera en circulation ? Leur parcours sera-t-il maintenu ?

Selon l'accord de gouvernement, tous les partis de la majorité soutiennent le tracé du tram 9, y compris le PS, du moins au niveau régional. Les

De gemeente Jette heeft gestreden voor een parking met 199 plaatsen onder het Koningin Astridplein. Ter compensatie zal Beliris de renovatie van het plein bekostigen.

(Opmerkingen van mevrouw Carthé)

Mevrouw Carthé, u hebt zich acht jaar niet met dit dossier bemoeid en de gemeente Ganshoren heeft met de parking en de renovatie van het plein niets te maken!

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik steun mijn burgemeester volledig. Deze interpellatie gaat eigenlijk over twee verschillende onderwerpen, enerzijds over tram 9 en anderzijds over de bereikbaarheid van het UZ.

De heer Pivin stelt vragen over de stand van zaken met betrekking tot tram 9 en over de klachten. Ik kijk uit naar uw antwoord. Wanneer is het advies van de overlegcommissie klaar?

Wat zal er gebeuren met bussen 13 en 14 wanneer tram 9 zal rijden? Wordt hun traject behouden?

Uit het regeerakkoord blijkt dat alle

"baronnies" locales font cependant encore de la résistance. Le PS doit faire la clarté au sein de son parti.

L'aménagement du tram ne peut se faire sans l'aménagement préalable de l'entrée du parking, puisque la ligne passera au-dessus de celui-ci. Comment voyez-vous les choses ? La Commission de concertation doit se prononcer sur deux permis d'urbanisme, un pour le parking et un pour le tram. Quelle est votre vision d'ensemble ?

Je suis heureuse que M. Van Damme se préoccupe enfin de l'accessibilité de l'UZ en copiant mes nombreuses questions du passé.

(Remarques de M. Van Damme)

La meilleure solution serait d'organiser des navettes de bus, mais qui va payer ? Le gouvernement flamand a le don de considérer l'UZ comme un hôpital flamand quand cela l'arrange, et comme un hôpital bruxellois quand il s'agit de déboursier de l'argent pour le trafic du personnel navetteur, majoritairement flamand.

(Remarques de M. Van Damme)

Le discours officiel du ministre flamand est que la Flandre ne veut pas déboursier de l'argent pour une solution spécifique à l'UZ. La Flandre attend que Bruxelles trouve une solution pour les navetteurs. Le tram 9 soulagera peut-être les visiteurs, mais pas le personnel.

(Rumeurs)

meerderheidspartijen achter het traject van tram 9 staan, inclusief de PS. Ook minister-president Picqué keurde het dossier goed. Waarom praat men met twee monden? De vastlegging van dossiers is altijd een compromis. Voor Groen is het duidelijk dat de PS dit project steunt, althans op gewestelijk niveau. De lokale 'baronieën' tekenen echter nog verzet aan. De PS moet duidelijkheid scheppen binnen de eigen partij.

In het Brussels parlement heeft de PS het dossier goedgekeurd. Ook tijdens de begrotingsbespreking werd nog eens bevestigd dat het project doorgaat. Men kan het niet eens zijn met de conclusies, maar in een democratie krijgt men nu eenmaal niet altijd gelijk.

Men kan de tram niet aanleggen zonder dat men eerst de ingang voor de parking aanlegt. De tramlijn zal immers bovenop de parking liggen. Hoe ziet u de timing in dat verband? De overlegcommissie moet zich uitspreken over twee stedenbouwkundige vergunningen, enerzijds voor de parking en anderzijds voor de tram. Ik heb begrepen dat de combinatie van de twee werven technisch gezien niet mogelijk is. Politiek gezien is dat bovendien niet wenselijk. Hoe ziet u het geheel, ook al gaat het om twee verschillende stedenbouwkundige vergunningen?

Ik ben blij dat de heer Van Damme zich nu ook bekommert over de bereikbaarheid van het UZ en dat hij mijn vele vragen uit het verleden kopieert.

(Opmerkingen van de heer Van Damme)

De beste oplossing is een pendelbus, maar wie zal dat betalen? Voor de Vlaamse regering is het UZ een Vlaams ziekenhuis als het hen goed uitkomt. Als het hen niet goed uitkomt, zoals wanneer ze moeten betalen voor het pendelverkeer van het personeel (dat grotendeels uit Vlaanderen komt) is het UZ plots een Brussels ziekenhuis.

(Opmerkingen van de heer Van Damme)

De officiële boodschap van de Vlaamse minister is dat Vlaanderen geen geld wil geven voor een specifieke oplossing voor het UZ. Eigenlijk verwacht Vlaanderen dus dat Brussel een oplossing zoekt voor het pendelverkeer. Tram 9 zal misschien soelaas bieden voor de bezoekers, maar niet voor het personeel.

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Mme Maes, vous oubliez que vous faites partie de la majorité !*

Mme la présidente.- Veuillez ne pas interrompre Mme Maes.

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Le tram 9 ne résout pas le problème de l'accessibilité de l'UZ depuis la gare de Jette. C'est un scandale que la Flandre ne soit pas prête à investir dans des navettes de bus. L'initiative devra donc venir de la commune ou de la Région. Quel est l'état des lieux de la question ?*

Mme la présidente.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen.- Pour des projets aussi conséquents que celui-là, faire porter aux communes l'organisation des commissions de concertation est trop lourd. Quand vous avez un petit service de l'urbanisme comme celui de ma commune, qui compte sept ou huit personnes, et qu'il doit gérer des centaines de courriers, des pétitions, des dizaines d'invitations, etc., il s'agit d'un travail trop conséquent. Il faudrait que la Région envisage d'organiser elle-même ce genre de concertations.

Je voudrais m'excuser de m'être emporté, mais vous n'imaginez pas l'opprobre dont j'ai fait l'objet par les camarades de Mme Carthé ici présente. Le PS de Jette m'a traîné dans la boue pendant la campagne électorale à cause de ce dossier, jusqu'à faire croire à certains que je touchais des pots-de-vin de Mme Grouwels et d'autres pour défendre cette ligne de tram 9, alors que je la défends avec conviction !

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Il y a aussi des tensions avec la section sp.a de Jette, qui s'oppose également au tram 9 !*

(Remarques de M. Van Damme)

(Rumoer)

De heer Jef Van Damme.- Mevrouw Maes, u vergeet altijd dat u in de meerderheid zit en dat u kunt wegen op het beleid! Wat een hypocrisie...

Mevrouw de voorzitter.- Gelieve mevrouw Maes niet te onderbreken.

Mevrouw Annemie Maes.- Tram 9 lost het probleem van de bereikbaarheid van het UZ vanuit het station van Jette niet op. Daar moet nog een oplossing voor komen. Het is een schande dat Vlaanderen niet bereid is om te investeren in pendelbussen. Het initiatief zal dus van de gemeente of het gewest moeten komen.

Wat is de stand van zaken in deze kwestie? De werknemers van het UZ zijn immers bereid om het openbaar vervoer te nemen als er een oplossing komt voor de verbinding tussen het station van Jette en het ziekenhuis.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Voor dergelijke grootschalige projecten is de organisatie van overlegcommissies te zwaar voor de gemeenten. De stedenbouwkundige dienst van mijn gemeente telt maar zeven of acht personen en moet honderden brieven, petitie's, uitnodigingen, enzovoort behandelen. Het gewest zou dit soort overleg zelf moeten organiseren.*

Sorry dat ik mij heb laten meeslepen, maar de kameraden van mevrouw Carthé hebben mij tijdens de verkiezingscampagne door het slijk gehaald wegens dit dossier. Ze wilden zelfs doen geloven dat ik steekpenningen van mevrouw Grouwels en anderen had ontvangen om tramlijn 9 te verdedigen, terwijl ik volledig achter dat project sta!

Mevrouw Annemie Maes.- Er zijn ook spanningen met de sp.a-afdeling van Jette. Die is eveneens tegen tram 9!

(Opmerkingen van de heer Van Damme)

Mme la présidente.- La parole est à Mme Carthé.

Mme Michèle Carthé.- S'il y a eu des attaques personnelles à l'adresse de M. Doyen, c'est inacceptable, et si elles devaient émaner des membres de mon parti, il y aurait lieu de présenter des excuses.

Je reconnais l'investissement de M. Doyen, en tant que bourgmestre de Jette, dans la défense du projet de la ligne du tram 9. Nous ne sommes pas d'accord sur certains aspects de ce dossier, mais cela ne veut pas dire que je ne reconnais pas son travail.

Je comprends également que M. Doyen soit encore sous tension suite au déroulement de la campagne électorale et des déclarations qui ont pu être faites autour de ce dossier.

M. Hervé Doyen.- Je vous remercie de vos précisions.

Mme Michèle Carthé.- Pour en revenir au fond du dossier, les deux aspects principaux qui faisaient l'objet d'une enquête publique sont le certificat d'urbanisme pour le parking de 199 places - ce qui est trop peu, on peut donc comprendre qu'il faille procéder à une étude d'incidence environnementale - et le tracé de la ligne de tram 9 tel qu'il est prévu. À cet égard, on remarque des avancées intéressantes, au niveau du square du Centenaire à Ganshoren, notamment.

Ne faudrait-il pas faire une étude d'incidence environnementale globale, parce que le problème du parking influence celui du tracé du tram ? N'oublions pas non plus la halte RER. Tout cela forme un ensemble. Il est important que le citoyen puisse s'exprimer sur la totalité du dossier.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il faut commencer par rappeler que le tram 9 a une réelle utilité pour la population bruxelloise, non seulement parce qu'un hôpital est desservi par cette ligne, mais aussi parce que la population habitant dans cette zone est de plus en plus nombreuse.

Le projet dont nous parlons aujourd'hui constitue la première phase de développement de cette ligne de

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Carthé heeft het woord.

Mevrouw Michèle Carthé *(in het Frans).*- *Als de heer Doyen persoonlijk is aangevallen, is dat onaanvaardbaar. En als het om leden van mijn partij gaat, zijn excuses aan de orde.*

Wij zijn het misschien niet altijd eens over bepaalde aspecten in dit dossier, maar de heer Doyen heeft zich als burgemeester van Jette enorm ingezet voor de verdediging van dit project.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).*- *Ik dank u voor deze verduidelijking.*

Mevrouw Michèle Carthé *(in het Frans).*- *De twee belangrijkste aspecten in het openbaar onderzoek waren het stedenbouwkundig attest voor de parking met 199 plaatsen, wat te weinig is, en het traject van tram 9, waarvoor een aantal interessante voorstellen zijn gedaan, onder meer met betrekking tot de Eeuwfeestsquare in Ganshoren.*

Is het niet beter om een globale milieueffectenstudie uit te voeren? Het dossier van de parking beïnvloedt immers het traject van de tram en daarnaast is er nog de GEN-halte. Dat alles vormt een geheel. Het is belangrijk dat de burgers zich over het volledige dossier kunnen uitspreken.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Tram 9 is erg nuttig voor de Brusselaar. Niet alleen bedient hij een ziekenhuis, maar ook de bevolking blijft in dit gebied toenemen.*

Het huidige project is de eerste fase van de ontwikkeling van deze tramlijn. In een tweede fase wordt de lijn doorgetrokken tot de Heizel.

tram. Nous sommes en effet en train de préparer la prolongation de la ligne 9 vers le Heysel, ce qui formera la seconde phase du chantier.

Au sein de cette commission, nous avons eu de nombreuses discussions sur les trams transrégionaux et nous savons qu'il existe une possibilité de prolongation de cette ligne par la mise en place d'une correspondance avec des lignes dépassant les frontières de la Région.

Le projet actuel est conçu à l'attention des Bruxellois devant se rendre à l'hôpital et pour les populations locales de Jette et Ganshoren.

Vous m'interrogez quant aux possibilités liées au bus. J'ai maintes fois expliqué dans cette commission qu'il existait une gradation dans les transports publics. Jusqu'à une certaine densité de population, une ligne de bus suffit, mais au-delà, il faut prévoir des trams, car ils permettent de transporter beaucoup plus de personnes.

On peut évidemment rêver de lignes de métro desservant toutes les communes, mais ce n'est pas envisageable dans un futur proche. Rappelez-vous, nous avons déjà proposé d'étendre la ligne de métro vers Ganshoren, mais cela avait été refusé par les autorités locales.

Le tram s'impose aujourd'hui comme une évidence pour transporter la population croissante de cette zone.

Je vais à présent répondre aux questions de M. Pivin quant aux places de parking, aux emplacements en passe disparaître et au réseau de bus.

L'exploitation du réseau de bus est à charge de la STIB. Les lignes de bus qui suivent le même trajet que le tram 9 seront supprimées lors de la construction de cette ligne. Les lignes de bus 49, 53 et 84 qui croisent la ligne de tram seront maintenues et adaptées au réseau de la STIB, qui comprendra des correspondances appropriées avec le tram 9.

Le trajet a été décidé en 2008 après de nombreuses réunions d'information qui ont eu lieu à Jette, mais où la population de Ganshoren était aussi invitée. J'ai clairement annoncé que le trajet était fixé. On a demandé l'avis de la population sur l'aménagement

Het is op termijn ook mogelijk om deze lijn te verbinden met lijnen die de grenzen van het gewest overschrijden.

Het huidige project is echter gericht op Brusselaars die naar het ziekenhuis moeten en op de inwoners van Jette en Ganshoren.

Een bus volstaat niet meer wanneer de bevolkingsdichtheid te groot wordt. Een tram kan veel meer passagiers vervoeren.

Metrolijnen die alle gemeenten bedienen, zijn in de nabije toekomst helaas onmogelijk. Wij hebben al voorgesteld om een metrolijn door te trekken tot Ganshoren, maar de gemeente heeft dat geweigerd.

Kortom, een tram is momenteel de meest logische oplossing.

Mijnheer Pivin, de MIVB baat het busnet uit en zal de buslijnen afschaffen die hetzelfde traject volgen als tram 9. De buslijnen 49, 53 en 84, die het traject kruisen, blijven rijden en er komen aansluitingen op de tramlijn.

Het traject werd in 2008 gekozen tijdens een reeks vergaderingen in Jette, waarop ook de bevolking van Ganshoren was uitgenodigd. Het is trouwens dankzij de bevolking dat het Spiegelplein in het project geïntegreerd werd.

Doordat tram 9 over het midden van de Jettelaan zal rijden, verdwijnen de parkeerplaatsen op de middenberm. Er blijven echter parkeerplaatsen over langsheen de middenberm en aan de kant van de weg.

Een ondergrondse parking van 199 plaatsen onder het Spiegelplein, zorgt voor een totaal van 376 plaatsen in de Jettelaan en op het plein samen. De plaatsen die verdwijnen, worden dus gedeeltelijk gecompenseerd: er verdwijnen er uiteindelijk 37 (9%).

Aan de Eeuwfeestsquare blijven er evenveel parkeerplaatsen. Langs de Tentoonstellingslaan, de De Rivierendreef en het Oude-Afspanningsplein, verdwijnen 6 van de 28 plaatsen langs de sportterreinen van Poelbos. Op termijn zullen de spelers afgezet moeten worden op de terreinen van de club.

Het midden van het Oude-Afspanningsplein wordt autovrij gemaakt, waardoor er 7 plaatsen

des alentours de la ligne de tram. C'est d'ailleurs grâce à cela que la "place du Miroir" a été intégrée. Tout le trajet de la ligne de tram 9 a été amélioré grâce à ces réunions.

L'aménagement de la ligne de tram 9 au milieu de l'avenue de Jette supprime les emplacements en berme centrale sous les arbres. Le projet introduit à l'urbanisme et à l'enquête publique maintient par contre dans l'avenue de Jette une double bande de stationnement en voirie côté façades ainsi que des places longitudinales entre les arbres.

Avec la création d'un parking souterrain de 199 places sous la "place du Miroir", le bilan des places de stationnement pour le projet proposé est de 376 places dans l'avenue de Jette et sur la "place du Miroir". Les emplacements qui disparaîtront dans l'avenue de Jette et en surface sur la "place du Miroir" seront donc partiellement compensés par la création du parking souterrain sous cette place, objet de la demande de certificat d'urbanisme, avec une réduction de 37 places sur les 413 places existantes, soit seulement 9% dans cette zone dense et commerciale.

Par ailleurs, le nombre de places de parking à la hauteur du square du Centenaire reste inchangé.

Le long de l'avenue de l'Exposition, entre la drève De Rivieren et la place de l'Ancienne Barrière, six des 28 places disparaissent, principalement le long des terrains de sport au Poelbos. La situation actuelle crée des problèmes de sécurité. À terme, le dépose-minute des joueurs devra se faire sur les terrains du club.

À la hauteur de la place de l'Ancienne Barrière, le nombre de places de parking passe de 32 à 25. La place est libérée des voitures en son milieu pour y créer un espace convivial pour les habitants.

Le long de l'avenue du Laerbeek, le nombre de places de parking est fortement réduit, passant des 70 places actuelles à 42, à destination des habitations et des écoles. Une grande partie des places de parking dans l'avenue du Laerbeek est actuellement utilisée par des visiteurs de l'UZ Brussel qui veulent éviter le parking payant de l'hôpital. Ce problème de stationnement peut être résolu sur le site de la clinique même.

Dans l'avenue de l'Arbre Ballon, 87 places de parking le long de la voirie, du côté de l'hôpital,

verdwijnen van de 32.

Het aantal plaatsen langs de Laarbeeklaan daalt van 70 naar 42. Veel van die plaatsen worden nu gebruikt door bezoekers van het UZ Brussel die de betalende parking van het ziekenhuis willen vermijden.

Ook in de Dikkebeuklaan moeten 87 parkeerplaatsen verdwijnen aan de kant van het ziekenhuis om plaats te maken voor de tram.

Langs de Tuinen van Jette blijven 46 van de 80 plaatsen. Ik raad de gemeente aan om bewonersparkeerkaarten in te voeren, zodat deze plaatsen niet ingenomen worden door bezoekers van het ziekenhuis.

(verder in het Nederlands)

We hebben altijd zeer goed overlegd met de gemeente Jette.

Op 16 april 2012 werd de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning ingediend bij het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) en het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het openbaar onderzoek liep van 14 december 2012 tot 18 januari 2013 in de drie betrokken gemeenten, namelijk Brussel, Jette en Ganshoren. De openbare hoorzitting die georganiseerd werd door de gemeente Jette vond plaats op 1 februari 2013. De twee andere gemeenten waren daarbij betrokken.

Het advies dat uit de openbare hoorzitting resulteerde, zal pas deze week aan het BROH worden bezorgd. Daarbij zal de procedure die bepaald is in het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) worden gevolgd.

Voor ik me kan uitspreken over de zaak, wil ik het verslag van de overlegcommissie doornemen, evenals de reactie daarop van het BROH. Als het BROH een vergunning verstrekt, moet het die beslissing degelijk motiveren.

Het enige wat ik weet over de hoorzitting, is wat er in de pers is geschreven. Er bestaat nog geen enkel formeel document over die vergadering. We moeten dus het verslag afwachten.

Afhankelijk van de vereiste bouwvergunningen worden de werkzaamheden van halfweg 2014 tot

doivent disparaître au profit du site du tram.

Le long des jardins de Jette, 46 des 80 places seront maintenues le long de la contre-allée afin de desservir les 27 maisons qui longent celle-ci. Afin d'éviter que les visiteurs de la clinique n'utilisent ces places, il est conseillé à la commune de Jette de prévoir un système de cartes de stationnement pour les riverains.

(poursuivant en néerlandais)

Nous nous sommes systématiquement concertés avec la commune de Jette. Le 16 avril 2012, la demande de permis d'urbanisme a été déposée auprès de l'AATL et du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. L'enquête publique s'est déroulée du 14 décembre 2012 au 18 janvier 2013 dans les trois communes concernées, à savoir Bruxelles, Jette et Ganshoren. L'audition publique organisée par la commune de Jette s'est déroulée le 1er février 2013. Les deux autres communes y étaient également impliquées.

L'avis de l'audition publique sera rendu cette semaine seulement auprès de l'AATL. La procédure sera suivie conformément au Cobat.

Avant de me prononcer sur ce dossier, je tiens à consulter le rapport de la Commission de concertation, ainsi que l'avis rendu par l'AATL.

Il n'existe pas de document officiel concernant cette réunion. Je sais uniquement ce qui a été rapporté par la presse. Nous devons donc attendre la publication du rapport.

En fonction des permis requis, les travaux sont prévus entre le second semestre 2014 et 2016. Nous lancerons les appels d'offre dès que les permis auront été délivrés. Les cahiers des charges ont été réalisés.

Concernant le parking du Miroir sous la place Reine Astrid, une demande de permis a été introduite, séparément de la ligne du tram 9. Puisqu'il s'agit d'un projet d'envergure et qu'il faudra encore beaucoup de temps avant le lancement des travaux, l'accès au parking souterrain sera aménagé lorsque les travaux sur la ligne de tram à hauteur de la place Reine Astrid auront été entamés.

2016 gepland. Ik hoop dat we zo snel mogelijk na het uitreiken van de vergunningen van start kunnen gaan met de openbare aanbestedingen. Het opstellen van de bestekken wordt al voorbereid.

Voor de parking Spiegel onder het Koningin Astridplein is een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd die volledig losstaat van tramlijn 9. Aangezien het een zeer groot project betreft en het nog veel tijd zal vergen voordat de werkzaamheden van start kunnen gaan, is het de bedoeling dat de toegang tot de ondergrondse parking al zal zijn aangelegd op het moment dat de werkzaamheden aan de tramlijn ter hoogte van het Koningin Astridplein van start gaan.

Het is onze bedoeling om zo snel mogelijk vorderingen te maken.

(verder in het Frans)

De MIVB heeft uiteraard rekening gehouden met de grondwaterlaag, de moerassige ondergrond, enzovoort.

De resultaten van de Stratec-studie met betrekking tot die aspecten werden opgenomen in het project dat wij tijdens de hoorzitting hebben voorgesteld.

(verder in het Nederlands)

Het inleggen van bijkomend openbaar vervoer tussen het treinstation van Jette en het UZ Brussel is zeker een optie, vooral tijdens de spitsuren. Daar wordt overigens al lang naar gevraagd. De MIVB heeft er echter op gewezen dat een dergelijke oplossing de exploitatiekosten zou doen toenemen, omdat er dan meer bussen zouden moeten worden ingelegd. Die zijn op dit ogenblik niet voorradig. Dat is een concreet probleem.

Het idee van de heer Van Damme om bus 53 om te leiden, vond ik zelf ook een goed voorstel. Het is echter op protest gestuit, omdat de bediening van de Tuinen van Jette daardoor trager zou verlopen. Daarom heeft de MIVB het voorstel nog niet ingevoerd.

Nous voulons que ce chantier progresse au plus vite.

(poursuivant en français)

Évidemment, la STIB a tenu compte de la nappe phréatique, du sous-sol marécageux, etc.

Comme l'a dit M. Doyen, dans l'étude Stratec, on avait pris en considération ces spécificités du trajet. Elles ont été incluses au projet que nous avons présenté lors de l'audition.

(poursuivant en néerlandais)

Une ligne de bus supplémentaire entre la gare de Jette et l'UZ pourrait être une solution aux heures de pointe. Mais la STIB a signalé que cela ferait augmenter les coûts d'exploitation. En outre, il n'y a actuellement pas de bus disponibles.

L'idée de dévier la trajectoire du bus 53 est effectivement une bonne idée, mais elle a buté sur des résistances.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- De qui venaient ces résistances ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- Des habitants des Jardins de Jette qui craignaient, à raison, que cela ralentisse la desserte de leur quartier.

Enfin, nous pouvons oublier l'option d'une navette financée par la Flandre, puisque mon homologue flamand, M. Smet, m'a laissé entendre que c'était impossible.

Je cherche donc une solution avec les communes et la STIB. Nous pourrions éventuellement adapter le trajet de certains bus aux heures de pointe.

Mme la présidente.- La parole est à M. Pivin.

De heer Jef Van Damme.- Van wie kwam dat protest?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Van de bewoners van de Tuinen van Jette, die terecht vrezden dat de bussen later bij hen zouden aankomen.

Een omleiding van buslijn 53 zou de problemen op korte termijn kunnen oplossen, maar een bijkomende buslijn zou de exploitatiekosten jaarlijks met ongeveer 390.000 euro doen stijgen.

De optie van een pendelbus die deels gefinancierd wordt door Vlaanderen, kunnen we maar beter vergeten. Mijn Vlaamse collega, minister Smet, heeft mij laten verstaan dat dat onmogelijk is. Het heeft dan ook weinig zin dat ik daarop blijf aandringen.

Ondertussen zoek ik samen met de gemeenten en met de MIVB naar een oplossing. Misschien kunnen we het traject van bepaalde bussen aanpassen tijdens de spitsuren.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

M. Philippe Pivin.- Vous ne répondez pas à toutes mes questions.

Je ne sais pas combien de remarques vous avez recueillies pendant l'enquête. Vous avez été plus précise sur les modifications du nombre de places de stationnement et j'ai cru comprendre que le parking souterrain - excellente initiative - ne compensera que partiellement les pertes en places de stationnement dans l'avenue de Jette et sur la "place du Miroir".

Le phasage du chantier ne doit également pas être perdu de vue et vos précisions sont de grande importance pour éviter le chaos décrit dans d'autres dossiers. Si le chantier du parking n'est pas coordonné avec le chantier du tram, ce sera la catastrophe dans le nord-ouest de Bruxelles.

Je plaide pour que le chantier du parking soit engagé, voire terminé, avant que ne débute le chantier du tram à cet endroit. Or, vous dites que ces chantiers se feront de manière simultanée. Mais comment précisément ?

Ensuite, je n'ai pas entendu vos réponses sur les impacts des déviations de circulation pendant la durée du chantier. Notre commune n'est pas particulièrement concernée par les inconvénients et je ne suis pas opposé aux initiatives prises concernant le tram 9, mais la circulation d'ensemble risque d'être affectée et je voudrais connaître les déviations envisagées.

On parle tout de même d'un chantier de deux ans.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Vous semblez favorable à une déviation du bus 53 et vous ne soulevez pas d'obstacle financier. Il doit donc être possible de rassurer les quelques habitants du quartier qui s'opposent au prolongement de l'itinéraire du bus.*

Le bourgmestre de Jette, qui est un ardent défenseur des transports en commun, ne pourrait-il pas intervenir en ce sens ?

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *U hebt niet al mijn vragen beantwoord.*

Zo hebt u niet meegedeeld hoeveel bezwaren er tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd.

De ondergrondse parking is een uitstekend initiatief, maar zal slechts een deel van het verlies van de bovengrondse parkeerplaatsen compenseren.

Ook de fasering van de werken mag niet uit het oog worden verloren. Als de werkzaamheden aan de parking en de tramlijn niet goed worden gecoördineerd, zal dit leiden tot een enorme chaos in het noordwesten van Brussel. De beste oplossing zou erin bestaan om de werkzaamheden aan de parking te voltooien alvorens met de werkzaamheden aan de tramlijn van start te gaan. U lijkt evenwel te zeggen dat die gelijktijdig zullen plaatsvinden. Hoe zit het daar precies mee?

Hoe zal het verkeer tijdens de werkzaamheden worden omgeleid? Mijn gemeente zal niet veel last van de werkzaamheden zelf ondervinden, maar misschien wel van de verkeerssituatie. Ik had dan ook graag de omleidingen gekend. Wij hebben het hier ten slotte over een project van twee jaar.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik ben blij met een deel van uw antwoord. Ik heb begrepen dat u achter een omleiding van bus 53 staat en dat het financiële aspect geen probleem meer is. Het probleem ligt in de tegenstand van burgers tegen de verlenging van het traject van de bus.

Komt die tegenstand van een paar buurtbewoners omdat ze bang zijn dat ze niet meer zullen bediend worden? Ik begrijp die angst niet goed. Het maakt niet uit of de bus een langer traject heeft, want hij komt toch langs en nadien komt er altijd een volgende.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour répondre à M. Pivin, il est évident que ce long trajet de la ligne de tram 9 doit être réalisé en phases bien planifiées et en organisant efficacement la mobilité. Quand les travaux atteindront la "place du Miroir", il faudra veiller à réaliser l'aménagement de l'entrée du parking simultanément au tracé du tram, car le but est de ne pas prolonger la durée du chantier.

Pour le reste, nous disposons d'au moins un an pour organiser ce chantier à la perfection, en causant un minimum de nuisances aux riverains et à la circulation.

(poursuivant en néerlandais)

Monsieur Van Damme, votre suggestion de dévier la ligne de bus 53 est tout à fait opportune, parce qu'elle ne génèrerait pas de coût supplémentaire, mais elle nécessite un large consensus.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Dans ce cas, je suggère que vous en discutiez sur-le-champ avec le bourgmestre de Jette.*

- *Les incidents sont clos.*

Ik hoop dat de MIVB de weerstand van enkele burgers niet gebruikt als drogreden om lijn 53 niet te verlengen. U gaat akkoord met het principe van de verlenging van de lijn en u zegt dat de kostprijs niet het grootste probleem is.

Er moet toch een oplossing kunnen worden gevonden om een paar wijkbewoners gerust te stellen? Kan de burgemeester van Jette daarin geen rol spelen? Hij is toch een groot voorstander van openbaar vervoer? Bovendien kan de verlenging een belangrijke meerwaarde betekenen voor zijn gemeente.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Mijnheer Pivin, uiteraard moet tramlijn 9 aangelegd worden in fasen en moet de mobiliteit efficiënt georganiseerd worden. Zo moeten het traject op het Spiegelplein en de ondergrondse parking tegelijk klaar zijn. We willen de duur van de werkzaamheden niet verlengen.*

We beschikken nu over minstens een jaar om alles perfect te organiseren en de overlast tot een minimum te beperken.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Van Damme, ik ben uw idee van een omleiding van buslijn 53 zeer genegen, maar daarover moet dan wel een brede consensus worden bereikt.

De omleiding van bus 53 is een aantrekkelijk idee, omdat ze geen extra kosten met zich meebrengt. Het betreft immers een bestaande buslijn, waarvoor de middelen begroot zijn. Andere oplossingen leiden meteen tot heel wat kosten en bovendien zijn er op dit ogenblik geen bijkomende bussen beschikbaar.

De heer Jef Van Damme.- Dan stel ik voor dat u de omleiding van bus 53 onmiddellijk bespreekt met de burgemeester van Jette, zodat er snel een oplossing komt.

- *De incidenten zijn gesloten.*

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 "les objectifs de la STIB en
matière de véhicules propres".

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 "le calendrier du réaménagement
de la porte de Ninove".

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'étude de faisabilité de
l'extension du métro vers le Nord".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉCILE JODOGNE,

concernant "le retard dans les décisions à
prendre pour la poursuite de l'étude du
métro Nord".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "le projet d'extension du métro
Nord et l'avenir du tram 55".

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 doelstellingen voor propere
voertuigen voor de MIVB".

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 planning voor de heraanleg
van de Ninoofsepoort".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de haalbaarheidsstudie van de
uitbreiding van de metro naar het noorden".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE,

betreffende "het uitblijven van de nodige
beslissingen voor de voortzetting van het
onderzoek over de metro noord".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "het project voor de uitbreiding
van de metro noord en de toekomst van
tramlijn 55".

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 "l'interdiction des quads en Région de Bruxelles-Capitale".

Mme la présidente.- Les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- 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 "l'état d'avancement des mesures de réglementation de stationnement des poids lourds en Région bruxelloise".

Mme la présidente.- La question orale est retirée par son auteure.

QUESTION ORALE 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 "l'écoulement des eaux de pluie

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "het verbod op quads in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- De interpellaties worden naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw 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 "de stand van zaken betreffende het parkeren van vrachtwagens in het Brussels Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vraag wordt ingetrokken door de indiener.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

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

betreffende "de afvoer van regenwater naar

suite au réaménagement de la rue de Stalle".

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 "le système de sécurité dans les transports en commun lors de la Saint-Sylvestre".

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 "le service 'Customer Care' de la STIB et la station Rogier".

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "le développement d'un réseau express régional (RER) vélo".

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,

aanleiding van de heraanleg van de Stallestraat".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de veiligheid in het openbaar vervoer tijdens oudejaarsnacht".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de dienst 'Customer Care' van de MIVB en het station Rogier".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de uitbouw van een gewestelijk expresnet voor de fiets".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la formation des conducteurs de la STIB".

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "le désenclavement durable de l'Erasmus Hogeschool"

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "une nouvelle ligne de tram à Tour & Taxis et la passerelle Picard".

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "le réaménagement de la place Rogier".

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de opleiding van de MIVB-bestuurders".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de duurzame ontsluiting van de Erasmus Hogeschool".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "een nieuwe tram aan Thurn & Taxis en de Picardpasserel".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de heraanleg van het Rogierplein".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

concernant "le déneigement des quais d'embarquement des trams et des arrêts de bus".

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'accident de tram au carrefour Vanderkindere".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'accident entre deux trams avenue Churchill et la difficulté de rétablir le trafic qui s'en est suivie".

QUESTION ORALE 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 "la circulation dangereuse à hauteur du quai de l'Industrie à Anderlecht".

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "le développement des ICR et le nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées".

betreffende "het ruimen van de sneeuw bij tram- en bushaltes".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het tramongeval op het Vanderkindere-kruispunt".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het ongeval met twee trams op de Churchillaan en de daaropvolgende problemen met het verkeer".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de gevaarlijke verkeerssituatie rond de Nijverheidskaai in Anderlecht".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de uitbouw van de GFR en het aantal kilometers gerealiseerde fietspaden".

Mme la présidente.- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.