



**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 17 AVRIL 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 17 APRIL 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

INTERPELLATIONS	6
- de M. Jef Van Damme	6
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la déviation des lignes de tram 92 et 94 par la Gare Centrale".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</i>	7
- de Mme Gisèle Mandaila	9
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la tramification du bus 71".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Hervé Doyen, M. Emir Kir, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Gisèle Mandaila.</i>	11
- de Mme Cécile Jodogne	20
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "l'avis positif du gouvernement relatif au projet de lignes de tram transrégionales".	

INHOUD

INTERPELLATIES	6
- van de heer Jef Van Damme	6
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de omleiding van tramlijnen 92 en 94 langs het Centraal Station".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	7
- van mevrouw Gisèle Mandaila	9
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de vertramming van bus 71".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Hervé Doyen, de heer Emir Kir, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Gisèle Mandaila.</i>	11
- van mevrouw Cécile Jodogne	20
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "het positieve advies van de regering over het plan voor transregionale tramlijnen".	

<i>Discussion – Orateurs :</i> Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Cécile Jodogne.	24	<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Cécile Jodogne.	24
- 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,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le rond-point Churchill".		betreffende "het Churchillrondpunt".	
- 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,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le système Phoenix".		betreffende "het Phoenix-systeem".	
QUESTIONS ORALES	33	MONDELINGE VRAGEN	33
- de Mme Céline Delforge	33	- van mevrouw Céline Delforge	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 "la résurrection du tram 93".		betreffende "de verrijzenis van tram 93".	
- de Mme Céline Delforge	36	- van mevrouw Céline Delforge	36
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'évaluation du terminus Anneessens".		betreffende "de evaluatie van de eindhalte Anneessens".	

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 38

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

concernant "le dépôt Marconi et l'état
d'avancement des autres projets de dépôts
de la STIB".

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 38

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

betreffende "de Marconi-stelplaats en de
voortgang van de andere projecten inzake
MIVB-stelplaatsen".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

**concernant "la déviation des lignes de tram
92 et 94 par la Gare Centrale".**

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Vous avez annoncé que la ligne de tram qui devait passer par la gare de Bruxelles-Central ne serait pas réalisée. Il y a quelques années, elle paraissait pourtant être une priorité. Qu'en est-il ?*

Vous souhaitez la tramification de la ligne 71, dont je suis également un partisan. Si la connexion entre la place Royale et la gare n'est pas réalisée avec une ligne de tram, comment comptez-vous faire parvenir la ligne de bus du 71 jusqu'à la gare de Bruxelles-Central ? Où le terminus du tram 71 sera-t-il placé ?

Pourquoi avez-vous soudainement décidé que cette ligne de tram, qui était cruciale, n'était plus nécessaire ? Est-ce pour des raisons budgétaires ou à cause de la discussion relative au partage de l'espace public ?

Vous retournez à l'option de la bande réservée aux bus. Quel en est le calendrier ? Qu'avez-vous déjà entrepris et que reste-t-il à entreprendre ? Un permis d'urbanisme est-il requis ?

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

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 omleiding van tramlijnen 92
en 94 langs het Centraal Station".**

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

De heer Jef Van Damme.- Mijn interpellatie dateert van eind februari 2013. Dat was voor de voorstelling van het nieuwe beheerscontract met de MIVB. We hebben het onderwerp niet in detail kunnen behandelen bij de bespreking van het beheerscontract. U hebt wel aangekondigd dat de tramlijn naar het Centraal Station, die een aantal jaar geleden snel nodig leek, er niet komt. Wat is de stand van zaken?

U wilt van buslijn 71 graag een tramlijn maken. Ik sta daar volledig achter. Ik veronderstel dat de tramlijn niet zal stoppen aan de Naamsepoort, maar dat ze zal worden doorgetrokken. Als men de connectie tussen het Koningsplein en het Centraal Station niet gaat maken met een tramlijn, hoe gaat men bus 71 dan verbinden met het Centraal Station? Waar wordt de eindhalte van de tramlijn 71 ingericht?

Waarom hebt u plots beslist dat die tramlijn die cruciaal was voor de capaciteit en dergelijke meer, niet meer nodig is? Is dat vanwege budgettaire redenen of vanwege de discussie over de verdeling van de openbare ruimte? Er was immers heel veel tegenstand tegen het concrete plan.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Le 8 mai 2012, la STIB a effectivement introduit une nouvelle demande de permis d'urbanisme pour la ligne de tram en direction de la gare de Bruxelles-Central. Le dossier n'est cependant pas encore complet et aucune enquête publique n'a dès lors été organisée.*

Depuis lors, différentes réunions ont été organisées et la STIB a fourni un certain nombre de renseignements complémentaires, notamment en ce qui concerne les caténaires et l'organisation de la circulation des trams sur la place Royale.

Entre-temps, la STIB et le gouvernement ont signé le nouveau contrat de gestion. Le projet du tram le long de la gare de Bruxelles-Central y est abordé aux articles 26 et 28, qui portent notamment sur l'étude d'un plan directeur 2017-2025 pour le réseau ferré.

La décision finale de l'aménagement ou non de la ligne de tram vers la gare dépendra de l'étude du réseau ferré que la STIB devra soumettre au gouvernement en 2016, ainsi que des conclusions que le gouvernement souhaitera en tirer.

Le nouveau contrat de gestion venant tout juste d'être approuvé, la STIB n'a pas encore eu l'occasion d'examiner les adaptations à apporter aux plans et au rapport d'incidences pour pouvoir aménager une bande réservée aux bus plutôt qu'une ligne de tram pas encore aménagée. Ce sera fait dans les prochaines semaines.

Comme cela aurait été le cas si la ligne de tram avait été immédiatement aménagée, les bus des lignes 29, 36, 65 et 66 pourront en principe utiliser les bandes réservées de la rue du Gentilhomme et de la rue des Colonies. En outre, les bus des lignes 38 et 71, et ceux de la ligne 95 pendant les mois

Bespreking

U valt terug op de optie van de busbaan. Wat is de timing daarvan? Wanneer komt die er? Welke stappen hebt u al ondernomen en welke moet u nog ondernemen? Moet er daarvoor al dan niet een stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het klopt dat de MIVB op 8 mei 2012 een nieuwe aanvraag heeft ingediend voor een stedenbouwkundige vergunning voor de tramlijn naar het Centraal Station. Tot op heden werd het dossier echter nog niet volledig verklaard en is er bijgevolg geen openbaar onderzoek georganiseerd.

Sindsdien hebben verschillende vergaderingen plaatsgevonden en heeft de MIVB een aantal bijkomende inlichtingen verschaft, onder meer over de problematiek van de bovenleidingen en de organisatie van het tramverkeer op het Koningsplein.

Zoals u uiteraard zelf hebt kunnen vernemen, hebben de MIVB en de regering intussen het nieuwe beheerscontract ondertekend. Daarin wordt expliciet naar dat project verwezen.

Het project van de tram langs het Centraal Station komt ter sprake in artikels 26 en 28. Die gaan respectievelijk over 'Investerings in infrastructuur die verband houden met de ontwikkeling van het netwerk 2013-2017' en de 'Studie van een richtplan voor het spoornet 2017-2025'.

Het richtplan voor het spoornet 2017-2025 zal in 2016 voorgelegd worden aan de regering. Die zal beslissen of er gevolg aan moet worden gegeven en welke raadplegingsprocedures er in werking moeten worden gesteld.

De uiteindelijke beslissing over de aanleg van de tramlijn naar het Centraal Station hangt bijgevolg af van de studie van het spoornet, die de MIVB in 2016 aan de regering zal moeten voorleggen en de conclusies die de regering daaruit wenst te trekken.

Wat op dit moment voorzien is, is het traject van tram 71 tot aan de Naamsepoort. Hoe dat verder zal

d'été, pourront utiliser les sites propres de la rue Ravenstein. Le plan doit être légèrement adapté à cette situation.

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*. - *Comment justifiez-vous la suppression temporaire de cet ambitieux projet de ligne de tram? Comment aménagez-vous un terminus de la ligne 71 à la Porte de Namur? Vous souhaitez accélérer la tramification de la ligne 71, mais tant que vous n'avez pas de précisions quant à l'opportunité de ce projet, il n'est pas logique d'envisager son terminus à la porte de Namur.*

Ce projet est pratiquement irréalisable. Je ne vois pas comment vous pouvez gérer ces deux points séparément.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en*

lopen, wordt bekeken in de studie van het spoornet. Ik kom daar straks nog op terug in het kader van een andere interpellatie over tram 71.

Aangezien het nieuwe beheerscontract nog maar pas is goedgekeurd, heeft de MIVB nog niet de kans gehad om na te gaan welke aanpassingen er moeten worden aangebracht aan de plannen en het effectenverslag, die bij de ingediende aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning horen. Dat zal in de loop van de volgende weken gebeuren. Die aanpassingen hebben onder meer te maken met het feit dat er nu nog geen tramlijn wordt aangelegd en dat er een busbaan komt. We gaan er van uit dat dit gebeurt in hetzelfde kader als dat voor de tramlijn.

Net zoals het ook het geval zou zijn geweest als de tramlijn onmiddellijk zou aangelegd worden, zullen de bussen van de lijnen 29, 36, 65 en 66 in principe gebruik kunnen maken van de voorbehouden sites in de Jonkersstraat en de Koloniënstraat. De bussen van de lijnen 38 en 71, en ook van lijn 95 tijdens de zomermaanden, zullen de beddingen van de Ravensteinstraat kunnen gebruiken. Het plan moet nog een beetje worden aangepast aan die situatie.

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

De heer Jef Van Damme. - U hebt twee belangrijke vragen niet beantwoord. De eerste is waarom u die tramlijn tijdelijk hebt geschrapt. Dat is mij niet duidelijk. Welke beweegredenen had u om van dat ambitieuze project afstand te nemen?

Hoe denkt u daarnaast in een terminus van lijn 71 aan de Naamse Poort te kunnen voorzien? U wenst wel heel snel te gaan met de vertramming van lijn 71. Maar als u nog geen duidelijkheid hebt over het al dan niet doorrijden van deze tram, moet u geen terminus aanleggen aan de Naamse Poort.

De vraag is waar u deze terminus aan de Naamse Poort zult aanleggen. Dat idee is praktisch bijna onuitvoerbaar. Ik zie niet in hoe u beide punten los van elkaar kunt behandelen, tramlijn 71 en de vertramming.

De voorzitter. - Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister. - De reden

néerlandais).- *Les remarques de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) concernant l'altération de la vue au Mont des Arts par les caténaires nous ont amenés à réexaminer le projet et à étudier un tracé alternatif vers la gare de Bruxelles-Central.*

Nous comptions placer des demi-poteaux plutôt que des poteaux de part et d'autres de la voirie. L'objection de la Commission des monuments et des sites nous a conduits à nous demander s'il n'existait pas d'alternative.

Nous n'avons pas l'intention de créer un terminus de la ligne 71 à la porte de Namur. Lorsque les travaux de la ligne 71 auront débuté à Delta fin 2015, le Plan rail à partir de la porte de Namur aura été déterminé.

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *La question est de savoir où le tram aboutira.*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Nous n'avons pas déterminé à ce stade si le tram bifurquera vers la porte Louise, s'il continuera tout droit vers la place des Palais ou s'il ira en direction de Trône. L'aménagement d'une ligne de tram ne s'effectue pas en une fois, mais bien par tronçons.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME GISÈLE MANDAILA

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

concernant "la tramification du bus 71".

waarom men dat project opnieuw wou bestuderen en nagaan of het oorspronkelijke tramproject het beste was en er geen alternatieve route mogelijk is die naar het Centraal Station voert, heeft vooral te maken met bezwaren van de commissie Monumenten en Landschappen over de bovenleidingen en het zicht op de Kunstberg dat zou worden aangetast.

Wij stonden trouwens al heel ver met het formuleren van een antwoord op die bezwaren door maar in halve palen te voorzien in plaats van twee palen aan weerszijden van de straat, maar dit heeft meegespeeld om na te gaan of geen alternatief mogelijk is.

Het is niet de bedoeling om de terminus van lijn 71 aan de Naamse Poort aan te leggen. Als we met de werkzaamheden voor tram 71 eind 2015, begin 2016 aan Delta van start gaan, zal het Sporenplan vanaf de Naamse Poort al lang bekend zijn.

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

De heer Jef Van Damme.- De vraag is waar de tram zal eindigen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Of de tram nu aan de Louizapoort zal afslaan of rechtdoor rijdt naar het Paleizenplein of de Troon, zal op dat ogenblik gekend zijn. Een tramlijn wordt niet in een keer aangelegd, de aanleg verloopt immers in stukken.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

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

betreffende "de vertramming van bus 71".

M. le président.- La remarque qui suit ne vise aucunement Mme Mandaila mais s'adresse à tous les commissaires : tâchons d'éviter le sous-localisme et les discussions de bac à sable. Nous sommes au parlement bruxellois dans la commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications.

Il ne serait pas judicieux de rentrer dans de petits règlements de compte avec des personnes qui ne sont pas présentes dans cette commission. Il m'appartient de le rappeler.

La parole est à Mme Mandaila.

Mme Gisèle Mandaila.- La question du tram 71 a suscité beaucoup de débats et il en sera sans doute de même à l'avenir.

Plusieurs questions méritent réponses et parmi celles-ci, on parle du tronçon entre la Porte de Namur et Delta, mais qu'en sera-t-il après la porte de Namur ? Qu'est-il prévu ?

Dans le contrat de gestion de la STIB, il était question d'une mise en service en 2015. Si c'est le cas, où en sont les négociations avec la commune d'Ixelles, alors qu'on sait que des réticences se sont fait entendre dans cette commune ?

Le maintien de la circulation dans un sens et la suppression des places de stationnement font également partie de mes interrogations.

Combien de places de stationnement seront-elles supprimées ? Combien de places de stationnement hors voirie sont-elles prévues ? Quel type d'offre ? En souterrain ? En surface ?

Avec les travaux en cours actuellement, les commerçants se plaignent de la perte d'une partie de leur chiffre d'affaires, et on craint qu'avec les travaux de tramification, certains ne fassent faillite. Des concertations sont-elles prévues avec eux ? Quelles sont les mesures prises pour ne pas tuer les commerces durant les travaux ?

Vous nous dites que les réponses à ces questions feront partie de l'étude qui est menée, mais j'attends cependant quelques réponses concernant la planification de la tramification du bus 71.

De voorzitter.- Mag ik de commissieleden in het algemeen, ik viseer niet speciaal mevrouw Mandaila, vragen om zich in deze commissie niet bezig te houden met kleine lokale problemen of afrekeningen met mensen die hier niet aanwezig zijn.

Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).*- *Er wordt veel gedebatteerd over tram 71 en met name over het gedeelte van het traject tussen de Naamsepoort en Delta, maar wat gebeurt er voorbij de Naamsepoort?*

Volgens het beheerscontract van de MIVB gaat de tram van start in 2015. Hoeveel staan de onderhandelingen met de gemeente Elsene, die haar twijfels heeft bij het project?

Hoeveel parkeerplaatsen zullen er verdwijnen? Hoeveel parkeerplaatsen komen er bij naast de openbare weg? Zullen dat ondergrondse of bovengrondse plaatsen zijn?

De handelaars klagen dat de huidige werken hen klanten kosten en vrezen dat de vertraming een reeks faillissementen zal veroorzaken. Overlegt u met hen? Welke maatregelen neemt u om de winkels te helpen tijdens de werken?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- La ligne de bus 71 est la plus importante de tout le réseau de la STIB. Elle traverse deux communes - Bruxelles-Ville et Ixelles - et transporte plus de 20.000 passagers par jour.

Le projet de tramification de la ligne 71 se heurte à de nombreuses résistances locales. Néanmoins, tous ceux qui pratiquent le réseau de la STIB et se penchent sur ses lignes de force ou de faiblesse sont conscients du fait que cette ligne est actuellement sursaturée et que des passagers restent régulièrement sur le carreau, faute de pouvoir monter dans le bus.

Cette saturation, outre la paralysie des bus dans le trafic, entraîne de tels retards et irrégularités qu'il arrive parfois que cinq bus se suivent à la queue leu leu place Flagey ! Cela signifie que le temps d'attente avoisine parfois la demi-heure en heure de pointe.

C'est pourquoi le groupe Ecolo soutient la tramification. Pour le tronçon qui va de la Porte de Namur à la place Fernand Coq, l'aménagement d'un piétonnier serait la solution la plus efficace et la plus facile, y compris pour les commerçants, ne fût-ce que pour des questions de livraison et de praticabilité. De nombreuses villes qui disposent d'artères commerçantes du même gabarit décident de les faire traverser par un transport public efficace, silencieux, agréable, confortable et moderne.

Nous souhaitons tous que le chantier soit réalisé de la manière la plus exemplaire possible. Ceux qui ont assisté au "Rendez-vous de progrès" de la STIB ont pu écouter un excellent exposé sur la gestion du chantier de 21km de tramway à Dijon, où les commerçants ont véritablement participé à la dynamique mise en place. Cela prouve, d'une part, la faisabilité d'un tel projet et, d'autre part, l'intérêt de la STIB à cet égard.

Nous ne pouvons que souhaiter que ce type de démarche soit soutenu, pour ne pas pénaliser les commerçants qui, une fois les travaux réalisés, seront certainement bénéficiaires d'une

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Bus 71 is de belangrijkste lijn van het MIVB-net. Ze loopt door Brussel-Stad en Elsene en vervoert ruim 20.000 passagiers per dag.*

Er is heel wat plaatselijk verzet tegen een vertramming van die lijn. Je kunt er echter niet om heen dat de lijn oververzadigd is en dat passagiers soms niet kunnen opstappen omdat een bus al vol zit. Tijdens de spits kunnen de wachttijden oplopen tot een half uur.

Ecolo steunt daarom de vertramming. Voor het traject tussen de Naamsepoort en het Fernand Cocqplein, zou een voetgangerszone de meest efficiënte oplossing zijn, ook voor de handelaars. In veel steden met grote winkelstraten wordt voor die oplossing gekozen.

Hopelijk zal de MIVB over de werken overleggen met de handelaars, zodat ze er niet te veel onder lijden. Het resultaat van de werken zal voor hen in elk geval een verbetering zijn, maar er is nog veel weerstand.

Toen u de idee afwees van een busstrook op de Elsensesteenweg, waar bus 71 het meest tijd verliest, zei u dat de politie van Elsene voortaan kordaat zou optreden tegen alle overtredingen die het busverkeer stremmen. Helaas staan er nog te vaak foutparkeerders in de weg van de bussen. Hoever staat de evaluatie van de nieuwe aanpak?

Overweegt u om de busstrook alvast tóch in te voeren, zodat vele tienduizenden mensen niet moeten wachten op de vertramming voor een beter openbaar vervoer?

amélioration de la situation. Mais il faudra inévitablement vaincre certaines résistances archaïques.

Qu'en est-il de l'évaluation de l'efficacité du contrôle du respect du Code de la route et de la fluidité de circulation des bus 71 ? Lorsque vous nous avez annoncé avoir renoncé au site propre pour le bus 71 dans la chaussée d'Ixelles, là où il perd le plus de temps, vous nous avez également dit que la police d'Ixelles serait exemplaire et que la commune d'Ixelles s'était engagée à verbaliser toute entrave à la circulation des bus. Il est malheureusement encore trop fréquent de voir des véhicules stationner impunément sur le trajet du bus. La commune d'Ixelles n'est manifestement pas disposée à remplir ses engagements.

Envisagez-vous, d'ici le déblocage du dossier de tramification, de mettre enfin en œuvre le site propre, pour améliorer la vie de plusieurs dizaines de milliers de personnes qui utilisent ce transport public au quotidien ?

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

M. Hervé Doyen.- Où en sont les relations entre la Région et les communes concernant le déploiement des lignes de tram ? D'ailleurs est-il légitime pour les communes de procéder à des concertations à cette fin ?

La gestion des transports publics est une compétence régionale et les communes sont des partenaires parmi d'autres. Il ne me semble pas logique que les communes négocient à ce propos. Et c'est un municipaliste qui vous le dit !

Concernant le développement de la ligne 9 de tram à Jette, j'ai personnellement amené le collègue et le conseil communal à considérer que nous devons être partenaires d'un projet et qu'il n'était pas question de se prosterner dans une attitude de refus. Il importe que l'ensemble des mandataires publics, et principalement les mandataires locaux, se rappellent que les transports publics relèvent d'un service destiné à transporter des personnes.

Le bus 71 transporte 20.000 passagers chaque jour. Il s'agit d'un constat formulé par la ministre, des femmes, des mamans, des travailleurs, des personnes qui ne possèdent pas de voiture. Si des collègues refusent d'entendre ce qu'est la notion de

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Kunt u de verstandhouding van het Brussels Gewest met de gemeenten inzake de invoering van nieuwe tramlijnen toelichten? Is het wel normaal dat de gemeenten daarover onderling overleggen? Openbaar vervoer is immers een gewestbevoegdheid. Ik ben voorstander van de gemeentelijke autonomie, maar er zijn grenzen.*

Ik heb er inzake de invoering van tramlijn 9 als burgemeester van Jette bij het gemeentebestuur en de gemeenteraad op aangedrongen dat we ons als loyale partners moeten gedragen en het project niet mogen boycotten.

Elke dag nemen 20.000 mensen bus 71. Het is duidelijk dat ze moet worden omgevormd tot een tramlijn en dat de gemeenten het project niet mogen dwarsbomen.

Het is trouwens volledig achterhaald om te beweren dat een tramlijn een bedreiging vormt voor winkelbuurten. In steden als Bordeaux, Metz of Brest is het tegendeel gebleken!

service public de transport des personnes, nous n'en sortirons jamais.

Par ailleurs, opposer le transport public à la réussite du commerce relève d'une conception totalement archaïque. Car là où passe le tram, à Bordeaux, Metz, Brest où ailleurs, le commerce vit, revit, explose !

M. le président.- Vous vous référez systématiquement à des exemples à l'étranger. Ne pourriez-vous pas nous citer des exemples belges ?

M. Hervé Doyen.- Je peux également mentionner les cas d'Anvers ou de Gand. Mme Delforge fait référence à une époque révolue qu'elle n'a pas connue, une époque où les trams étaient partout.

Je me souviens du G et du W barrés qui remontaient la Ville par le Boulevard Bockstaël. À l'époque, il s'agissait d'un tram vicinal. Aujourd'hui, les gens vont jusqu'à San Francisco pour voir ces trams que l'on peut prendre en marche !

Il fut un temps pourtant où nous avons ça chez nous : les étudiants couraient pour monter dans les wagons des vicinaux qui remontaient vers Wemmel et Grimbergen.

Tout cela pour dire que, premièrement, le transport public est un service public destiné aux gens qui vont travailler, chercher leur enfant, destiné aux étudiants en vadrouille,...

Deuxièmement, dans la vie quotidienne, il faut comprendre qu'il existe une génération de jeunes de moins de 25 ans qui n'ont pas et ne veulent pas de permis de conduire mais connaissent par cœur les lignes de trams et de bus. Ma fille en constitue un parfait exemple !

Ainsi, il existe une véritable culture du transport public chez les jeunes que nous, adultes, personnes plus âgées ne soupçonnons pas !

C'est pourquoi le transport public peut faire vivre le commerce et même le développer, comme le démontrent toutes les villes.

Concernant la question du service public, quel est, à l'heure d'aujourd'hui, l'état des relations avec la commune d'Ixelles ? D'autre part, comment se situe la Ville de Bruxelles par rapport à ce projet ?

De voorzitter.- U verwijst altijd naar buitenlandse steden. Waarom neemt u geen Belgische voorbeelden?

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik zou ook naar Antwerpen of Gent kunnen verwijzen.*

Ik herinner me nog dat er vroeger veel meer tramlijnen waren in Brussel. De trams reden toen tot in Wemmel of Grimbergen.

Het openbaar vervoer is een vorm van openbare dienstverlening voor mensen die naar hun werk gaan, hun kinderen gaan ophalen, studenten die een uitstapje maken enzovoort.

Er zijn trouwens veel jongeren die geen rijbewijs hebben of willen, maar zich zeer vlot met het openbaar vervoer verplaatsen. Oudere mensen zijn zich daar vaak niet van bewust.

Het openbaar vervoer is goed voor winkelbuurten en kan zelfs nuttig zijn om ze verder te ontwikkelen.

Kunt u de relatie met de gemeente Elsene toelichten? Hoe stelt Brussel-Stad zich op?

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

M. Emir Kir.- Le contrat de gestion a été adopté par le gouvernement et prévoit une tramification à cet endroit. J'ai eu moi-même l'occasion de participer à des concertations avec vous sur cette question. À titre personnel, je suis favorable au tram, notamment pour des raisons de sécurité. En effet, le tram circulant dans des rails, il ne sort jamais de sa trajectoire, ce que je considère donc comme un indéniable avantage en matière de sécurité.

M. le président.- Il ne dévie jamais de sa trajectoire, sauf quand il déraile...

M. Emir Kir.- Reconnaissons que c'est un incident très rare. Pour le bus, en revanche, on ne peut pas en dire autant, puisqu'il prend beaucoup plus de place et qu'il n'est pas contraint par des rails.

Dans ce dossier, nous avons bien entendu le point de vue de la commune, qui est totalement divergeant. Tous ceux qui sont ici présents peuvent évidemment comprendre l'inquiétude des commerçants et des riverains, ainsi que les problèmes potentiels. C'est pour cette raison que le groupe PS propose de poursuivre le dialogue avec la commune d'Ixelles, les commerçants et les riverains afin de trouver une issue favorable.

Je voudrais rappeler à la commission que vous avez pris l'initiative de rencontrer une autre commune, ses habitants et ses commerçants et qu'il a été alors possible de trouver une issue favorable au niveau de la chaussée de Louvain. Une rencontre avec les différentes parties concernées est donc toujours intéressante, mais cela ne veut pas dire qu'il faille renoncer à des projets.

Je vois réagir quelques collègues présents, dont M. Jef Van Damme, et, sans vouloir entrer dans un débat avec certains, je voudrais rappeler qu'à aucun moment le projet dont il a été question dans une autre commune n'a été adopté par le gouvernement, qu'il n'a fait l'objet d'aucun dépôt de permis d'urbanisme et qu'il n'a jamais été présenté à la population.

Quand on se dit favorable à la participation et à la concertation, on l'est non seulement à l'avenue du Port mais aussi partout ailleurs. Je suis pour la participation dans tous les quartiers et dans toutes

De voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir (in het Frans).- *Het beheerscontract, waarin de vertramming van lijn 71 opgenomen is, werd goedgekeurd door de regering. Persoonlijk ben ik voor een tram, omdat die nooit van zijn route afwijkt en daardoor veiliger is.*

De voorzitter (in het Frans).- *Tenzij hij ontspoord...*

De heer Emir Kir (in het Frans).- *Dat gebeurt erg zelden. Bussen kunnen daarentegen wel afwijken en nemen meer plaats in.*

De gemeente is tegen de vertramming. Het is begrijpelijk dat de handelaars en omwonenden ongerust zijn en daarom stelt de PS voor om met al deze betrokken partijen samen te zoeken naar de beste oplossing.

Een dergelijke dialoog heeft vrucht afgeworpen in het geval van de Leuvensesteenweg. Gesprekken zijn altijd interessant, maar dat hoeft nog niet te betekenen dat je een project moet opgeven.

Ik zie sommigen reageren en wil er toch even op wijzen dat het project voor de Leuvensesteenweg nooit goedgekeurd werd door de regering, dat er geen stedenbouwkundige vergunning werd aangevraagd en dat het nooit aan de bevolking werd voorgesteld.

Wie voorstander is van overleg, moet consequent zijn en overleg steunen in alle wijken en gebieden van het gewest. Het was ik trouwens die destijds het project van de Havenlaan heb stilgelegd voor een overleg met de bevolking.

Dit soort delicate projecten is niet gemakkelijk, maar het Brussels Gewest heeft zijn daadkracht in dergelijke gevallen al aangetoond. Ik vertrouw er dan ook op dat de minister de gemeente Elsene kan overtuigen.

les zones de notre Région. C'est d'ailleurs moi qui, à l'époque, avait arrêté le projet de l'avenue du Port afin qu'on ait l'occasion de consulter la population. Faire des raccourcis par rapport à certaines situations, ce n'est pas acceptable.

Je m'en remets donc à la sagesse de la ministre tout en lui disant qu'il n'est jamais facile de faire travailler des entités ensemble. La Région bruxelloise a cependant déjà démontré à suffisance qu'elle arrive à avancer dans des dossiers délicats. Ce que vous avez fait très récemment dans une autre commune en est la preuve. Nous vous faisons donc confiance pour poursuivre le dialogue avec la commune d'Ixelles.

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Je me réjouis de ce que le gouvernement s'intéresse enfin à la tramification du bus 71, qui a déjà été approuvée à différents niveaux.*

De quel incitant disposez-vous pour démarrer comme prévu les premiers travaux à Ixelles, même avec l'opposition de la commune ? La concertation avec les habitants et les commerçants est bien sûr indispensable, mais il faut pouvoir trancher à un moment donné.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Avant toute chose, il y a lieu de rappeler que le projet de convertir en tram la ligne de bus 71, qui est aujourd'hui la ligne de bus la plus fréquentée du réseau de la STIB, n'est pas nouveau. Le projet figurait dans le document "Vision 2020" édité par la STIB en 2002 ; il a été repris dans la liste des projets à étudier dans le précédent contrat de gestion de la STIB 2007-2012 ainsi que dans le Plan Iris 2.

La décision reprise dans le nouveau Contrat de gestion de la STIB n'est donc qu'une confirmation des décisions antérieures, tout en précisant cette fois la priorité à donner à la concrétisation de ce

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik ben het niet volledig eens met de vorige spreker, maar ik ga daarover nu niet in debat. Het gaat hier wel degelijk over de vertramming van bus 71, die al op verschillende niveaus is goedgekeurd. Ik ben heel blij dat de regering daar eindelijk werk van maakt.

Welke stok achter de deur hebt u om zoals gepland de eerste werken te starten in de gemeente Elsene, zelfs als die er tegen is? Uiteraard moet er overleg zijn met de bewoners en met de handelaars. Dat is al heel lang het geval, maar op een bepaald moment moet de knoop worden doorgemaakt. Het is al eerder gebeurd dat gemeenten goede projecten tot op het laatste moment bestrijden en soms ten onrechte hun zin krijgen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het omvormen van buslijn 71, de drukste lijn van het MIVB-net, in een tramlijn is geen nieuw project. Het is opgenomen in het document Visie 2020, de lijst met de te bestuderen projecten van het beheerscontract 2007-2012 en het Iris 2-plan.*

De beslissing in het nieuwe beheerscontract is dus slechts een bevestiging van de voorgaande beslissingen. Ditmaal wordt echter verduidelijkt welke voorrang moet worden gegeven aan de concretisering van dit project tussen de Naamse Poort en Delta.

De omschrijving van het project, de

projet entre la Porte de Namur et Delta.

La définition du projet, les profils d'aménagement proposés et les mesures nécessaires en termes de circulation afin de permettre à cette nouvelle ligne de tram de rouler dans de bonnes conditions de régularité ont été étudiés par le bureau d'étude Tritel en 2008 et 2009 en étroite collaboration entre la STIB et Bruxelles Mobilité.

Compte tenu de la décision prise par le gouvernement dans le cadre de l'adoption du nouveau contrat de gestion de la STIB, la Région et la STIB vont tout prochainement transmettre à la commune d'Ixelles toutes les informations requises sur les rétroactes du dossier, les études réalisées ainsi que les différentes alternatives envisagées avant que le gouvernement ne prenne sa décision.

Les profils d'aménagement seront, en outre, adaptés par rapport à l'étude de Tritel en fonction des précisions qui figurent dans le contrat de gestion, et en particulier le souhait de maintenir un sens de circulation dans la chaussée d'Ixelles.

On se trouve pour l'instant dans la phase d'initialisation du projet. L'étude va être lancée prochainement. Elle devra déterminer le tracé exact de la ligne, les aménagements spécifiques à prévoir, le phasage des travaux, etc. En effet, il y a évidemment tout le parcours de la chaussée d'Ixelles, mais ensuite il faut encore parvenir à Delta et pour cela il est nécessaire de définir précisément un tracé. Cependant, il n'y a pas de travaux prévus dans un délai d'au moins deux ans pour ce projet.

Conformément à la décision du gouvernement, la commune sera étroitement associée à la préparation du dossier de demande de permis d'urbanisme, qui devra contenir un rapport d'incidences qui répondra aux différentes préoccupations exprimées par les autorités communales et les riverains.

Dès lors, il est prématuré de préciser combien de places de stationnement devraient être supprimées dans la chaussée d'Ixelles ni la manière dont celles-ci seront compensées. Ces questions devront être examinées en concertation avec la commune en veillant à optimiser l'utilisation des parkings existants ou saisir des opportunités liées à des projets de construction dans le périmètre concerné.

aanlegprofielen en de verkeersmaatregelen die nodig zijn om deze tramlijn stipt te laten rijden, werden in 2008 en 2009 door het studiebureau Tritel bestudeerd in nauwe samenwerking met de MIVB en Mobiel Brussel.

Het gewest en de MIVB zullen binnenkort de gemeente Elsene contacteren om haar alle informatie te bezorgen over de voorgeschiedenis van het dossier, de studies en de overwogen alternatieven. Pas daarna zal de regering een beslissing nemen.

Bovendien zullen de aanlegprofielen uit de studie van Tritel worden aangepast om een rijrichting op de Elsensesteenweg te behouden.

We zitten in de opstartfase. De studie zal binnenkort van start gaan. Ze moet het exacte tracé van de lijn bepalen, alsook de specifieke weginrichtingen en de fasering van de werken. Het zal nog minstens twee jaar duren voordat er met de werken wordt gestart.

De gemeente zal nauw betrokken worden bij de voorbereiding van het dossier voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning. Dat moet immers een effectenrapport bevatten dat rekening houdt met de behoeften van de gemeente en de buurtbewoners.

Het is nog te vroeg om te zeggen hoeveel parkeerplaatsen er op de Elsensesteenweg zullen worden afgeschaft en hoe die zullen worden gecompenseerd. Die vragen zullen worden bestudeerd in overleg met de gemeente.

Wij moeten er ook voor zorgen dat de handelszaken niet te veel hinder van het project ondervinden. De federale wetgeving voorziet in een vergoeding voor de handelaars, maar de beste manier om de handelaars te beschermen bestaat erin om de werken zo kort mogelijk te houden, ze in fasen uit te voeren en ervoor te zorgen dat de handelszaken bereikbaar blijven tijdens de werken.

Talrijke voorbeelden in België en in het buitenland hebben aangetoond dat een dergelijk project een uitgelezen kans is om de stad en de handelszaken nieuw leven in te blazen.

Bij de uitwerking van het project zal daarom bijzondere aandacht worden geschonken aan de

Des réponses devront également être apportées quant aux conditions de livraison aux commerces ainsi que sur l'organisation et la durée du chantier. Des possibilités d'indemnisation des commerçants existent dans la législation fédérale, mais il est évident que c'est surtout le raccourcissement de la durée du chantier, son organisation par phases et le maintien maximal de l'accessibilité des commerces durant le chantier qui seront de nature à préserver leur activité dans les meilleures conditions possibles.

De nombreux exemples en Belgique et à l'étranger dans des situations comparables ont montré que ce type de réalisation représente une réelle opportunité de revitalisation urbaine et commerciale. C'est bien dans cet esprit que la Région et la STIB souhaitent collaborer avec la commune d'Ixelles à la réussite de ce projet.

Il est entendu que, lors de l'élaboration du projet, une attention particulière sera accordée à divers points :

- le cheminement des modes doux de déplacement ;
- les livraisons ;
- les mesures à prendre pour la protection des commerces avoisinants ;
- l'offre en stationnement ;
- l'accessibilité d'Ixelles à la Petite ceinture ;
- la collaboration avec la commune tout au long du projet ;
- etc.

Je voudrais encore répondre par rapport à certains éléments qui sont intervenus dans le débat. Concernant la conversation que j'ai eue dans le passé avec la commune sur une phase test pour le bus 71, cette phase n'a pas encore démarré, car elle était liée à la réfection des trottoirs. Je voudrais exprimer ma très grande déception : ces travaux auraient dû commencer au mois de mars de l'année dernière. Et c'est la commune qui a fait en sorte qu'on ne puisse pas commencer ces travaux.

La commune est d'accord de supprimer les emplacements de parking le long de la chaussée

weg die de zachte vervoersmodi moeten afleggen, de leveringen, de bescherming van de naburige handelszaken, het parkeeraanbod, de toegankelijkheid van Elsene ter hoogte van de Kleine Ring en de samenwerking met de gemeente.

De gemeente is ermee akkoord gegaan om de parkeerplaatsen langs de Elsensesteenweg af te schaffen opdat wij zouden kunnen testen of dit de reissnelheid van bus 71 verbetert. Nu houden die parkeermanoeuvres het verkeer voortdurend op.

De werken voor dat proefproject hadden vorig jaar in maart van start moeten gaan, maar dat project hangt af van de renovatie van de trottoirs en de gemeente heeft altijd redenen gevonden om die werken uit te stellen. Dat is bijzonder vervelend.

(Samenspraak)

d'Ixelles. En effet, ce mouvement de voitures qui se garent et sortent des emplacements est la cause des arrêts incessants des bus et des voitures. Ce sera un élément essentiel pour évaluer si on peut faire rouler les bus sans site propre. Nous n'avons pas encore pu commencer ce test. Il y avait toujours des raisons pour ne pas commencer la réfection des trottoirs.

Je m'excuse de parler de manière agitée, mais il s'agit d'un dossier qui joue sur les nerfs. Je suis sincère.

(Colloques)

Mme Gisèle Mandaila.- La dernière fois, nous étions toutes les deux en colère parce que les travaux des trottoirs n'avançaient pas.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Voilà. Maintenant, des travaux ont eu lieu à la Porte de Namur. Nous voulons vraiment commencer la réfection des trottoirs. Il y a encore eu des problèmes, mais nous allons quand même faire ces travaux, aussi vite que possible.

Nous voulons réaliser les travaux au plus vite pour rassurer les commerçants et pour diminuer au maximum les nuisances.

Nous avons également toujours l'intention de tester s'il y a une amélioration de la vitesse des bus 71 lorsqu'on enlève les emplacements de stationnement sur la chaussée d'Ixelles. Si cela ne s'avère pas suffisant, nous créerons un site propre. En outre, dans le même temps, nous préparons le projet de tramification de la ligne 71. Les études vont être lancées.

Plusieurs parlementaires ont demandé ce qui peut être fait si une commune refuse de collaborer à des projets essentiels pour les transports publics et la Région. Je vous renvoie à l'article 13 du contrat de gestion, qui est relatif à la collaboration avec les pouvoirs locaux en Région de Bruxelles-Capitale et dans lequel des mesures sont prévues pour de tels cas.

La Région s'engage à rechercher une solution avec les communes concernées, et elle dispose de douze mois pour l'identifier. Après ce délai, la STIB est libre d'adapter son offre conformément à l'esprit des plans directeurs approuvés. La situation a donc

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).*- *De vorige keer waren wij alle twee kwaad omdat de werken aan de trottoirs niet vooruit gingen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ondertussen hebben er werken plaatsgevonden aan de Naamse Poort. Wij moeten de werken aan de trottoirs zo snel mogelijk uitvoeren om de hinder voor de handelaars te beperken.*

Wij willen ook nog altijd testen of de snelheid van bus 71 kan worden verbeterd door de parkeerplaatsen op de Elsensesteenweg af te schaffen. Als dat niet voldoende blijkt, zullen we een busbaan aanleggen. Tegelijkertijd blijven we aan het tramproject werken. De studies zullen binnenkort van start gaan.

Meerdere parlementsleden hebben gevraagd wat er kan worden gedaan als een gemeente weigert om mee te werken aan projecten die belangrijk zijn voor het openbaar vervoer en voor het gewest.

Artikel 13 van het beheerscontract van de MIVB regelt de samenwerking met de plaatselijke besturen. Het gewest krijgt een jaar de tijd om een oplossing te zoeken met de betrokken gemeenten. Nadien mag de MIVB haar aanbod aanpassen in de geest van de richtplannen.

Die situatie is dus voorzien, maar net zoals de heer Kir ben ik van oordeel dat het beter is om een akkoord te bereiken. Ik ben altijd bereid om te discussiëren en uit te leggen waarom een project belangrijk is.

Ik blijf ervan overtuigd dat de vertraming van

été prévue.

J'estime tout comme M. Kir qu'il est évidemment préférable de parvenir à un accord. J'ai toujours été disposée à discuter et à expliquer en quoi un projet est essentiel. Je suis convaincue que la tramification de la ligne 71 dans la chaussée d'Ixelles est un projet essentiel qui sera bénéfique aux Ixellois et aux commerces de la chaussée d'Ixelles.

Le bus 71 n'est pas seulement utilisé par des personnes qui traversent la commune, comme en témoignent les nombreux appels d'Ixellois à l'ombudsmen de la commune quand le bus 71 est dévié, par exemple à cause de travaux.

Ce sont aussi des gens qui doivent se rendre dans le quartier qui utilisent ce bus, qu'ils y habitent, qu'ils y fassent leurs courses ou qu'ils se rendent à la maison communale.

Je souligne mon ouverture au dialogue.

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons rencontré à de multiples reprises les commerçants des chaussées d'Ixelles et de Wavre pour leur exposer le projet. Ils étaient très enthousiastes et je ne comprends donc pas l'agitation actuelle. Nous ne manquerons pas d'éclaircir les choses au plus vite auprès des commerçants, des habitants et des responsables communaux.

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

Mme Gisèle Mandaila.- Je vous remercie pour votre réponse. Ma question a été déposée en février, donc avant les éclaircissements que vous nous avez donnés sur la mise en œuvre de cette tramification.

Le groupe FDF plaide en faveur de ce projet. Je vous interroge souvent sur ce quartier que je fréquente ; je fais mes courses à Matonge ; mon fils va à l'école à Ixelles ; il m'arrive d'y laisser ma voiture pour me rendre en bus à l'ULB ou chez ma mère qui habite près du cimetière d'Ixelles. Donc, je connais très bien cette ligne. Depuis que j'ai 12 ans, le 71, c'est mon bus.

lijn 71 een goede zaak is voor de Elsenars en de handelaars in de Elsensesteenweg.

Bus 71 wordt niet alleen gebruikt door personen die de gemeente doorkruisen, maar ook door mensen die in de wijk wonen, er hun boodschappen doen of naar het gemeentehuis moeten.

(verder in het Nederlands)

We hebben in het verleden al heel wat gesprekken gehad met de handelaars van de Elsense- en de Waversesteenweg om het project uit te leggen. Ze waren heel positief en ik begrijp niet goed waarom er opnieuw beroering is ontstaan. Het is zeker de bedoeling om zo snel mogelijk opnieuw gesprekken aan te knopen met de handelaars, de bewoners en natuurlijk ook het gemeentebestuur, om degelijke informatie te verstrekken over onze intenties.

De voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).*- *Het FDF is voorstander van het project. Ik ken Elsene zeer goed en neem al sinds mijn twaalfde vaak bus 71.*

Mijn fractie is voorstander van de invoering van een tramlijn, maar we hebben wel bedenkingen bij de planning. De tramlijn zou namelijk in 2015 operationeel moeten zijn, en het is nu al 2013.

Het is ook normaal dat winkeliers zich zorgen maken omdat ze helemaal geen informatie krijgen over de werkzaamheden. Er circuleert trouwens een petitie tegen de tramlijn. We hebben het recht om op de hoogte worden gehouden over de

Nous sommes donc favorables à une telle tramification, mais il est normal que je vous pose des questions techniques et que je vous interroge sur le phasage du chantier. La tramification est annoncée pour 2015 et nous sommes déjà en 2013...

S'agissant des commerçants, il est normal qu'ils s'interrogent, car aucune information ne leur est donnée sur les travaux. En outre, une pétition circule contre la tramification, émanant d'élus ixellois. Nous sommes en droit de connaître l'état des négociations avec la commune d'Ixelles. Il en est de même pour d'autres éléments, comme les trottoirs.

Mais nous attendrons les conclusions de l'étude avant de vous poser d'autres questions plus précises.

Quoi qu'il en soit, les FDF sont favorables à la tramification.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉCILE JODOGNE

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

**concernant "l'avis positif du gouvernement
relatif au projet de lignes de tram
transrégionales".**

M. le président.- Je suis étonné de constater que le Bureau a accepté cette interpellation et l'a inscrite à l'ordre du jour. Nous avons décidé à l'unanimité d'organiser une sous-commission pour traiter ce dossier. Les auditions sont en cours, nous avons commencé le travail, il est donc surprenant de poser cette interpellation maintenant, dans cette commission.

La parole est à Mme Jodogne

Mme Cécile Jodogne.- J'ai moi-même été surprise, mais de l'avis du gouvernement. Je pense que nous

onderhandelingen met de gemeente Elsene.

We zullen de studieresultaten afwachten voordat we nog meer vragen stellen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE

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

**betreffende "het positieve advies van de
regering over het plan voor transregionale
tramlijnen".**

De voorzitter.- Het verbaast mij dat het Bureau deze interpellatie aanvaard heeft, aangezien deze commissie een subcommissie opgericht heeft over deze kwestie, die nog bezig is met hoorzittingen.

Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Terwijl een parlementaire subcommissie werkt aan een*

ne pouvons pas ne pas réagir au fait que le gouvernement décide seul alors même que nous avons organisé une sous-commission pour permettre au parlement d'adopter une résolution concernant ce projet. Quand, dans la presse du 28 février dernier, j'ai appris que " le gouvernement bruxellois avait émis un avis positif à propos du projet des lignes de tram transrégionales", j'ai, en effet, été plus que surprise.

Il est vrai qu'entre le dépôt de cette interpellation posée en réaction aux déclarations du gouvernement telles que rapportées dans la presse et aujourd'hui, j'ai eu la possibilité de lire le communiqué de presse de la ministre, de lire l'avis du gouvernement et celui de la STIB.

Mes questions ne préjugent en rien du travail qui est fait en sous-commission et, au contraire, permettront d'illustrer ou de renforcer notre réflexion. Le travail de la sous-commission est un travail lent qui demande réflexions, recherches et auditions. C'est tout à fait normal, mais le problème est que pendant ce temps le gouvernement a pris une décision.

Nous sommes au début de la procédure de consultation dans le cadre du Plan MER (évaluation des incidences environnementales), quelle est, dès lors, la valeur de l'engagement que prend ici le gouvernement ? Avait-il une planification prévue, qui l'aurait contraint à prendre si rapidement une décision ?

C'était fin février, en dehors de l'enquête publique officielle clôturée le 11 janvier. Ce ne sont donc pas les délais de l'enquête publique qui justifient la réaction du gouvernement. Y'avait-il une demande pressante du gouvernement flamand ? N'aurions-nous pas pu attendre que le parlement rende son avis afin d'éclairer la future décision gouvernementale ?

Les points que je tenais à souligner concernaient la valeur de cet engagement. En effet, un avis favorable n'équivaut pas encore à un avis de principe. Certains font la différence entre les études, le démarrage,... Tout cela demeure un peu flou, ce qui est inquiétant.

Le gouvernement a-t-il obtenu des garanties pour que ce projet soit élaboré en complémentarité, voire en commun et non en concurrence, entre la STIB et

resolutie over dit onderwerp, wat begrijpelijkerwijs enige tijd in beslag neemt, neemt de regering wel een unilaterale beslissing. We kunnen daar moeilijk niet op reageren. Mijn vragen kunnen het werk van de subcommissie alleen maar vooruithelpen.

De consultatieprocedure in het kader van het MER-plan is pas gestart. Wat is dan ook de waarde van het positieve advies van de regering over het plan voor transregionale tramlijnen? Was de regering door een of andere planning verplicht om zo snel te beslissen?

Met de termijnen voor het openbare onderzoek heeft dat alvast niets te maken, want dat onderzoek was al afgesloten. Was er een dringende vraag van de Vlaamse regering? Kon de regering niet wachten op een advies van het parlement?

Een gunstig advies is nog geen principiële akkoord. Sommigen maken een onderscheid naargelang het tijdstip van een advies in de procedure. Dat werkt allemaal nogal verwarrend.

Heeft de regering garanties gekregen dat de MIVB en De Lijn het project samen zullen uitwerken, zodat het niet alleen de pendelaars, maar ook de Brusselaars ten goede zal komen?

Welke uitbreidingen kan de MIVB vragen in Vlaanderen? Wat is haar agenda?

De MIVB geeft een duidelijker advies dan de regering en vraagt om een akkoord tussen Vlaams-Brabant, De Lijn en de MIVB over de financiering. De gekozen lijnen moeten complementair zijn, zoals u ook zei in uw persmededeling.

De grote afwezigheid in het hele debat is de TEC. Haar netwerk is niet rechtstreeks verbonden met het Brussels Gewest, maar in het project voor transregionale lijnen is het zuiden van Brussel volledig afwezig en dat is een probleem.

Brussel en de MIVB moeten de motor zijn van de complementariteit en moeten de TEC en Waals-Brabant bij het dossier betrekken.

Stelt het gunstige advies van de regering voldoende eisen en maakt het voldoende voorbehoud bij het project van De Lijn? Projecten die prioritair zijn voor Brussel en de Brusselaars mogen niet gehypothekerd worden.

De Lijn au bénéfice des navetteurs francophones et flamands, du Brabant flamand et surtout de Bruxelles ?

Par rapport à cela, quels sont les projets d'extension que la STIB pourra demander en Flandre ? Avec quel agenda ? Toutes ces questions ont déjà été évoquées clairement.

L'avis de la STIB - que je trouve personnellement plus clair que celui du gouvernement - mentionne clairement qu'il est nécessaire de mettre en place un accord de réciprocité entre le Brabant flamand, De Lijn et la STIB au niveau des investissements et des financements. De même, concernant le choix des lignes, une complémentarité est indispensable, comme vous l'indiquiez dans votre communiqué de presse.

Néanmoins, il nous semble que demeure un grand absent par rapport à toutes ces démarches et ce, même si vous y faites allusion au niveau de l'avis du gouvernement. Je veux parler du TEC et de la problématique qui y est liée.

Évidemment, leurs transports ne sont pas en connexion directe avec la Région bruxelloise, mais nous avons évoqué dans nos débats en sous-commission, l'absence totale de projets pour le sud de Bruxelles au niveau des lignes transrégionales.

C'est également un problème pour le Brabant wallon. Or, il nous semble qu'à ce niveau, Bruxelles et la STIB pourraient être un moteur pour renforcer les complémentarités et associer les transports du TEC pour ce qui concerne la desserte du sud de Bruxelles et du Brabant wallon à travers le Brabant flamand et, plus particulièrement, la commune de Rhode-Saint-Genèse, voire aussi celle de Linkebeek.

Concernant l'avis favorable, il s'agit de choses qui ont très peu été évoquées et portées à la connaissance du public.

Ma dernière question relève d'une inquiétude. Cet avis favorable est-il suffisamment exigeant et prudent en même temps, par rapport au projet De Lijn ? En effet, il convient véritablement de ne pas hypothéquer des projets prioritaires pour Bruxelles et les Bruxellois.

L'avis de la STIB est très clair à ce niveau-là : il

De MIVB is in dat verband erg duidelijk: eventuele investeringen in transregionale lijnen mogen niet ten koste gaan van andere investeringsprojecten van de MIVB, die al lang geprogrammeerd zijn en die in het beheerscontract staan. Dit nieuwe project komt daar helemaal niet in voor. Nochtans zijn de regering en de MIVB al lang genoeg op de hoogte.

U hebt aan voldoende vergaderingen deelgenomen om te beseffen dat de meeste parlementsleden bezorgd zijn over dit project. Het gunstige advies van de regering dringt mogelijk onvoldoende aan op de voorwaarden die de MIVB en de regering stellen om de transregionale lijnen te aanvaarden: geïntegreerd tariefplan, complementariteit van het aanbod, geen negatieve impact op investeringen elders, een stadstram in plaats van een sneltram, enzovoort.

Nu is er alleen vaag sprake van respect voor de Brusselse stedelijke kenmerken. In principe is dit een goed project, maar niet tegen elke prijs en niet ten koste van de Brusselse prioriteiten.

faut à tout prix garantir que les constructions ou investissements qui seront faits pour ces éventuelles lignes transrégionales ne se fassent pas au détriment d'autres projets d'investissement de la STIB, programmés de longue date et dans votre contrat de gestion.

Celui-ci ne fait pas du tout allusion à ce projet, même pas dans l'évocation des projets au-delà de 2017. Or, si je ne m'abuse, le Plan MER est programmé pour l'horizon 2020.

Pourtant, le gouvernement se prononce, des enquêtes publiques sont menées, la STIB et Bruxelles Mobilité travaillent à la question depuis 2009 en collaboration avec De Lijn.

Plusieurs éléments sont étranges. Vous avez assisté à quelques-unes des réunions (présentation générale, sous-commissions, ...) et vous avez certainement compris les inquiétudes importantes émanant de la plupart des députés présents. L'avis du gouvernement manque peut-être de prudence et n'est pas assez clair sur les exigences que la Région bruxelloise et la STIB pourront mettre pour accepter la réalisation de ces lignes transrégionales qui sont, en soi, un objectif positif.

Personne ne s'est exclamé en disant que c'était un mauvais projet, mais cela ne peut se faire à n'importe quel prix ni au détriment des priorités que Bruxelles et les Bruxellois se sont fixés.

Il me semble que, dans ce que j'ai lu dans la presse, y compris dans le communiqué, il n'y a pas assez d'affirmations disant que si l'avis est favorable, les conditions restent importantes : plan tarifaire intégré, complémentarité avec la STIB, pas d'incidence négative sur les investissements prévus par ailleurs, choix d'un tram urbain et non d'un tram express, etc. On parle du respect des caractéristiques urbaines bruxelloises, ce qui est relativement vague : on ne veut pas de quai à un mètre de haut, par exemple.

Il me semblait qu'on ne pouvait pas ne pas réagir par rapport à un acte du gouvernement, avec la publication d'un communiqué de presse en attente d'une résolution du parlement. Le gouvernement a pris position sans attendre la résolution du parlement.

Discussion

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- J'ai aussi été particulièrement surprise, et je souhaiterais rebondir sur les propos de ma collègue pour vous faire part de l'inquiétude du MR quant à la façon dont ce dossier est géré. Si nous nous félicitons du fait que le gouvernement bruxellois prenne position - ce qui est nécessaire pour envoyer un signal à la Région flamande -, il n'en demeure pas moins qu'il est dommage que, du côté bruxellois, nous ne nous soyons pas coordonnés entre exécutif et action parlementaire.

Au moment où nous apprenions par la presse, fin février, que le gouvernement prenait position, le parlement se lançait dans une analyse posée du dossier en en vue d'émettre des recommandations solides et claires pour nourrir la position bruxelloise.

L'ensemble des groupes politiques présents dans cette commission travaille dans le cadre de cette sous-commission sur un texte, après avoir auditionné les différents experts. Ce dossier mérite bien un examen approfondi par le parlement, d'autant que l'argument des délais ne nous paraît pas ici pertinent pour une prise de position, puisque les travaux de la sous-commission avancent relativement vite. En effet, l'ensemble des groupes se trouve assez bien sur la même longueur d'onde quant aux nécessités de bien étudier et fixer les équilibres à respecter.

Dès lors, le gouvernement a-t-il pris en considération les demandes de précautions déjà soulevées par le parlement? Quelles sont, précisément, les fameuses conditions assorties à l'avis positif du gouvernement?

Nous souhaiterions avoir le détail de ces conditions. C'est indispensable, car dans le cadre de la sous-commission, nombreuses étaient les questions des députés concernant la note stratégique préalable reprenant les besoins propres et la vision du réseau intrabruellois, l'objectivité et l'indépendance de l'étude, la possibilité pour la Région de proposer un autre ordre de priorité pour la mise en œuvre des lignes circulant sur son territoire et retenues dans le plan 2020 de De Lijn, la fixation des objectifs en matière de report modal

Bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *Namens de MR wil ik mijn bezorgdheid uiten over de manier waarop u dit dossier aanpakt. Het is goed dat de Brusselse regering een standpunt inneemt over de plannen van het Vlaams Gewest, maar het is jammer dat het parlement er niet bij wordt betrokken.*

Toen we eind februari in de krant lazen dat de Brusselse regering een standpunt voorbereidde, begon het parlement het dossier te bestuderen met de bedoeling om aanbevelingen te formuleren.

Er werden hoorzittingen georganiseerd, waarna alle fracties samen een tekst voorbereidden. Dit dossier verdient de volle aandacht van het parlement. Volgens ons mag er niet met termijnen worden geschermd: de werkzaamheden van de commissie vorderen immers gestaag. Iedereen zit namelijk op dezelfde golflengte.

Heeft de regering rekening gehouden met de opmerkingen van het parlement? Wat zijn de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan opdat de regering een positief advies verstrekt?

We willen gedetailleerde informatie over die voorwaarden. De commissieleden hebben heel wat vragen, onder meer over de objectiviteit van de studie, de mogelijkheid voor het Brussels Gewest om een andere volgorde voor de realisatie van tramlijnen van De Lijn op Brussels grondgebied te bepalen enzovoort.

Mijn fractie eist dan ook dat de regering het parlement voldoende betreft bij dit gevoelige, complexe dossier.

sur la zone concernée, l'évaluation du nombre d'usagers concernés par les remaniements des lignes actuelles induits par les lignes transrégionales, l'obligation de complémentarité avec le RER ou encore l'exclusion de toute possibilité de faire porter, par certaines formules, le coût des infrastructures sur le prix des titres de transport.

Les préoccupations sont nombreuses et dépassent le clivage majorité-opposition. Mon groupe demande par conséquent que le gouvernement prête, dans le traitement de cette question, davantage d'attention au travail parlementaire fourni sur ce dossier délicat et complexe.

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

Mme Céline Delforge.- Nous avons appris de manière indirecte, entre autres par la presse, l'existence du projet de lignes de tram transrégionales. Ce n'est que parce nous avons commencé à vous interpellier sur ce sujet il y a six mois que le gouvernement a enfin appris que le parlement souhaitait se faire entendre sur les plans qui sont mis en œuvre. Sinon, il n'en aurait même pas été question, ni dans la presse ni au parlement !

Alors que les mots "concertation", "consultation" et "participation" ont été abondamment évoqués dans les interpellations précédentes, il est particulier de constater que tout se passe à ce point "en chambre", en toute discrétion, pour un projet d'une telle envergure.

En tant que membre de la majorité, mais aussi du parlement, je juge très cavalière cette façon de procéder. Nous prenons connaissance aujourd'hui seulement, grâce à notre volontarisme parlementaire, d'un projet qui est en gestation depuis 2009, qui implique un accord avec une autre Région ainsi que des investissements et des structurations de réseaux importants.

Au moment de faire passer ce point au gouvernement, le souhait du parlement de se faire entendre a-t-il été pris en compte ? Les parlementaires, qui représentent les Bruxellois, semblent avoir été négligés dans ce dossier. Des projets d'une telle envergure ne peuvent pas être menés dans notre Région sans un minimum de transparence, de participation et de consultation.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *We hebben via de pers moeten nemen dat De Lijn plannen voor transregionale tramlijnen koestert. Pas nadat we u begonnen te interpellieren over het onderwerp, besefte de regering eindelijk dat het parlement bij de zaak moest worden betrokken.*

Het is verbijsterend dat dit dossier grotendeels binnenskamers wordt behandeld, zonder overleg.

Eigenlijk worden we nu pas ingelicht over een plan waarover al sinds 2009 achterkamertjespolitiek wordt gevoerd. Het gaat nochtans over een dossier waarover een akkoord moet worden gesloten met een ander gewest, waarmee aanzienlijke investeringen gepaard gaan enzovoort.

Houdt de regering voldoende rekening met de eis van het parlement om bij het dossier te worden betrokken? Dergelijke dossiers moeten op een transparante manier worden aangepakt, met voldoende overleg en participatie.

Hebt u de andere mogelijke tramlijnen die De Lijn overwoog tegen 2020 voldoende bestudeerd?

Over het samenwerkingsakkoord van 1991 zal opnieuw worden onderhandeld. Zullen die onderhandelingen enkel over de voornoemde tramlijnen gaan, of zal er ook over de bediening van andere verkeersassen kunnen worden gesproken? Veel lijnen van de TEC en De Lijn zijn hoofdzakelijk bedoeld voor pendelaars en schoolgaande jeugd uit de Rand en beantwoorden

S'est-on autorisé, au niveau interne bruxellois, à envisager les autres lignes qui étaient suggérées ? Avez-vous réellement étudié d'autres possibilités de lignes que celles qui sont envisagées par De Lijn dans le cadre de sa vision d'un réseau complet à l'horizon 2020 ?

Par ailleurs, la renégociation de l'accord de coopération de 1991 portera-t-il uniquement sur ces lignes ? Sera-t-il possible de rediscuter de l'exploitation d'axes structurants comme la chaussée de Waterloo, qui sont à l'heure actuelle desservis uniquement par le TEC et De Lijn ? Ceux-ci répondent sans conteste aux besoins de transport scolaire et de déplacements du domicile au lieu de travail, mais certainement pas aux besoins des Bruxellois, ni en amplitude, ni en intensité ni en fréquence.

Or, le fait que la chaussée de Waterloo ne soit praticable qu'en voiture en dehors des heures de pointe est évoqué comme argument pour s'opposer à la fermeture du Bois de la Cambre. Cette situation a donc des implications pour toute la Région et pour la qualité de vie des Bruxellois.

Quelle est l'ampleur de la révision de l'accord de coopération ? Des libertés sont-elles envisageables ou faut-il respecter le cadre qui a été fixé par le gouvernement flamand ?

M. le président.- Je voudrais intervenir brièvement en mon nom personnel.

Je suis très surpris de constater que le Bureau ait admis cette interpellation à l'ordre du jour alors qu'il avait été décidé en commission de ne pas s'opposer au projet, quel que soit le clivage majorité-opposition. Les uns et les autres ont néanmoins émis un certain nombre de remarques pertinentes, dont certaines méritent d'être approfondies pour nous permettre de poser des balises.

Le groupe PS n'est pas opposé au développement de la mobilité à Bruxelles, ni à une collaboration avec la Flandre. Il existe néanmoins des effets pervers qui justifient la mise en place de ces balises. Le travail du parlement doit également être respecté. La mise en place de la sous-commission devrait aboutir à une résolution ou à des propositions. Les auditions qui ont été organisées, auxquelles vous avez d'ailleurs participé, étaient

amper aan de behoeften van de Brusselaars.

Buiten de spitsuren vind je bijvoorbeeld amper openbaar vervoer op de Waterloo-sesteenweg, waardoor je verplicht bent om de auto te nemen. Die situatie heeft gevolgen voor het hele gewest en voor de levenskwaliteit van de Brusselaars.

Kunt u de wijziging van het samenwerkingsakkoord toelichten? Hebt u nog voldoende inspraak, of moet u binnen de door de Vlaamse regering bepaalde grenzen blijven?

De voorzitter (in het Frans).- *Ik wil graag even in eigen naam iets zeggen.*

Het verbaast me sterk dat het Bureau deze interpellatie op de agenda heeft gezet. De commissie had afgesproken om zich niet tegen het plan te verzetten. Er werden echter nog een aantal pertinente opmerkingen geformuleerd.

De PS is niet tegen de ontwikkeling van de mobiliteit in Brussel of tegen samenwerking met Vlaanderen, maar we moeten ons wapenen tegen ongewenste neveneffecten. Ook het parlementaire werk moet worden gerespecteerd. De oprichting van een subcommissie moet tot een voorstel van resolutie of andere voorstellen leiden. De hoorzittingen waren erg interessant.

De PS pleit ervoor dat het werk van de subcommissie zo snel mogelijk wordt voortgezet.

Mijn fractie deelt de bezorgdheid van de

intéressantes. Il importe que le travail soit poursuivi.

Le groupe PS souhaite s'inscrire dans ce contexte sans pour autant court-circuiter le travail des uns et des autres, et plaide pour que le travail de la sous-commission soit poursuivi. Il est souhaitable que celle-ci se réunisse au plus vite, afin d'élaborer la suite du calendrier.

Nous partageons les inquiétudes des commissaires concernant ce projet d'envergure, qui mérite une attention particulière. Mon groupe n'est donc pas opposé à ce projet, ni à l'amélioration de la mobilité, ni aux collaborations avec la Flandre. Il insiste néanmoins pour que des balises soient définies. Je me réfère au travail accompli en sous-commission et qui doit être poursuivi, et à Mme Jodogne, à qui revient l'initiative de la sous-commission.

La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les procédures d'information du public et de recueil des avis sont assez complexes et nous ne devons pas exagérer les conséquences de la phase dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle dans ce projet de De Lijn de quatre lignes de tram possibles. Le gouvernement flamand n'a encore rien décidé. Le projet en est au stade de l'information et le gouvernement a donné son avis sur une note d'information.

Le Plan MER a pour objectif principal d'observer les différentes composantes du projet et des alternatives de tracés : attractivité pour le voyageur, coût d'investissement et d'exploitation, bruit, impacts sur la faune et la flore, etc. Tout cela afin de documenter les gouvernements, qui prendront in fine la décision relative à ces lignes.

C'est en quelque sorte l'équivalent d'une étude d'incidences. L'accord du gouvernement du 28 février 2013 avait, quant à lui, pour objectif de prendre acte de l'existence du projet de la Région flamande et de charger Bruxelles Mobilité, l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL), Bruxelles Environnement et la STIB de collaborer avec De Lijn pour élaborer ensemble un projet commun et en étudier les contours précis.

Cette disposition a été, de surcroît, reprise au

commissieleden over de plannen, die onze bijzondere aandacht verdienen.

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De procedures inzake de informatieverstrekking aan het publiek en het verstrekken van adviezen zijn vrij complex. Laten we het belang van deze fase ook niet overdrijven: De Lijn beperkt zich voorlopig tot het bestuderen van vier mogelijke tramlijnen. De Vlaamse regering heeft nog niets beslist. De Brusselse regering heeft haar advies gegeven over de informatienota.*

Het plan-MER is hoofdzakelijk bedoeld om de inhoud van het plan en de mogelijke tracés te bestuderen, rekening houdende met de aantrekkelijkheid voor passagiers, de kostprijs, het milieu enzovoort. De betrokken regeringen hakken uiteindelijk de knoop door.

Het is vergelijkbaar met een effectenstudie. Op 28 februari 2013 besloot de regering om een aantal Brusselse overheidsinstanties samen de plannen van De Lijn te laten evalueren.

Dat staat ook in het beheerscontract met de MIVB, die de keuze van de tracés moet begeleiden.

Er werden al meerdere lijnen en tracés overwogen. De technici van de MIVB werden daarbij betrokken.

contrat de gestion de la STIB, où cette dernière est chargée d'apporter son assistance au choix des tracés ou à l'intégration des lignes proposées dans le réseau bruxellois.

Différentes lignes et parcours ont été déjà étudiés et la STIB, via ses techniciens, a été associée dès le début des réflexions.

Mme Céline Delforge.- Les techniciens ou la Région ? Il y a un flou. Nous sommes dans le cadre d'une décision politique.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous sommes encore très loin d'une décision. Nous sommes en train d'étudier les possibilités et, aujourd'hui, quatre lignes complémentaires au réseau RER sont proposées. Les techniciens de la STIB et de De Lijn ont été associés à la réflexion et, à présent, débute une phase de concertation plus formelle et officielle.

Après cette consultation, restera la phase de décision du gouvernement flamand. S'il décide d'aménager ces lignes, il devra impérativement consulter le gouvernement bruxellois. Le gouvernement flamand ne fera rien qui s'arrête à la frontière de la Région bruxelloise. Le gouvernement de la Région bruxelloise sera dès lors en première ligne pour décider du prolongement de ce projet en Région de Bruxelles-Capitale.

Nous n'en sommes qu'au tout début, en train de nous informer des intentions et de juger de l'intérêt du projet. Le gouvernement bruxellois a marqué son intérêt, mais veut que la STIB, Bruxelles Mobilité et d'autres organismes bruxellois importants comme Bruxelles Environnement soient également associés. Voilà où nous en sommes.

En outre, dans cette première note, le gouvernement bruxellois a exprimé certains éléments importants pour la Région de Bruxelles-Capitale. Parmi ceux-ci, nous avons mis en avant dans cet accord du 28 février 2013 la nécessaire complémentarité avec le réseau bruxellois.

Cette complémentarité représente un enjeu majeur sur lequel le gouvernement bruxellois compte insister. Au vu du rôle de ces futures lignes dans la mobilité interrégionale et régionale, le

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Wie werd bij het dossier betrokken: de technici van de MIVB of het Brussels Gewest? Het gaat hier toch om een politieke beslissing?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We hebben nog lang geen beslissing genomen. De mogelijkheden worden nog bestudeerd. Er worden ook vier tramlijnen voorgesteld die aansluiten op het GEN. De technici van de MIVB en De Lijn werden bij het dossier betrokken. Nu gaat een formelere overlegfase van start.*

Pas daarna zal de Vlaamse regering een beslissing nemen. Als ze die tramlijnen wil aanleggen, zal ze het akkoord van de Brusselse regering nodig hebben. De Vlaamse regering zal immers geen tramlijnen laten aanleggen die plots stoppen bij de gewestgrens.

Het dossier zit nog in een embryonale fase. De Brusselse regering wil dat instanties als de MIVB, Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel bij de zaak worden betrokken.

In haar eerste nota heeft de Brusselse regering al gewezen op een aantal zaken die belangrijk zijn voor het Brussels Gewest. In het akkoord van 28 februari 2013 hebben we benadrukt dat de transregionale lijnen complementair moeten zijn met het Brusselse netwerk.

We willen dat de tramlijnen goed aansluiten op het Brusselse aanbod van openbaar vervoer en nuttig zijn voor iedereen. De Lijn wil echter dat de trams weinig stoppen in het Brussels Gewest en zo snel mogelijk kunnen doorrijden. De Brusselse regering wil dan weer meer haltes.

De gewesten zijn nog steeds bevoegd voor het openbaar vervoer op hun grondgebied. Ze hebben het laatste woord als een ander gewest openbaar vervoer over hun grondgebied wil laten passeren.

gouvernement sera particulièrement attentif à ce qu'elles s'intègrent dans l'offre de mobilité bruxelloise et bénéficient à l'ensemble des usagers.

Par exemple, De Lijn veut que, sur ces lignes, les trams avancent très vite, avec peu d'arrêts. Le gouvernement bruxellois, pour sa part, a d'ores et déjà fait savoir qu'à l'intérieur du territoire bruxellois, les arrêts devront être plus rapprochés, comme sur l'ensemble de son réseau.

En matière d'offre interrégionale, rien n'a changé et les Régions sont depuis toujours compétentes pour autoriser ou non une ligne de transport public sur leur territoire. La Région de Bruxelles-Capitale aura donc le dernier mot.

Le contrat de gestion charge la STIB d'établir pour 2016 un plan directeur ferré 2017-2025. Ce plan devra notamment comporter un volet relatif à la desserte de l'aéroport au départ de Bruxelles en tram, métro léger ou métro, ainsi qu'au prolongement de lignes de tram en Région flamande, ce qui est complémentaire au projet de la Région flamande.

Mon administration est très attentive à la bonne interprétation de l'accord de coopération, qui existe depuis 1991. Ceci notamment parce qu'au coût d'investissement de l'infrastructure s'ajoutent le coût de l'étude du projet et les frais de maintenance. Ensuite, parce que l'investissement n'est qu'une partie d'un projet et que se pose aussi la question de qui finance l'éventuel déficit d'exploitation.

La négociation proprement dite visant à déterminer quelle Région prend quels coûts en charge et selon quelles modalités sera entamée d'ici 2014. L'option actuelle consiste à négocier de manière bilatérale avec la Région flamande et De Lijn, vu qu'il s'agit à ce jour du seul projet concret où les réseaux auront une imbrication technique très forte, du fait du partage des voies de tramway.

Des négociations associant les quatre opérateurs - avec le TEC et la SNCB - ou les quatre niveaux de pouvoir ont déjà lieu sous la bannière des groupes de travail visant à réaliser le RER dans et autour de Bruxelles. Les opérateurs travaillent jusqu'à présent de manière coordonnée et, pour ne prendre que cet exemple, le projet Brabantnet est parfaitement connu de la SNCB et du TEC.

Het beheerscontract van de MIVB bepaalt dat er een nieuw richtplan voor trams en metro's moet worden opgesteld voor de periode 2017-2025. In dat plan moet worden verwezen naar de bediening van de luchthaven en de verlenging van Brusselse tramlijnen naar Vlaanderen.

Mijn diensten besteden veel aandacht aan de correcte interpretatie van het samenwerkingsakkoord van 1991. Bij de investerings- en infrastructuurkosten moet namelijk ook de kostprijs van de studies en het onderhoud worden geteld. Bovendien moet er niet enkel rekening worden gehouden met de investeringskosten. Daarna is het immers nog de vraag wie de uitbatingskosten zal dragen.

De echte onderhandelingen over de betaling van de kosten gaan tegen 2014 van start. We willen bilaterale onderhandelingen voeren met het Vlaams Gewest en De Lijn omdat het dossier inzake de Vlaamse tramlijnen het enige concrete plan is waarvoor Vlaanderen en Brussel intensief zullen moeten samenwerken.

Er hebben al onderhandelingen plaatsgevonden met De Lijn, de MIVB, de TEC en de NMBS (of de vier betrokken beleidsniveaus) over de realisatie van het GEN in en rond Brussel. De vier voornoemde instanties werken intensief samen. De NMBS en de TEC zijn zeer goed op de hoogte van het Brabantnet.

Het is ook de bedoeling om met het Waals Gewest, de Société régionale wallonne du transport (SRWT) en de TEC te onderhandelen over een eventuele uitbreiding van het tramnetwerk in zuidelijke richting. Het Waals Gewest heeft nooit plannen gekoesterd voor een tram naar Brussel. Als het er van komt, moet er een gelijkaardig akkoord als met Vlaanderen worden gesloten.

Het is geenszins de bedoeling dat interne Brusselse projecten worden afgevoerd voor het Brabantnet. De doelstellingen uit het Iris 2-plan en het beheerscontract van de MIVB blijven geldig. Daarin staan veel meer plannen dan de vier tramlijnen van het Brabantnet, die volgens mij trouwens niet alleen goed zijn voor Vlaamse pendelaars, maar ook voor Brusselaars die in de Rand werken.

Een tram die goed is voor pendelaars strekt ook

Il est prévu d'associer la Région wallonne, la Société régionale wallonne du transport (SRWT) et le TEC dans le cadre d'un éventuel déploiement du réseau ferré bruxellois vers le sud, sachant que le partenaire wallon n'a jamais fait état d'une intention de se doter de lignes de tramway visant à relier Bruxelles. Si l'idée de déployer le réseau tramway entre Bruxelles et la Wallonie venait à se concrétiser, un accord similaire à ce qui est actuellement en cours d'élaboration avec la Flandre serait à réaliser.

Je voudrais souligner qu'il n'est nullement question de réaliser les lignes de tram interrégionales à l'exclusion de tout autre projet à l'intérieur de Bruxelles. Les ambitions que nous avons inscrites dans le Plan Iris 2 et dans le tout nouveau contrat de gestion de la STIB sont là pour témoigner de la volonté du gouvernement d'améliorer la mobilité des Bruxellois. Et les projets bénéficiant aux Bruxellois y sont beaucoup plus nombreux que les quatre lignes de tram interrégionales dites "pour les navetteurs". Je suis convaincue que ces lignes de tram peuvent aussi être bénéfiques pour les Bruxellois qui vont travailler en dehors de Bruxelles.

Dans l'absolu, il faut également rappeler que créer un produit de transport public de qualité, pour les navetteurs est également bénéfique pour les habitants de la Région, en premier lieu car il s'agit d'un moyen de soulager Bruxelles et ses habitants de l'asphyxie automobile. Combien de fois n'a-t-il pas été dit qu'il fallait créer une alternative en transports publics comme pendant aux mesures de limitation de la circulation et du stationnement ou à la tarification routière ? C'est précisément cette alternative que le gouvernement souhaite développer, car elle va dans l'intérêt de tous les Bruxellois.

S'agissant du rôle de la sous-commission dans ce débat, les conclusions de cette dernière pourront encore être intégrées à l'avis de la Région lorsque le Plan MER entrera dans une phase beaucoup plus concrète. Ce n'est pas parce que notre gouvernement a accueilli favorablement le projet de la Région flamande qu'il ne pourra pas rendre un avis plus détaillé. Et c'est alors que nous tiendrons également compte des conclusions de la commission parlementaire.

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

Brusselaars tot voordeel. In de eerste plaats neemt daardoor immers de hoeveelheid autoverkeer af. De regering wil al langer aan alternatieven voor de auto werken.

De conclusies van de subcommissie kunnen nog worden toegevoegd aan het advies van het Brussels Gewest wanneer het plan-MER in een concretere fase zit. Het is niet omdat de regering akkoord gaat met het plan, dat we geen gedetailleerd advies kunnen verstrekken. We zullen dan rekening houden met de conclusies van de commissie.

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mme Cécile Jodogne.- Ma volonté, j'espère que vous l'aurez compris, n'était pas de court-circuiter les travaux mais plutôt de pouvoir avoir ce débat sur la prise de position du gouvernement alors que nous étions en train de travailler sur le sujet.

La ministre a beau nous dire que cela en est encore au stade de projet, il y a quand même déjà eu une enquête publique auprès des communes et des riverains, c'est donc quand même un projet relativement avancé. Il est évident que nous n'en sommes pas à des demandes de permis d'urbanisme, mais c'est quand même plus qu'un projet à l'étude.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est une étude d'incidences environnementales.

Mme Cécile Jodogne.- Les procédures ne sont peut-être pas les mêmes dans notre Région parce que chez nous, une étude d'incidences démarre par une enquête publique sur la base d'un cahier des charges. Vous nous donnez votre avis, mais il serait intéressant d'avoir l'avis de l'ensemble du gouvernement ou prendre connaissance de l'avis que vous avez envoyé à de Lijn. Cela permettrait peut-être d'éclairer les choses, car votre intervention, ici, aujourd'hui, est déjà beaucoup plus claire que votre communiqué de presse ou l'avis du gouvernement.

Même si nous en sommes à une phase d'étude, nous sommes déjà assez loin dans le processus. Je pense qu'il aurait été important de poser clairement nos conditions. Que le gouvernement bruxellois dise qu'il est favorable au projet, oui, mais à certaines conditions.

C'est sur ce point que nous étions inquiets, car même si certains éléments sont mis en évidence comme l'intégration tarifaire ou le respect des caractéristiques urbanistiques, les conditions d'acceptation ne sont pas clairement définies.

Depuis 2009, la STIB et Bruxelles Mobilité travaillent sur ce dossier. Cependant - et nous l'avons déploré dès la première réunion - la STIB était incapable de déposer elle-même son propre plan de demande de prolongation de lignes vers le Brabant flamand. C'était pourtant le bon moment.

Ne me dites pas que depuis 2009, la STIB n'a pas eu l'occasion de peaufiner un projet ! Vous nous

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Ik wilde geen afbreuk doen aan het werk van de subcommissie, maar alleen debatteren over het feit dat de regering een standpunt inneemt terwijl het parlement nog discussieert over de kwestie.*

Mevrouw de minister, u zegt dat het nog maar een project is, maar het openbaar onderzoek is wel afgelopen, dus het is een vrij gevorderd project.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er loopt nu een milieueffectenstudie.*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *U geeft uw mening, maar wat is het standpunt van de regering en wat staat er in uw advies aan De Lijn? Wellicht zijn die duidelijker dan uw persmededeling en het advies van de regering.*

Ik blijf erbij dat de regering vooral had moeten duidelijk maken welke voorwaarden ze stelt voor haar akkoord. Dat is precies waar het parlement zich zorgen over maakt.

De MIVB en Mobiel Brussel debatteren hier al over sinds 2009, maar helaas was de MIVB niet in staat om zelf een plan in te dienen voor de verlenging van lijnen naar Vlaams-Brabant toen het moment daarvoor geschikt was.

Sinds 2009 heeft de MIVB toch wel de tijd gehad om haar plannen te verfijnen. U ziet de uitbreiding van lijnen naar Vlaams-Brabant als onderdeel van het Spoorwegplan 2017-2025. Dat is niet meer zo lang!

We wachten op concretere plannen. Ik betreur het overhaaste standpunt van de regering, maar dat belet niet dat de subcommissie haar werk voortzet.

Wat de TEC betreft, er zijn geen projecten voor tramlijnen vanaf de Waterlooesteenweg, maar dat betekent niet dat transregionale lijnen hier onmogelijk zijn. Dat kan ook met bussen. Het gewest kan de motor zijn van een dergelijke samenwerking.

annoncez ce projet d'extension de certaines lignes en Région flamande ou de prise en considération de projet de lignes de tram dans le cadre du Plan réseau ferré 2017-2025. En 2017, ils devraient déjà bien avoir progressé dans leurs études !

Nous attendons à présent la concrétisation des phases. Nous allons donc poursuivre la sous-commission. Je continue à regretter la prise de position du gouvernement à la fin du mois de février.

Je pense que cela ne remet pas en cause le travail que nous avons entamé de façon approfondie, ni l'intérêt des interventions qui ont été faites, notamment celle relative à l'Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire (Igeat) et son équivalent néerlandophone.

Enfin, concernant les TEC, certes il n'y a pas de projets de lignes de trams venant de la Chaussée de Waterloo... Cela n'exclut pas des projets de collaboration et de lignes interrégionales, qui peuvent aussi être assurées par des bus.

La Région bruxelloise pourrait ainsi être un moteur, solliciter les TEC et activer des lignes plus intéressantes, en provenance notamment de la Chaussée de Waterloo.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le bus Conforto des TEC venant de Louvain-La-Neuve a bénéficié du support de De Lijn et de la STIB.

Mme Béatrice Fraiteur.- Mme la ministre pourrait-elle nous transmettre le texte de la décision prise par le gouvernement ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le parlement doit en disposer, mais je vous le transmettrai si vous le souhaitez.

Mme Cécile Jodogne.- Est-ce le document tel que vous l'avez transmis à la Région flamande ? Dans ce que vous lisiez, je trouvais que c'était exprimé de manière plus claire que dans la décision du gouvernement.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De Conforto-bus van de TEC, vanuit Louvain-La-Neuve, kreeg steun van De Lijn en de MIVB.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *Kunt u ons de tekst bezorgen van de regeringsbeslissing?*

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

Mevrouw Cécile Jodogne (*in het Frans*).- *Is dat de tekst die u aan het Vlaams Gewest bezorgd hebt? De tekst die u vandaag voorlas, was veel duidelijker.*

- *Het incident is gesloten.*

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 rond-point Churchill".

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

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 système Phœnix".

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la résurrection du tram 93".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het Churchillrondpunt".

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het Phœnix-systeem".

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de verrijzenis van tram 93".

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

Mme Céline Delforge.- La STIB a annoncé le grand retour du tram 93. Plus exactement, la ligne du tram 94 sera scindée : un tram 93 effectuera le tronçon Stade-Legrand et un tram 94 sera en charge du tronçon Louise-Musée du tram.

En pratique, cela ne change pas grand-chose en journée, puisque cette ligne de 21 kilomètres est actuellement de facto scindée en deux dans chaque sens. On ne peut donc que se féliciter d'un changement d'appellation qui apportera clarté et lisibilité aux usagers.

Par contre, en soirée, la ligne est exploitée sans rupture de charge. Au vu des fréquences et de la qualité aléatoire de la correspondance, c'est salubre.

Au-delà du changement de numéro, cette réapparition du tram 93 se traduira-t-elle par des modifications au niveau de l'exploitation ? Comment la ligne sera-t-elle exploitée en soirée, le seul moment où le même véhicule effectue le trajet Stade-Musée du tram ou Stade-Hermann-Debroux ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La modification à laquelle vous faites allusion est effectivement la scission définitive des parcours de l'actuelle ligne de tram 94. Les lignes 93 (Stade-Legrand) et 94 (Louise-Musée du Tram) circuleront de manière indépendante, et cela toute la journée.

Outre le gain de lisibilité que vous avez très justement relevé, le tronçon du réseau situé entre les arrêts Louise et Legrand bénéficiera d'une fréquence de passage doublée en soirée, et cela du lundi au dimanche. Il s'agit d'une amélioration importante, car il faut rappeler que l'avenue Louise n'est pas uniquement une zone de bureaux, mais compte aussi de nombreux habitants dans les rues adjacentes. Ils seront les bénéficiaires directs de cette amélioration de l'offre.

La STIB ne délaisse pas pour autant les voyageurs circulant entre le cœur du Pentagone et Ixelles ou Watermael-Boitsfort qui, aujourd'hui, disposent

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De MIVB heeft de terugkeer van tram 93 aangekondigd. Tramlijn 94 zal worden opgesplitst: tram 93 zal het traject Stadion-Legrand bedienen en tram 94 het traject Louiza-Trammuseum.*

Overdag zal er niet veel veranderen, aangezien de lijn nu al de facto in twee is verdeeld in beide richtingen. Wij kunnen ons dus alleen maar verheugen over deze naamswijziging, die meer duidelijkheid zal brengen voor de reizigers.

's Avonds wordt de lijn echter uitgebaat zonder overstap.

Zal de herinvoering van tram 93 meer zijn dan een naamsverandering en ook wijzigingen van de exploitatie met zich brengen? Hoe zal de lijn 's avonds worden uitgebaat?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het traject van de huidige tramlijn 94 zal inderdaad definitief worden gesplitst. De lijnen 93 (Stadium-Legrand) en 94 (Louiza-Trammuseum) zullen onafhankelijk rijden, en dit de hele dag.*

Dat zal niet alleen zorgen voor meer duidelijkheid. Tussen de haltes Louiza en Legrand zal de frequentie 's avonds verdubbelen, wat een aanzienlijke verbetering is. De Louizalaan is immers niet alleen een kantorenzone, maar telt ook veel inwoners in de aangrenzende straten.

De MIVB laat evenmin de reizigers in de steek die tussen de vijfhoek en Elsene of Watermael-Bosvoorde reizen en die nu 's avonds over een rechtstreekse verbinding beschikken. De MIVB voorziet 's avonds in een georganiseerde overstap tussen de lijnen 92 en 94 aan de halte Louiza. De reizigers zullen er rechtstreeks op een andere tram kunnen overstappen zonder te moeten wachten.

d'un trajet direct en soirée. Elle prévoit en soirée une correspondance organisée entre les lignes 92 et 94 à Louise, permettant aux voyageurs de transiter immédiatement d'un tram à l'autre, sans devoir attendre.

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

Mme Céline Delforge.- J'étais enthousiaste en lisant la nouvelle. Je le suis encore en ce qui concerne la journée, car cela incitera la STIB à mieux desservir le tronçon Louise-Musée du Tram, où il faut parfois attendre fort longtemps pour pouvoir dépasser Legrand.

Par contre, en soirée, tant que les chauffeurs de bus ou de tram ne recevront pas strictement l'ordre d'attendre les voyageurs, les correspondances continueront à poser problème. Il n'est pas rare que je sois obligée de demander à un chauffeur de se dépêcher pour ne pas rater ma correspondance et attendre 20 minutes !

Un réseau de soirée est mis en œuvre sur certaines lignes et je ne m'explique donc pas cette rupture de charge.

Vous nous dites que les fréquences seront augmentées sur l'axe Louise-Legrand, mais cet axe est de toute manière desservi par plusieurs lignes. Vous vous inquiétez des habitants de Watermael-Boitsfort - et je ne parle pas de ceux d'Auderghem qui sont aussi concernés -, mais tout le tronçon Buyl-Boondaal n'est pas desservi par le tram 25 après 20 heures et le dimanche. Cela signifie que les correspondances deviendront impossibles, d'autant plus qu'aucun chauffeur n'attend le suivant !

Je suis inquiète et je trouve dommage que l'on gagne en visibilité, mais que cela arrange surtout les usagers des heures de pointe : les navetteurs. Les Bruxellois n'en profiteront pas en soirée et le week-end. Ils auront besoin d'une voiture pour se déplacer à ces moments-là. Je ne comprends pas cette logique.

Le contrat de gestion stipule que les Bruxellois ont besoin de se déplacer en permanence, et non pas pour uniquement aller travailler et se rendre à l'école. Or, on les met une fois de plus dans l'embarras. Ceux qui en ont les moyens prendront

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Ik was heel blij toen ik het nieuws hoorde, maar 's avonds zullen de problemen met de aansluitingen niet veranderen zolang de bus- en tramchauffeurs geen strikte instructies krijgen om op de reizigers te wachten.*

De frequentie op het gedeelte tussen Louiza en Legrand zal toenemen, maar dat gedeelte wordt al bediend door meerdere lijnen.

Voor de inwoners van Watermaal-Bosvoorde en Oudergem is het probleem dat tram 25 het gedeelte tussen Buyl en Boondaal niet meer bedient na 20 uur 's avonds en op zondag, waardoor overstappen onmogelijk zal worden.

De wijzigingen komen vooral de reizigers tijdens de spitsuren ten goede, met andere woorden de pendelaars, en houden geen verbetering in voor de Brusselaars tijdens de avonduren en het weekend. Zij hebben dan een auto nodig om zich te verplaatsen.

Ik begrijp die logica niet. Het beheerscontract bepaalt dat de Brusselaars zich permanent moeten kunnen verplaatsen. Diegenen die de nodige middelen hebben zullen 's avonds een taxi nemen, maar anderen zullen de auto nemen, ongeacht of ze al dan niet hebben gedronken.

le taxi et les autres le volant de leur voiture, peu importe s'ils ont consommé de l'alcool ou non.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "l'évaluation du terminus
Anneessens".**

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

Mme Céline Delforge.- Mme la ministre, répondant à une récente interpellation de ma collègue Danielle Caron, vous avez expliqué en commission de l'Infrastructure que les gains de temps engrangés par la ligne 95 grâce aux tronçons de sites propres situés rue d'Idalie, chaussée de Boondael et avenue de la Sauvagine n'ont pas pu être réinjectés dans de meilleures fréquences pour les usagers.

En effet, au même moment, la STIB a perdu son terminus situé à la Bourse et a dû opter pour un trajet plus long dans le centre. Celui-ci a consommé le gain réalisé ailleurs sur l'itinéraire. Accessoirement, il a fixé des distances de 300 mètres entre des arrêts correspondants, selon que l'on voyage dans un sens ou dans l'autre.

En octobre 2010, je vous avais interrogée sur ce fameux déplacement de terminus de la Bourse à Anneessens. Vous m'aviez annoncé qu'il s'agissait d'un essai soumis à évaluation six mois après sa mise en œuvre. Cette évaluation devait notamment mesurer si la perte représentée par la suppression du terminus rue Henri Maus était compensée par une amélioration du service et de la fluidité des lignes.

Vous évoquiez également l'éventualité d'un rétablissement de l'itinéraire initial et l'insistance de la STIB pour qu'aucun aménagement définitif ne soit réalisé avant cette évaluation.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de evaluatie van de eindhalte
Anneessens".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *In antwoord op een interpellatie van mevrouw Caron hebt u uitgelegd dat de tijdwinst op lijn 95 dankzij de busbanen in de Idaliestraat, de Boondaalsesteenweg en de Waterwildlaan niet tot betere frequenties voor de reizigers heeft geleid omdat de MIVB de eindhalte aan de Beurs heeft moeten verplaatsen naar Anneessens en het traject in het centrum hierdoor langer is geworden.*

In oktober 2010 antwoordde u op mijn vragen dat de verplaatsing van de eindhalte een proefproject was dat na zes maanden zou worden geëvalueerd. U sloot een terugkeer naar de oorspronkelijke situatie niet uit en had er bij de MIVB op aangedrongen om geen definitieve werken uit te voeren vóór de evaluatie. Toen mevrouw Teitelbaum u zes maanden later interpeleerde, was die evaluatie nog aan de gang.

Ondertussen is het hotelproject aan de Mausstraat vervangen door een woningproject. De Beurs wordt momenteel slecht bediend en de reizigers worden gepenaliseerd door het feit dat de eindhalte honderden meters verder ligt, langs een weg die niet aangenaam is om over te steken.

Bovendien is het traject van de bus langer geworden. Zijn er onderhandelingen met Brussel-Stad aan de gang om de eindhalte opnieuw aan de Beurs te vestigen? De huidige situatie penaliseert niet alleen de reizigers, maar kost ook veel geld

Vous avez à nouveau été interrogée à ce sujet par ma collègue Mme Teitelbaum six mois plus tard et répondu que l'évaluation était toujours en cours.

Depuis lors, le projet d'hôtel prévu rue Maus a été remplacé par un projet de logements. La Bourse est désormais très mal desservie et les usagers sont pénalisés par un terminus déplacé de plusieurs centaines de mètres, le long d'une voirie dont la traversée est peu confortable.

Une centaine de mètres séparent en effet les deux passages cloutés. Souvent, il faut donc soit traverser ce gros boulevard et prendre des risques, soit rater son bus !

Nous savons maintenant qu'en prime, le trajet des bus et leur temps de parcours ont été allongés. Avez-vous eu des contacts avec la Ville de Bruxelles à ce sujet en vue de rétablir un terminus à la Bourse ? Le rétablissement de la situation optimale est-il envisagé ? En effet, en plus de pénaliser manifestement l'usager, la situation coûte cher à la STIB !

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le 24 janvier dernier, le directeur général de la STIB a rencontré le Collège de la Ville de Bruxelles. Cette réunion avait pour objectif de renouer les contacts avec le nouveau collège échevinal, de présenter les projets que la STIB compte développer dans les prochaines années et de prendre connaissance des demandes de la nouvelle majorité en matière de transports publics.

L'amélioration de l'itinéraire du deuxième contresens a également été abordée. Ce dossier, tout comme les autres, sera traité dans le cadre de réunions entre les services techniques de la STIB et de la Ville, dont la première sera organisée sous peu.

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

Mme Céline Delforge.- Cela ne me dit rien sur la volonté de la STIB d'éventuellement remettre un terminus à la Bourse ! Je trouve cela un peu dommage.

aan de MIVB!

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Op 24 januari 2013 ontmoette de directeur-generaal van de MIVB het college van de stad Brussel, om het nieuwe college te leren kennen en om de plannen van de MIVB voor de komende jaren voor te stellen.*

De kwestie die u aanhaalt, kwam daar ook ter sprake en zal, samen met de andere dossiers, geregeld worden tijdens vergaderingen van de technische diensten van de MIVB en de stad.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *U zegt helaas niet of de MIVB opnieuw een eindhalte wil inrichten aan de Beurs of niet! In elk geval is de huidige situatie slechter dan de vorige. Ik zal u een schriftelijke vraag stellen over de kostprijs hiervan*

Je prends en tout cas acte du fait que la situation actuelle est un recul et est pénalisante par rapport à la situation antérieure. J'envisage de vous poser une question écrite sur le coût des choix de la Ville de Bruxelles pour la STIB !

- *L'incident est clos.*

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 "le dépôt Marconi et l'état
d'avancement des autres projets de dépôts de
la STIB".**

M. le président.- À la demande de l'auteure, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

voor de MIVB!

- *Het incident is gesloten.*

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 Marconi-stelplaats en de
voortgang van de andere projecten inzake
MIVB-stelplaatsen".**

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.