



**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 15 MAI 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 15 MEI 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**INHOUD**

INTERPELLATIONS	11	INTERPELLATIES	11
- de M. Philippe Pivin	11	- van de heer Philippe Pivin	11
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "l'évolution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes".		betreffende "de evolutie van het aantal ongevallen met fietsers".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Arnaud Pinxteren, M. Philippe Pivin, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.</i>	13	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Arnaud Pinxteren, de heer Philippe Pivin, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris.</i>	13
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	19	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	19
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'annonce des scénarios de fermeture du tunnel Léopold II pour cause de travaux de rénovation".		betreffende "de aankondiging van sluitingsscenario's voor de Leopold II-tunnel wegens renovatiewerken".	
- de Mme Danielle Caron	20	- van mevrouw Danielle Caron	20
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'explosion du nombre de plaintes à l'encontre de la STIB en 2012, en particulier concernant la carte Mobib".		betreffende "de sterke toename van klachten tegen de MIVB in 2012, in het bijzonder betreffende de Mobibkaart".	

<i>Discussion – Oratrices :</i> Mme Brigitte Grouwels , ministre, Mme Danielle Caron .	21	<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Brigitte Grouwels , minister, mevrouw Danielle Caron .	21
- de M. Arnaud Pinxteren	22	- van de heer Arnaud Pinxteren	22
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le projet régional de pistes cyclables sur l'axe boulevard Poincaré - boulevard du Midi".		betreffende "het gewestelijk project voor fietspaden op de as Poincarélaan - Zuidlaan".	
<i>Discussion – Orateurs :</i> Mme Brigitte Grouwels , ministre, M. Arnaud Pinxteren .	23	<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Brigitte Grouwels , minister, de heer Arnaud Pinxteren .	23
- de Mme Viviane Teitelbaum	25	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	25
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les démarches à accomplir par les 65+ pour disposer du nouvel abonnement STIB".		betreffende "de formaliteiten voor de 65-plussers om een nieuw MIVB-abonnement te krijgen".	
Interpellation jointe de M. Emmanuel De Bock,	25	Toegevoegde interpellatie van de heer Emmanuel De Bock,	25
concernant "les tarifs et la procédure de renouvellement de la carte MOBIB pour les abonnements 65+".		betreffende "de tarieven en de procedure voor de hernieuwing van de Mobibkaart voor de abonnementen 65+".	
Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	25	Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	25
concernant "les abonnements STIB pour les personnes de plus de 65 ans".		betreffende "de MIVB-abonnementen voor 65-plussers".	

<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum, M. Emmanuel De Bock.</i>	31	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Emmanuel De Bock.</i>	31
- de Mme Els Ampe	39	- van mevrouw Els Ampe	39
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la fermeture du musée Scientastic".		betreffende "de sluiting van het Scientastic Museum".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Els Ampe.</i>	40	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Els Ampe.</i>	40
- de M. Vincent De Wolf	44	- van de heer Vincent De Wolf	44
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'entrée en vigueur du principe de répartition des recettes liées au stationnement en voirie".		betreffende "de inwerkingtreding van het principe voor de verdeling van de inkomsten uit parkeerplaatsen op de openbare weg".	
Interpellation jointe de M. Joël Riguelle,	44	Toegevoegde interpellatie van de heer Joël Riguelle,	44
concernant "l'injonction de paiement envoyée aux communes dans le cadre du Plan régional de stationnement dès ce trimestre".		betreffende "de aan de gemeenten gestuurde aanmaning tot betaling in het kader van het gewestelijk Parkeerplan vanaf dit trimester".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Cécile Jodogne, M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Vincent De Wolf, M. Joël Riguelle.</i>	47	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Vincent De Wolf, de heer Joël Riguelle.</i>	47

- de Mme Béatrice Fraiteur	52	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	52
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la musique diffusée dans les stations de métro de la STIB".		betreffende "de muziek in de metro-stations van de MIVB".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Béatrice Fraiteur.</i>	53	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Béatrice Fraiteur.</i>	53
- de Mme Cécile Jodogne	54	- van mevrouw Cécile Jodogne	54
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'accessibilité du site de Tour et Taxis, et particulièrement au pont Picard et à la future ligne de tram qui doit l'emprunter".		betreffende "de bereikbaarheid van de site Tour & Taxis, in het bijzonder van de Picardbrug en de toekomstige tramlijn die daar passeert".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Cécile Jodogne.</i>	58	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, mevrouw Cécile Jodogne.</i>	58
- de M. André du Bus de Warnaffe	62	- van de heer André du Bus de Warnaffe	62
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la restauration des alignements de hêtres pourpres de la drève de Lorraine".		betreffende "de rijen rode beuken aan de Lorrainedreef".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. André du Bus de Warnaffe.</i>	63	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer André du Bus de Warnaffe.</i>	63

- de M. Jef Van Damme	67	- van de heer Jef Van Damme	67
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les parkings vélos aux abords des stations de métro".		betreffende "het fietsparkeren aan metrostations".	
- de M. Willem Draps	67	- van de heer Willem Draps	67
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'extension de la ligne de tram 94 au-delà du Musée du tram".		betreffende "de verlenging van tramlijn 94 na het Trammuseum".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Willem Draps.</i>	70	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Willem Draps.</i>	70
- de M. Philippe Pivin	72	- van de heer Philippe Pivin	72
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'avancement des travaux de la place Simonis".		betreffende "de vooruitgang van de werken aan het Simonisplein".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin.</i>	74	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer Philippe Pivin.</i>	74
QUESTION ORALES	77	MONDELINGE VRAGEN	77
- de Mme Marion Lemesre	77	- van mevrouw Marion Lemesre	77
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister	

<p>Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la présence d'un dépôt de chantier, en voirie régionale, en plein cœur de la porte Louise, haut lieu du commerce de luxe de la capitale".</p>		<p>van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de aanwezigheid van een werfdepot op de gewestweg vlak bij het Louizaplein, centrum van luxehandel".</p>	
<p>- de Mme Marion Lemesre</p>	78	<p>- van mevrouw Marion Lemesre</p>	78
<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'utilisation intempestive des lampadaires des artères régionales comme support publicitaire".</p>		<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het veelvuldig gebruik van de lantaarnpalen op de gewestwegen voor reclame".</p>	
<p>- de M. Dominiek Lootens-Stael</p>	78	<p>- van de heer Dominiek Lootens-Stael</p>	78
<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les repas halal à la STIB".</p>		<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het halaleten bij de MIVB".</p>	
<p>- de M. Ahmed El Khannouss</p>	79	<p>- van de heer Ahmed El Khannouss</p>	79
<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les quotas de PV à la STIB".</p>		<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de quota inzake pv's bij de MIVB".</p>	
<p>- de Mme Françoise Schepmans</p>	79	<p>- van mevrouw Françoise Schepmans</p>	79
<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les activités illégales de transport de personnes aux abords de la gare du Midi".</p>		<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de illegale praktijken inzake personenvervoer rond het Zuidstation".</p>	

<p>- de Mme Carla Dejonghe 81</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le projet d'extension de parkings de dissuasion".</p>	<p>- van mevrouw Carla Dejonghe 81</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de geplande uitbreiding van overstapparkings".</p>
<p>- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 84</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la rénovation du Pont Marchant à Anderlecht".</p>	<p>- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 84</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de renovatie van de Marchantbrug in Anderlecht".</p>
<p>- de Mme Martine Payfa 85</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "un chantier de Vivaqua menaçant l'état sanitaire des arbres de l'avenue Louise".</p>	<p>- van mevrouw Martine Payfa 85</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de werken van Vivaqua die de gezondheid van de bomen op de Louizalaan bedreigen".</p>
<p>- de Mme Marie Nagy 85</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le suivi du dossier 'boulevards du centre' par Beliris".</p>	<p>- van mevrouw Marie Nagy 85</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de follow-up van het dossier 'centrumlanen' door Beliris".</p>
<p>- de Mme Céline Delforge 85</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p>	<p>- van mevrouw Céline Delforge 85</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p>

concernant "l'absence de desserte du Coin du Balai par le 95 en soirée".		betreffende "het feit dat de Bezemhoek 's avonds niet wordt bediend door lijn 95".	
- de M. Dominiek Lootens-Stael	86	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	86
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les infractions à la législation linguistique commises par la STIB".		betreffende "de overtredingen van de taalwetgeving door de MIVB".	
- de M. Benoît Cerexhe	86	- van de heer Benoît Cerexhe	86
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'état lamentable de la fresque 'The Magic City' de Jean-Michel Folon à la station de métro Montgomery".		betreffende "de jammerlijke toestand van het fresco 'The Magic City' van Jean-Michel Folon in metrostation Montgomery".	

*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. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "l'évolution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes".

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

M. Philippe Pivin.- M. le secrétaire d'État, vous savez que je suis attentif aux problèmes de sécurité routière que nous rencontrons dans notre Région, où la situation ne peut pas être qualifiée de bonne. Une des raisons en est la densité de circulation sur notre réseau routier, mais pas uniquement. Comme votre ancien chef de file au gouvernement régional a reconnu récemment que la mobilité était un échec de ce gouvernement, il me paraît plus que nécessaire de redoubler d'efforts dans cette matière en prenant des mesures concrètes pour renforcer la sécurité sur les routes de la Région bruxelloise.

Il y a quelques mois, je vous interpellais sur la nouvelle règle qui permet aux cyclistes de tourner à droite à certains feux rouges. Sans y être opposé, j'attirais votre attention sur la convention proposée par la Région aux communes, qui semblait prévoir, à terme, une généralisation de cette faculté à l'ensemble des carrefours bruxellois.

Vous m'aviez rassuré en m'indiquant que l'objectif n'était pas la généralisation et que l'effectivité de

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de evolutie van het aantal ongevallen met fietsers".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).*- *De verkeersveiligheid in het Brussels Gewest kan niet echt bevredigend worden genoemd. Een belangrijk element is uiteraard het druk verkeer op ons wegennet, maar dat is niet de enige oorzaak. Wij moeten dan ook onze inspanningen voor een betere mobiliteit verdubbelen.*

Enkele maanden geleden interpelleerde ik u over de nieuwe maatregel die fietsers toelaat aan bepaalde verkeerslichten rechtsaf te slaan, wanneer het rood is. U deelde mee dat het niet de bedoeling was om de maatregel te veralgemenen en dat de doeltreffendheid van de regel geval per geval zou worden bestudeerd. U antwoordde ook dat de maatregel niet had geleid tot een toename van het aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken waren.

Volgens een recent rapport van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) is het aantal ongevallen met fietsers in Brussel gestegen. Ik beweer niet dat die stijging te wijten is aan de

l'application de cette règle se ferait au cas par cas, sur la base d'une évaluation précise. Vous me répondiez qu'il n'y avait pas d'augmentation du nombre d'accidents impliquant des cyclistes et qu'il n'y avait donc pas lieu de s'inquiéter par rapport à cette modification.

L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) fait état, dans un rapport, de l'augmentation du nombre d'accidents de vélo en Région bruxelloise. Je n'affirme pas que cette augmentation est due à la modification que je viens d'évoquer, puisque ces chiffres révèlent la tendance de la période comprise entre 2000 et 2007, parfois jusque 2011.

Je voudrais pouvoir analyser cette augmentation à la lumière de vos réponses, en tenant compte des règles qui ont été modifiées et du nombre croissant de cyclistes en Région bruxelloise.

Dans le rapport thématique sur les cyclistes de l'IBSR pour la période 2000-2007, il est clairement confirmé que les accidents de la route qui impliquent des cyclistes se trouvant à un carrefour représentent 50% du total des accidents de vélo. Ce même rapport nous indique que, sur la période entre 2000 et 2007, le nombre de blessés légers reste stable et que l'on a enregistré une diminution du nombre de morts.

Par contre, les derniers chiffres, qui concernent les années 2009, 2010 et 2011, montrent que le nombre d'accidents impliquant des vélos dans notre Région est passé de 360 à 444.

On constate que le nombre total de blessés est passé de 358 à 436, et que le nombre des blessés légers a augmenté, passant de 341 à 415. Nous savons, par ailleurs, qu'il s'agit d'une sous-évaluation, puisque de nombreux blessés ne signalent pas leur accident.

Si le nombre de blessés graves et de décès parmi les cycliste bruxellois reste stable ou diminue - ce qui est positif - le constat global est que le nombre d'accidents augmente, tout comme le nombre de blessés légers.

Évidemment, une partie de l'explication se trouve dans le fait que le nombre total de cyclistes augmente chaque année, mais c'est précisément parce que ce n'est qu'une partie de la réponse que je voudrais vous entendre sur les mesures prises pour sécuriser davantage les voiries ainsi que sur les

nieuwe maatregel, aangezien de cijfers betrekking hebben op de periode 2000-2007. Van de ongevallen met fietsers vond de helft plaats aan een kruispunt.

Uit de jongste cijfers blijkt echter dat in de periode 2009-2011 het aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken waren in Brussel gestegen is van 360 naar 444.

Het is positief dat het aantal zwaargewonden en dodelijke slachtoffers onder de Brusselse fietsers stabiel blijft of daalt, maar het totaal aantal fietsongevallen stijgt, net als het aantal lichtgewonden.

Die cijfers worden deels verklaard door het feit dat het aantal fietsers elk jaar toeneemt, maar het is precies omdat dit maar een deel van het antwoord is, dat ik graag had gehoord welke maatregelen er worden genomen om de wegen veiliger te maken. Welke preventieve maatregelen en sancties zijn er voor fietsers die gevaarlijk rijden?

Morgen zal het BIVV zijn verkeersveiligheidsbarometer voor 2012 meedelen. Als mijn informatie correct is, zijn de tendensen voor Brussel dezelfde gebleven, wat niet per se goed nieuws is. Hebt u die cijfers al ontvangen?

Wij moeten verplaatsingen met de fiets blijven aanmoedigen, maar tegelijk maatregelen nemen om de veiligheid van de fietsers te verhogen.

Hoeveel fietsers telde Brussel in 2011 en 2012? Hoeveel fietsers raakten gewond in 2012? Hoeveel ongevallen waarbij fietsers betrokken waren hebben zich in 2012 voorgedaan? Zijn die ongevallen in kaart gebracht?

Heeft er al een evaluatie plaatsgehad van het rechts afslaan door rood licht voor fietsers?

Hoeveel geld is er in 2013 uitgetrokken voor het veiliger maken van de fietspaden en van het volledige Brusselse wegennet?

actions de prévention, voire de sanction, que vous comptez mener envers les cyclistes dont les comportements seraient dangereux.

Demain, vous ne l'ignorez pas, l'IBSR doit communiquer son Baromètre de la sécurité routière pour l'année 2012. Si mes informations sont bonnes, les tendances pour notre Région restent les mêmes. Ce n'est pas intrinsèquement une bonne nouvelle. Avez-vous déjà reçu ces chiffres ? Les parlementaires n'ont pu les obtenir, puisque l'IBSR donne une conférence de presse demain. Si nous les avions eus, nous aurions pu en débattre plus précisément aujourd'hui.

Je reste favorable à l'incitation à ce type de mobilité dans notre Région, mais je suis surtout sensible aux mesures prises pour sécuriser ce mode de conduite.

À votre connaissance, combien la Région bruxelloise comptait-elle de cyclistes en 2011 et 2012 ? Combien de cyclistes blessés ont-ils été comptabilisés sur le territoire de la Région en 2012 ? Combien d'accidents impliquant des vélos ont-ils eu lieu sur cette même période ? Existe-t-il une cartographie des accidents de vélos pour 2011 et 2012 ?

Avez-vous déjà procédé à une évaluation de la mise en place du tourne-à-droite au feu rouge des carrefours ?

Quels sont les moyens financiers prévus en 2013 pour la sécurisation des aménagements de voirie propres aux cyclistes ainsi que pour l'ensemble du réseau routier bruxellois ?

Discussion

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

M. Arnaud Pinxteren.- M. Pivin, je dois vous faire une confession : je fais partie de vos statistiques ! Oui, je fais partie de ces affreux cyclistes qui constituent un danger pour la sécurité routière, qui mettent en danger la vie des automobilistes et des conducteurs de camions ! Oui, je fais partie de cette catégorie d'usagers de la

Bespreking

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *Mijnheer Pivin, ik ben zelf één van die vreselijke fietsers die de verkeersveiligheid van de automobilisten en vrachtwagenchauffeurs in het gedrang brengen! Ik ben een van die weggebruikers die op twee wielen de Brusselse wegen trotseren en geconfronteerd worden met*

route qui, au détriment du plus basique principe de sécurité, osent monter sur deux roues, emprunter nos chaussées bruxelloises et être confrontés à des automobilistes qui ne les voient même pas car ils ne veulent pas les voir !

Par conséquent, votre question me pose problème dans le sens où elle part d'un a priori, que vous avez explicitement reconnu : un incident impliquant des cyclistes ne peut être imputable qu'au comportement dangereux, inconscient ou inapproprié de ces derniers.

Permettez-moi de vous dire, M. Pivin, que lors des différents accidents dont j'ai fait l'expérience, je n'ai jamais été en tort. Au contraire, j'ai tantôt été fauché par une voiture dont le conducteur ne m'avait pas vu, tantôt j'ai été pris dans des rails de tram, tantôt la cause fut un problème d'infrastructure (pavés glissants).

M. Philippe Pivin.- Vous me paraissez bien maladroit !

M. Arnaud Pinxteren.- En tout cas, si je roule peut-être maladroitement à vélo, il semble évident que vous ne montez jamais sur un deux roues.

M. Philippe Pivin.- Qu'est-ce qui vous permet d'affirmer cela ?

M. Arnaud Pinxteren.- C'est une impression...

Je voudrais donc reformuler quelque peu votre question et m'interroger sur le nombre d'accidents dont sont "victimes" les cyclistes, plutôt que sur le nombre d'accidents dans lesquels ils sont impliqués.

Il me semble tout d'abord important de relever l'aspect relatif des choses : il faut évaluer le nombre absolu d'accidents par rapport à l'augmentation du nombre d'utilisateurs de deux roues. Cette information m'intéresse grandement.

Ensuite, il me semble pertinent de se pencher sur les causes de ces accidents. Quels usagers sont-ils impliqués dans ces accidents ? Le nombre d'automobilistes impliqués dans ces derniers est-il significatif ?

Quelles conclusions tirez-vous, M. le secrétaire d'État, en matière de sensibilisation et de sanction

automobilisten die hen niet zien, omdat ze hen niet willen zien.

Uw vraag gaat uit van een vooroordeel, namelijk dat een ongeval waarbij fietsers betrokken zijn per definitie te wijten is aan hun onaangepast en gevaarlijk rijgedrag.

Ik heb zelf al verschillende fietsongevallen meegemaakt, zonder dat ik in fout was. Een keer had een autobestuurder mij niet gezien, een andere keer geraakte ik klem in de tramrails en nog een keer waren de straatstenen glad.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *U bent blijkbaar niet zo'n handige fietser!*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Misschien, maar u rijdt duidelijk nooit met de fiets!*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Waar haalt u dat vandaan?*

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Die indruk heb ik...*

Ik zou dus eerder vragen naar het aantal ongevallen waarvan fietsers het slachtoffer waren, in plaats van waar ze "bij betrokken" waren.

Het absolute aantal ongevallen moet ook vergeleken worden met het toenemend aantal fietsers.

We moeten ook kijken naar de oorzaken van de ongevallen. Welke weggebruikers zijn erbij betrokken? Is het aantal daarbij betrokken automobilisten betekenisvol?

Hoe staat de staatssecretaris tegenover de bewustmaking en bestraffing van automobilisten ten aanzien van de zwakke of actieve weggebruikers?

Tot besluit een korte anekdote. Onlangs zag ik een

des automobilistes vis-à-vis des usagers dits "faibles" ou "actifs", deux démarches absolument nécessaires ?

Je voudrais terminer mon intervention en vous citant un exemple - parmi tant d'autres survenant chaque jour - du vécu des cyclistes : "Je remontais la rue de Namur il y a quelques jours. À l'approche du feu, une camionnette de police mordait légèrement sur la piste cyclable pour se rapprocher d'une jeune fille qui avait garé sa Mini portant l'effigie de Red Bull en partie sur la piste cyclable.

Elle remplissait ou vidait son coffre de canettes et les policiers s'en sont faits offrir une série. Lorsque je suis arrivé à leur hauteur, je leur ai demandé si cela ne les gênait pas par rapport à la piste cyclable.

Le policier conducteur a pris cette remarque pour lui et a légèrement déplacé son véhicule. Lorsque j'ai précisé que c'est la Mini qui me gênait, le policier passager m'a dit, des canettes sur les genoux, qu'il avait pris note de son numéro de plaque."

Je vous passe le reste de mes considérations en matière de gouvernance et autres petites corruptions. Voilà un exemple de ce que nous vivons quotidiennement.

Ce type de comportement met également la vie des cyclistes en danger puisque leurs droits ne sont pas respectés et que l'espace public n'est pas partagé correctement.

M. le secrétaire d'État, que comptez-vous faire en matière de sensibilisation des automobilistes ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je rappelle que le gouvernement mène une politique ambitieuse en matière de sécurité routière et de mobilité douce.

Notre première préoccupation est de garantir la sécurité de tous les usagers, dont les cyclistes. Chaque accident est un accident de trop, mais l'augmentation du nombre de cyclistes sur nos voiries pourrait également augmenter le risque potentiel d'accidents. Cela apparaît inévitable sauf si, un jour, Bruxelles est fréquenté par 100% de

politiewagen op het fietspad stoppen om zich bij een promotiewagen van Red Bull te gaan bevoorraden. Ook die stond op het fietspad.

Toen ik erop wees dat het fietspad belemmerd werd, verplaatste een politiemann de politiewagen een beetje. Toen ik zei dat ik de wagen van Red Bull bedoelde, zei de andere politiemann, met een voorraad blikjes op de schoot, dat hij de nummerplaat genoteerd had.

Afgezien van de lichte corruptie die hier doorschemert, brengt dit soort gedrag het leven van de fietsers in gevaar. Hun rechten worden niet gerespecteerd en de openbare ruimte wordt niet correct gedeeld.

Mijnheer de staatssecretaris, wat zult u doen om de automobilisten hiervan bewust te maken?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *De regering voert een ambitieus beleid inzake verkeersveiligheid en zachte mobiliteit. Wij willen de veiligheid van alle weggebruikers garanderen.*

De toename van het aantal fietsongevallen blijft kleiner dan de toename van het aantal fietsers, maar de cijfers moeten toch enigszins genuanceerd worden.

Het gewestelijke verkeersveiligheidsbeleid houdt

cyclistes et qu'il n'y a plus aucun véhicule à moteur.

Il est important de noter que cette augmentation du nombre d'accidents réels reste inférieure à l'augmentation du nombre de cyclistes. Le Fietzersbond, qui n'a pas pour habitude de me complimenter, a publié des chiffres qu'il ne juge pas "préoccupants".

Mais les chiffres appellent la nuance. La politique de sécurité routière de la Région prend toujours en compte le nombre de tués et de blessés graves de manière conjointe. Cette méthode statistique permet de se prémunir contre les évolutions trop tranchées inhérentes aux chiffres peu élevés.

Suivant cette méthode, le nombre de tués et blessés graves n'est pas plus élevé en 2011 qu'en 2010 dans la population cycliste : 20 blessés graves en 2011 ; 25 blessés graves en 2010 ; 1 tué en 2010 ; 3 tués en 2011 et aucun mort en 2012, d'après les chiffres officiels de l'administration qui attendent encore d'être confirmés. La comparaison et l'analyse basées sur des chiffres si peu élevés n'est pas significative d'un point de vue statistique.

A contrario, c'est la catégorie des blessés légers qui enregistre l'essentiel de l'augmentation. Toutefois, nous devons être prudents, car ces accidents sont rarement déclarés. J'ai moi-même été victime d'un accident de vélo sans conséquence grave, et je n'ai pas souhaité le déclarer à la police.

Nous devons poursuivre les efforts déployés dans le cadre de la politique cyclable régionale, tant en termes de sécurité routière que de mobilité. Le Plan Iris 2 prévoit que toutes les voiries régionales soient rendues cyclables par des aménagements de qualité. S'agissant de ces derniers, la Région poursuit la réalisation du vade-mecum de recommandations pour la construction d'aménagements sûrs pour les cyclistes. Le volet 7 du vade-mecum, intitulé "Aménagements cyclables en carrefour", est en cours de rédaction.

La Région poursuit l'implantation des équipements et infrastructures sur les itinéraires cyclables régionaux (ICR), qui garantissent aux cyclistes les meilleures conditions de circulation, y compris sur les voiries communales.

Par ailleurs, la Région, en collaboration avec Beliris, a prévu 2,5 millions d'euros

steeds rekening met het aantal doden en zwaargewonden samen. Met deze werkwijze kunnen we ons behoeden voor te uitgesproken evoluties die inherent zijn aan de kleine getallen waarover het hier gaat.

Het totale aantal doden en zwaargewonden bij fietsers lag in 2011 niet hoger dan in 2010 (20 zwaargewonden en 3 doden in 2011 tegenover 25 zwaargewonden en 1 dode in 2010).

Het is vooral het aantal lichtgewonden dat het sterkst is gestegen. Bovendien liggen de reële cijfers ongetwijfeld nog hoger, aangezien niet alle ongevallen worden aangegeven.

De inspanningen in het kader van het gewestelijk fietsbeleid moeten dus worden voortgezet. Het Iris 2-plan stelt dat alle gewestwegen uitgerust moeten zijn met kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen. Het gewest is bezig met het opstellen van het vademecum voor de verwezenlijking van veilige fietsvoorzieningen. Momenteel wordt gewerkt aan hoofdstuk 7 over fietsvoorzieningen op kruispunten.

Het gewest gaat ook door met de aanleg van de gewestelijke fietsroutes (GFR's).

Bovendien voorziet het gewest in samenwerking met Beliris 2,5 miljoen euro extra om de studie betreffende de zones met een grote ongevallenconcentratie te updaten en die zwarte punten veiliger te maken, ook voor fietsers.

Het klopt dat de fout niet altijd bij de fietsers ligt. In heel wat gevallen brengen de automobilisten de fietsers in gevaar.

Het actieplan verkeersveiligheid omvat zowel bewustmakingsacties ten aanzien van automobilisten als van fietsers. Ik denk bijvoorbeeld aan de campagne "I bike Bru", die sinds 2011 fietsers aanraadt om voldoende zichtbaar te zijn en hun fiets in orde te brengen voor de winter. Tijdens de Autoloze Zondag organiseert Mobiel Brussel voor fietsers een bewustmakingsactie over de 'dode hoek'. Bovendien worden er verschillende thematische folders verspreid.

Het gaat om een gedeelde verantwoordelijkheid, maar volgens mij ligt die vooral bij de sterkste, namelijk de automobilist.

complémentaires pour actualiser l'étude des zones à concentration d'accidents, dites "points noirs" et les assainir en termes de sécurité routière, y compris cycliste.

M. Pinxteren a raison de dire que la responsabilité n'incombe pas toujours aux cyclistes, même si tous ne respectent pas la réglementation. Dans beaucoup de cas, en effet, ce sont les automobilistes qui mettent les cyclistes en danger, et l'affrontement entre un cycliste et un automobiliste tourne rarement à l'avantage du premier.

Nous essayons donc d'orienter nos actions en direction tant des automobilistes que des cyclistes : dans notre plan d'action de sécurité routière, nous prévoyons également des actions de sensibilisation à l'attention de ces derniers.

Plusieurs de ces actions ont été organisées ces dernières années. Depuis 2011, une campagne fournit des suggestions aux cyclistes pour les encourager à être visibles en hiver et leur propose également la mise en ordre de leurs vélos pour résister à la saison froide. Lors de la Journée sans voitures, Bruxelles Mobilité organise, avec un camion, une sensibilisation des cyclistes au problème des angles morts. Les camionneurs doivent faire attention car il demeure que, souvent, les cyclistes ne sont pas vus. En outre, différents dépliants sont diffusés sur différents thèmes : l'angle mort, la visibilité, l'équipement du vélo, etc.

La responsabilité est partagée mais, pour une grande part, elle est celle du plus puissant : l'automobiliste. L'année dernière, une campagne spécifique de sécurité routière intitulée "Laissez la place aux cyclistes" a été axée sur la sensibilisation et la répression à l'égard des voitures qui se garent sur les pistes cyclables, obligeant les cyclistes à plonger dans le trafic "normal". En effet, le mélange des moyens de transport est proposé là où c'est possible ; tout le monde doit rouler lentement. Quand ça n'est pas possible, on essaie de prévoir des pistes cyclables. Ce qui veut dire que, s'il y a une piste cyclable, c'est que la situation est plus dangereuse. La répression est donc nécessaire.

Cette année, la campagne de sécurité routière se concentre sur le respect des zones 30 et 50. Diminuer la vitesse moyenne est en effet l'une des meilleures façons de réduire le nombre de blessés et de morts en voirie. Avec une diminution de 5%,

Voor de automobilisten was er vorig jaar de verkeersveiligheids campagne 'Maak plaats voor fietsers'. De campagne vroeg de automobilisten de fietsinfrastructuur te respecteren. Heel wat auto's parkeren op het fietspad, waardoor de fietsers zich op de weg moeten begeven.

Waar dat mogelijk is, stellen wij gemengd verkeer voor, zodat iedereen traag moet rijden. Waar dat niet mogelijk is, trachten wij fietspaden aan te leggen. Wanneer er een fietspad is, betekent dit dat de situatie gevaarlijker is en is repressie noodzakelijk.

Dit jaar ligt de focus van de verkeersveiligheids campagne op het respecteren van de zones 30 en 50. De snelheid verminderen is een van de beste manieren om het aantal gewonden en doden te verminderen. Een vermindering van de snelheid met 5% zou het aantal gewonden en doden in ons gewest kunnen doen dalen met 20 tot 25%.

Het is niet de bedoeling om nieuwe snelheidsbeperkingen in te voeren, maar om ze beter te doen naleven.

Andere campagnes hebben vooral tot doel de automobilisten te wijzen op de kwetsbaarheid van de fietsers.

De ongevallen in ons gewest werden nog niet in kaart gebracht. Er bestaat wel een studie van het BIVV over fietsongevallen op gewestwegen, maar die dateert van 2006. De studie zal in de loop van 2013 worden bijgewerkt. Op basis daarvan zullen wij de nodige ingrepen op het vlak van de infrastructuur kunnen doen.

Ik beschik nog niet over de cijfers van het BIVV. Zodra wij die ontvangen, zullen we de evolutie van de situatie tijdens de voorbije jaren kunnen analyseren.

Het gewest heeft tal van maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het aantal ongevallen neemt verhoudingsgewijs tot de stijging van het aantal fietsers niet toe. Elk ongeval blijft er evenwel één te veel.

le nombre de blessés et de morts dans notre Région devrait baisser de 20% à 25%. Nous devons parvenir à atteindre ces chiffres parlants.

Il ne s'agit pas d'imposer de nouvelles baisses de vitesse, mais de faire respecter les limites actuelles.

D'autres campagnes visent plus à sensibiliser les automobilistes à la vulnérabilité des cyclistes.

Une cartographie actualisée des accidents à l'échelle régionale n'est pas disponible à ce jour. Notons cependant qu'il existe une étude menée en 2006 par l'IBSR des accidents impliquant des cyclistes sur les voiries régionales. Cette étude sera mise à jour dans le courant de l'année 2013. Elle nous livrera une analyse précise des zones à concentration d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes et nous permettra d'effectuer les interventions nécessaires au niveau des infrastructures.

Je ne dispose pas des chiffres de l'IBSR à ce stade. Dès que nous les aurons reçus, nous serons en mesure d'observer l'évolution de la situation au cours de ces dernières années.

La Région a pris de nombreuses initiatives en matière de sécurité routière, le nombre d'accidents s'est stabilisé et n'a pas augmenté, même si l'on prend en compte l'arrivée sur la voirie de nouveaux cyclistes.

Chaque accident est néanmoins un accident en trop.

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

M. Philippe Pivin.- Je précise à M. Pinxteren que mon intention n'était pas de critiquer les cyclistes. Je n'ai pas plaidé contre l'usage du vélo, bien au contraire.

Quand un cycliste est impliqué dans un accident, cela ne signifie nullement qu'il en est responsable, mais qu'il est l'une des parties impliquées. Au Parquet de Bruxelles, on m'a confirmé que 50% des accidents de ce type en 2011 étaient causés par des cyclistes, les 50% restants ayant une cause extérieure. Je ne tire pourtant pas de conclusions de ces chiffres non négligeables. Mon propos est de voir quelles mesures sont prises pour sécuriser l'usage du vélo sur la voirie.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).*- *Mijnheer Pinxteren, ik wilde de fietsers helemaal niet aanvallen. Ik ben juist een voorstander van de fiets. Het parket van Brussel bevestigde mij echter dat de helft van de ongevallen waarbij fietsers betrokken waren, veroorzaakt werden door fietsers. Ik wil alleen weten welke maatregelen er genomen worden om veilig te kunnen fietsen op de openbare weg.*

Ik betreur dat de staatssecretaris niet over de cijfers van het BIVV beschikt. Hij heeft ook niet geantwoord op mijn vraag over het rechts afslaan bij rood.

(Opmerkingen van de heer Pinxteren)

Je regrette que vous ne disposiez pas des chiffres de l'IBSR alors qu'un ministre serait en devoir de les avoir à sa disposition.

Je ne vous ai pas entendu concernant les carrefours tourne-à-droite au feu rouge.

(Remarques de M. Pinxteren)

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- À ces carrefours, on n'a pas constaté d'augmentation des accidents. Les autorisations de tourner à droite sont limitées aux carrefours où les cyclistes sont isolés du trafic routier sur leur piste cyclable, par exemple.

Les sens uniques limités (SUL) ont éveillé la méfiance générale, mais on n'y a pas constaté d'augmentation des accidents car ils impliquent que les cyclistes soient bien visibles et que les automobilistes s'adaptent. Les SUL ont amélioré les déplacements des cyclistes sans augmenter les risques d'accidents.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'annonce des scénarios de fermeture du tunnel Léopold II pour cause de travaux de rénovation".

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

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het rechts afslaan bij rood heeft niet geleid tot meer ongevallen. Het is trouwens beperkt tot kruispunten waar het fietspad gescheiden is van de weg.*

Ook in straten met beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) is het aantal ongevallen niet gestegen, omdat de fietsers er veel beter opvallen en de automobilisten zich daaraan aanpassen. Tegelijkertijd maken die straten het de fietsers gemakkelijker om zich te verplaatsen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de aankondiging van sluitingscenario's voor de Leopold II-tunnel wegens renovatiewerken".

De voorzitter.- Op vraag van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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

**concernant "l'explosion du nombre de
plaintes à l'encontre de la STIB en 2012, en
particulier concernant la carte Mobib".**

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

Mme Danielle Caron.- Selon le dernier rapport annuel de la STIB, les plaintes à l'encontre de la carte Mobib ont explosé en 2012 : on enregistre en effet une hausse de 50% de ces plaintes par rapport à 2011.

En plus de ternir l'image de la STIB, cette situation remet en question la confiance que lui portent les usagers. Pour rappel, cette carte a été inaugurée en 2008.

En 2009 déjà, en réaction au grand nombre de plaintes à l'encontre de la carte Mobib, vous nous parliez de "problèmes de jeunesse" amenés à se résorber.

Pour avoir consulté le dernier rapport annuel de la STIB, je constate qu'il reste des choses à améliorer. Les plaintes enregistrées à l'égard de la carte Mobib représentent la majorité des points problématiques.

Présentée à son lancement comme une révolution dans l'utilisation quotidienne des transports publics, la carte Mobib est censée améliorer le service aux usagers. Alors comment se fait-il qu'après cinq années d'existence, cette carte pose encore autant de problèmes aux usagers de la STIB ?

En tant qu'utilisatrice, il m'arrive en effet de voir des appareils hors d'usage. Pourquoi tombent-ils si souvent en panne ? Ne devrait-on pas améliorer cette technologie ?

Au vu du nombre important d'utilisateurs de la carte Mobib, j'aurais voulu savoir si vos services s'étaient penchés sur la question.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

**betreffende "de sterke toename van klachten
tegen de MIVB in 2012, in het bijzonder
betreffende de Mobibkaart".**

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Volgens het recentste jaarrapport van de MIVB is het aantal klachten over de Mobibkaart in 2012 met 50% toegenomen in vergelijking met 2011.*

Dat is nefast voor het imago van de MIVB en het vertrouwen van de klanten.

De Mobibkaart werd ingevoerd in 2008. In 2009 waren er al heel wat klachten, maar u zei dat die te maken hadden met kinderziekten.

Als ik het recentste jaarrapport lees, merk ik dat er nog heel wat ruimte voor verbetering is.

De Mobibkaart zou de dienstverlening moeten verbeteren. Hoe verklaart u dan dat er na vijf jaar nog zo veel problemen zijn?

Ik zie bijvoorbeeld vaak dat automaten van de MIVB niet werken. Hoe komt dat? Kan het niet beter?

Hebben uw diensten zich al over de kwestie gebogen?

*Discussion**Bespreking*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le rapport annuel 2012 de la STIB n'a pas encore été publié. Le rapport auquel vous faites référence est le rapport annuel du médiateur que la presse a répercuté fin mars.

Les plaintes auxquelles vous faites allusion sont gérées par le médiateur, dépendant de la Région. Il ne s'agit pas des dossiers du service clientèle (Customer Care) de la STIB. La réalité que ce service enregistre contraste fortement avec celle du rapport du médiateur : le nombre de plaintes par lettres et courriels traitées par le service clientèle de la STIB est resté stable. En 2010, le nombre de plaintes étaient de 9.171, en 2011 de 9.458 et en 2012, de 9.490. En outre, si le médiateur a traité 760 plaintes, seules 17% (soit 129) d'entre elles ont été jugées recevables. D'après son rapport annuel, la principale hausse provient de l'intensification de la lutte contre la fraude puis des événements d'avril 2012 et de l'interruption de service pendant plusieurs jours qui s'en est suivie.

Quant à la carte Mobib, le nombre de plaintes traitées par le service clientèle de la STIB a diminué : 335 ont été comptabilisées en 2012 contre 419 en 2011.

Je vous invite, par ailleurs, à consulter le rapport du médiateur que vous trouverez sur le site Internet de la STIB. Vous y constaterez également que le nombre de plaintes relatives à l'acquisition d'un titre de transport diminue en passant de 133 en 2011 à 129 en 2012.

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

Mme Danielle Caron.- Votre réponse atténue quelque peu mes propos concernant les plaintes, même si ces dernières demeurent très importantes, notamment en ce qui concerne la carte Mobib. Le nombre de 335 reste très élevé ; chaque plainte reste une plainte de trop.

Quant aux appareils défectueux, je me demande toujours si l'on a choisi la meilleure technologie à long terme. Je reste sceptique lorsque je constate

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het jaarverslag 2012 van de MIVB is nog niet gepubliceerd. U heeft het over het jaarverslag van de ombudsman.*

De klachten waarnaar u verwijst, worden behandeld door de ombudsman, die valt onder de bevoegdheid van het gewest, en dus niet door de klantendienst van de MIVB. Het aantal klachten bij de MIVB is stabiel gebleven: 9.171 in 2010, 9.458 in 2011 en 9.490 in 2012. De ombudsman ontving 760 klachten, maar slechts 17% daarvan (129) waren ontvankelijk. Volgens het jaarverslag is de toename van het aantal klachten vooral te wijten aan de intensievere fraudebestrijding en aan de onderbreking van de dienstverlening in april 2012.

Het aantal klachten dat de MIVB ontving over de Mobibkaart, daalde van 419 in 2011 naar 335 in 2012. Bij de ombudsman daalde het aantal klachten over de vervoersbewijzen van 133 in 2011 naar 129 in 2012.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Dat neemt niet weg dat het aantal klachten, vooral over de Mobibkaart, erg hoog blijft.*

In verband met de defecte toestellen, blijf ik mij toch afvragen of u de juiste technologie gekozen hebt. Andere leessystemen werken veel sneller. Het MIVB-systeem is vijf jaar oud.

Ik hoop dat het aantal klachten in 2013 blijft dalen.

qu'il faut toujours apposer sa carte sur un appareil. D'autres systèmes de lecture que l'on trouve ailleurs s'avèrent beaucoup plus rapides. Le système choisi par la STIB date de cinq ans.

J'espère que le rapport de 2013 fera état d'une diminution supplémentaire du nombre de plaintes.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "le projet régional de pistes cyclables sur l'axe boulevard Poincaré - boulevard du Midi".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Est-il encore de besoin de rappeler l'objectif du gouvernement de porter la part des déplacements cyclistes à 20% en 2020, contre plus ou moins 5% actuellement, tout en réduisant parallèlement la charge de trafic automobile de 20% ? Le Plan Iris 2 prévoit également que 100% des voiries de la Région bruxelloise devront être cyclables d'ici 2018.

Dans cette perspective, votre Plan Stratégique 2010-2014 annonce explicitement (p.35-36) : "Un plus grand nombre de pistes cyclables doit être mis en place le long des voiries régionales. Ce sont généralement les itinéraires les plus logiques, les plus rectilignes et les plus rapides pour tous, y compris pour les cyclistes, donc. Il existe donc un potentiel pour les trajets domicile-travail, les écoliers et les étudiants. L'espace accordé aux vélos sur ces axes structurants assurera aux cyclistes une position plus ferme dans les rues et montrera clairement l'engagement des autorités publiques à l'égard des vélos. La Petite ceinture et la Moyenne ceinture seront également équipées de pistes

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "het gewestelijk project voor fietspaden op de as Poincarélaan - Zuidlaan".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *De doelstelling van de regering bestaat erin het aandeel van de verplaatsingen per fiets tegen 2020 op te trekken tot 20%, tegenover 5% vandaag. Tegelijk moet het aandeel van de wagen met 20% worden teruggedrongen. Volgens het Iris 2-plan moeten alle wegen van het Brussels Gewest tegen 2018 berijdbaar zijn met de fiets.*

Het Strategisch Plan 2010-2014 stelt dat er meer fietspaden moeten worden aangelegd op de gewestwegen, de Kleine Ring en de Middenring.

Gisteren bleek dat het nieuwe gemeentebestuur van Brussel-Stad gekant is tegen het project om fietspaden aan te leggen op de as Poincarélaan-Zuidlaan tussen het Zuidstation en de Ninoofsepoort, die bijzonder gevaarlijk is voor fietsers.

Deze as, die de Ninoofsepoort en de Hallepoort met elkaar verbindt, kan voor fietsers een belangrijke verbindingsweg zijn tussen het noorden en het

cyclables".

Hier, nous apprenions que les nouvelles autorités communales de la commune de Bruxelles-Ville s'opposaient au projet de la Région de créer des pistes cyclables sur l'axe dessiné par le boulevard Poincaré et le boulevard du Midi entre la gare de Bruxelles-Midi et la porte de Ninove. Ce boulevard est une véritable autoroute urbaine, surdimensionnée - deux fois trois bandes de circulation - par rapport aux voiries adjacentes. Cet axe est donc extrêmement dangereux pour les cyclistes.

Reliant la Porte de Ninove à la Porte de Hal sur près de 2km, l'axe formé par les boulevards Poincaré et du Midi est potentiellement une jonction cycliste de première importance entre le nord et le sud de la ville. L'initiative régionale d'aménager des pistes cyclables provisoires sur place pour protéger les cyclistes et réguler le trafic automobile est donc excellente, vu que les délais pour la délivrance d'un permis d'urbanisme pour la réalisation de travaux d'une telle ampleur sont très longs. Ces voiries sont par ailleurs sous la tutelle de la Région et aucune autorisation préalable de la part des autorités communales ni aucun permis d'urbanisme ne sont requis pour réaliser des marquages au sol.

En quoi consiste précisément le projet régional d'aménagement de pistes cyclables sur l'axe des boulevards Poincaré et du Midi, dans sa version finale et dans sa version provisoire ? Quelles ont été les concertations préalables avec les communes concernées ? Ce projet régional est-il remis en cause suite aux récentes déclarations des nouvelles autorités communales de Bruxelles-Ville et, le cas échéant, pourquoi et en quoi ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dans un premier temps, il est prévu d'aménager une piste cyclable sur l'actuelle première bande de circulation, ce qui réduira de trois à deux le nombre de couloirs destinés aux automobilistes. Nous veillerons toutefois à ce que les trois bandes de

zuiden van de stad. Het was dan ook een uitstekend initiatief van het gewest om in afwachting van een stedenbouwkundige vergunning voorlopige fietspaden aan te leggen ter bescherming van de fietsers. Die wegen vallen onder toezicht van het gewest en er is dan ook geen toelating van de gemeente, noch stedenbouwkundige vergunning vereist om wegmarkeringen aan te brengen.

Hoe ziet het gewestelijke project om fietspaden aan te leggen op voorgemelde as eruit, zowel in zijn voorlopige als definitieve vorm? Op welke manier werd overleg gepleegd met de betrokken gemeenten? Komt het project in gevaar door de recente verklaringen van het nieuwe gemeentebestuur van Brussel-Stad? Waarom?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *In een eerste fase komt er een fietspad waar nu de eerste rijstrook is. Er blijven dus slechts twee rijstroken over voor de automobilisten, behalve aan de kruispunten, zodat de capaciteit van deze as niet afneemt. Dit is een proefopstelling. Bij*

circulation soient conservées aux carrefours. Ainsi, la capacité de cet axe routier majeur sera maintenue. Il s'agit d'un aménagement provisoire à titre d'essai. La version définitive du projet implique de déplacer la piste cyclable et la bande de stationnement. La piste cyclable sera donc séparée, ce qui est nécessaire sur un axe aussi fréquenté.

L'aménagement provisoire devrait permettre d'élaborer le projet définitif en disposant d'un maximum de données. Ce dernier sera conçu en concertation avec la commune de Bruxelles-Ville et tiendra compte du plan de bouclage du Pentagone.

Plusieurs réunions ont eu lieu avec les services techniques de Bruxelles-Ville et de la zone de police concernée. Le projet présenté au collège de Bruxelles-Ville résultait de ces discussions et réunions. Le collège a donné son accord de principe sur le projet le 23 décembre 2010, tout en demandant de réétudier la zone connexe à la foire du Midi, laquelle empiète sur une bande de circulation.

Les plans ont donc été réétudiés par les services techniques de Bruxelles-Ville et de la police. Sur le boulevard Poincaré, à la hauteur de la foire du Midi (entre la chaussée de Mons et le square de l'Aviation), il est proposé de déplacer la zone de stationnement, actuellement à droite de la chaussée, le long de la berne centrale. Ce faisant, lors de l'installation de la foire, seul le stationnement devra être interdit pour conserver la capacité des deux bandes de circulation.

Ces plans modifiés ont été soumis au collège de Bruxelles-Ville avec lequel nous étudions la possibilité d'intégrer ses préoccupations dans l'exécution du projet.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Je vous remercie pour ces précisions qui portent surtout sur l'aménagement du boulevard à moyen terme.

Ma question visait toutefois davantage l'aménagement de la piste cyclable provisoire.

Un calendrier a-t-il été fixé pour amorcer cette nouvelle répartition de l'espace public sur une série de grands axes ?

de definitieve heraanleg worden het fietspad en de parkeerstrook gescheiden van het verkeer.

Door de voorlopige herinrichting beschikken we over een maximaal aantal gegevens om het definitieve project uit te werken. Dat zal gebeuren in overleg met Brussel-Stad.

Het project dat voorgelegd werd aan het college van Brussel-Stad was het resultaat van verschillende technische vergaderingen met de stad en de betrokken politiezone. Op 23 december 2010 gaf het college zijn principiële akkoord, maar het vroeg wel om het aansluitende gebied aan de Zuidmarkt opnieuw te bestuderen.

Dat hebben de technische diensten van Brussel-Stad en de politiezone gedaan en zij hebben voorgesteld om de parkeerzone aan de Poincarélaan, tussen de Bergensesteenweg en het Luchtvaartsquare, te verplaatsen naar de middenberm. Zo moet tijdens de markt alleen het parkeren verboden worden om twee rijstroken te kunnen behouden.

We overleggen nu met Brussel-Stad over hoe we deze voorstellen in het project kunnen integreren.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).*- *Mijn vragen gingen vooral over het voorlopige fietspad. Is er een tijdschema voor de inrichting van veiligere fietspaden op de grote verkeersassen?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La commune de Bruxelles-Ville désire aussi avoir une perspective précise de ce que sera le projet définitif. C'est pour répondre à cette demande que nous prenons le temps d'en discuter. Notre projet reste d'aménager une piste provisoire en attendant le réaménagement définitif. Nous n'avons, à l'heure actuelle, pas défini de calendrier.

M. Arnaud Pinxteren.- Je comprends que, dès que le projet définitif sera validé, nous pourrons passer au projet provisoire. Les délais, je le suppose pour la sécurité des cyclistes, seront les plus courts possibles.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est ma volonté, en effet.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "les démarches à accomplir par les 65+ pour disposer du nouvel abonnement STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. EMMANUEL DE BOCK,

concernant "les tarifs et la procédure de renouvellement de la carte MOBIB pour les abonnements 65+".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "les abonnements STIB pour les personnes de plus de 65 ans".

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Brussel-Stad wil een duidelijk beeld krijgen van hoe het definitieve project er zal uitzien. Daar nemen we onze tijd voor. Ik kan dus geen tijdschema geven. In afwachting komt er wel een voorlopig fietspad.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- Het voorlopige project kan dus enkel van start gaan, wanneer het definitief project wordt goedgekeurd. Ik hoop voor de veiligheid van de fietsers dat alles zo vlug mogelijk gebeurt.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Dat is de bedoeling.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de formaliteiten voor de 65-plussers om een nieuw MIVB-abonnement te krijgen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK,

betreffende "de tarieven en de procedure voor de hernieuwing van de Mobibkaart voor de abonnements 65+".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "de MIVB-abonnementen voor 65-plussers".

M. le président.- En l'absence de M. Jef Van Damme, excusé, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Les détenteurs d'un abonnement STIB ayant atteint ou dépassé l'âge de 65 ans ont reçu au début du mois d'avril un courrier émanant de la STIB les invitant à procéder au renouvellement de leur abonnement, moyennant le paiement de 60 euros, somme valable pour un an.

Ce renouvellement qui représente la fin de la gratuité devait être effectué avant le 1^{er} mai dernier, date à laquelle les abonnements aujourd'hui valables ont été désactivés.

L'opération pouvait avoir lieu suivant différentes modalités précisées par la STIB, dont chacune nécessitait de se déplacer : se rendre à l'un des 361 automates de vente GO, à des magasins délivrant des titres de transport, à l'une des six Bootik ou l'un des dix-neuf Kiosk. Voilà donc une belle palette de possibilités offertes aux plus de 65 ans, à condition de se déplacer pour se mettre en règle.

Alors qu'elle s'appuie trop souvent sur le Smartphone ou internet pour diffuser ses informations, la STIB aurait pu imaginer la possibilité de régler le paiement des 60 euros par transfert bancaire et activer automatiquement la validité de la carte détenue par l'utilisateur dès l'enregistrement du paiement. Cette formule simple aurait eu pour avantages de ne pas encombrer les agences et librairies pour procéder à la régularisation et d'épargner un déplacement supplémentaire aux personnes concernées.

Ce point n'est cependant pas le plus handicapant pour l'abonné de plus de 65 ans. Alors que pour l'abonnement gratuit, il recevait simultanément un titre lui confirmant la gratuité sur les réseaux des sociétés De Lijn et TEC, la STIB se contente à présent de recommander par courrier de prendre contact avec ces deux opérateurs pour se procurer un titre de transport valable. Dans le même courrier, la STIB suggère de se rendre sur les sites internet des sociétés De Lijn et TEC, une opération qui n'est pas simple en soi, et qui se corse encore

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Jef Van Damme, die verontschuldigd is, wordt zijn toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De houders van een MIVB-abonnement die minstens 65 jaar zijn, hebben begin april van de MIVB een brief ontvangen, waarin hen verzocht wordt 60 euro te betalen als ze hun abonnement voor een jaar willen verlengen. Dat betekent meteen het einde van het gratis openbaar vervoer.*

De 65-plusser kan zijn abonnement op verschillende plaatsen verlengen: aan de GO-verkoopautomaten, in de winkels die vervoersbewijzen verkopen, de zes Bootiks en de negentien Kiosken. Daarvoor moet hij zich weliswaar verplaatsen.

Hoewel de MIVB voor het verstrekken van informatie vaak verwijst naar haar website, had ze haar cliënten de mogelijkheid kunnen bieden om via haar website met een bankoverschrijving het abonnement te betalen en te activeren na betaling. Dan waren de diverse verkooppunten niet overbelast geraakt en hoefde de 65-plusser zich niet te verplaatsen.

Een belangrijker minpunt is dat de 65-plusser niet langer met zijn abonnement een bewijs van gratis vervoer voor De Lijn en de TEC ontvangt. Nu verzoekt de MIVB hem om zelf die vervoersmaatschappijen te contacteren en om op hun websites na te gaan wat de voorwaarden zijn, wat geen evidente klus is.

Terwijl in andere landen de tarieven op elkaar worden afgestemd, betaalt de Brusselse 65-plusser hier het gelag van het gebrek aan afspraken tussen de drie vervoersmaatschappijen.

Was het niet eenvoudiger geweest een abonnement voor de drie netten aan te bieden?

Waarom heeft de MIVB niet in de mogelijkheid van een bankoverschrijving voorzien om het abonnement te verlengen?

Waarom zijn de tarieven van de twee andere netten

quand on veut trouver quelles sont les conditions fixées par De Lijn pour les plus de 65 ans.

Alors qu'il est de plus en plus question d'une harmonisation tarifaire entre réseaux, comme cela se pratique sur la plupart des réseaux étrangers, les plus de 65 ans bruxellois doivent faire les frais d'une absence d'entente entre les trois opérateurs et se déplacer pour obtenir un titre de transport valable sur un autre réseau que celui de la STIB.

N'aurait-il pas été plus sensé de continuer à offrir la possibilité aux plus de 65 ans de souscrire un abonnement valable sur les trois réseaux au lieu de leur laisser désormais le soin de contacter séparément trois opérateurs s'ils veulent se déplacer sur trois réseaux différents ?

Pourquoi la STIB n'a-t-elle pas prévu une formule de paiement par transfert bancaire ?

Pourquoi les conditions tarifaires des deux autres réseaux ne sont-elles pas reprises de façon claire dans le courrier de la STIB ?

Quelle est la solution offerte aux personnes qui ne possèdent pas d'ordinateur ?

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

M. Emmanuel De Bock.- Depuis le 1^{er} mai, les personnes âgées de plus de 65 ans doivent s'acquitter du paiement d'une contribution annuelle de 60 euros pour bénéficier des services de transports de la STIB.

Depuis le 2 avril, ces derniers étaient invités à se présenter aux automates de la STIB pour se procurer le nouvel abonnement. Cependant, la presse se fait l'écho de témoignages de personnes en possession d'un abonnement 65+ valable jusqu'en 2015, 2016 ou plus tard. La suppression de leur abonnement serait illégale et elles n'ont pas été informées d'une durée déterminée de la gratuité ni reçu de contrat qui le précisait. En outre, en présentant leur carte Mobib devant un valideur, ces personnes ont constaté que les données enregistrées sur la carte avaient été supprimées.

Je souhaite donc vous interroger sur les procédures prévues quant au renouvellement des abonnements

niet duidelijk in de brief van de MIVB vermeld?

Welke oplossing is er voor senioren zonder computer?

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

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).*- *Sinds 1 mei moeten vijfenzestigplussers jaarlijks 60 euro betalen voor een MIVB-abonnement.*

Vijfenzestigplussers werden vanaf 2 april opgeroepen om hun nieuwe abonnement te betalen aan een automaat van de MIVB. Er zijn echter heel wat vijfenzestigplussers met een abonnement dat nog geldig is tot 2016 of later. Volgens de pers is het illegaal om hen alsnog te doen betalen en werd hun nooit gezegd dat hun abonnement maar voor een beperkte duur gratis zou zijn. Deze klanten stelden bovendien vast dat de informatie op hun Mobibkaart gewist was.

Dankzij de Vlaamse overheid mogen alle vijfenzestigplussers gratis het openbaar vervoer van De Lijn en de TEC nemen op vertoon van hun Omnipas 65+. Met die pas mogen ze ook gratis gebruikmaken van het openbaar vervoer van de MIVB als ze een waarborg van 5 euro voor een

STIB 65+ et au raccourcissement de la validité des cartes Mobib liées à ce type d'abonnements.

Par ailleurs, grâce à une initiative des autorités flamandes, les personnes de plus de 65 ans peuvent voyager gratuitement dans tous les bus et trams des sociétés De Lijn et TEC, sur présentation de leur Omnipas 65+. Pour voyager sur le réseau de la STIB, elles ont besoin d'une carte Mobib, qu'elles obtiennent dans un des points de vente de la STIB, en payant une garantie de 5 euros.

Dès lors que la STIB a décidé de faire payer dorénavant les séniors 60 euros pour leur abonnement, la carte Mobib reste-t-elle accessible gratuitement aux séniors détenteurs de l'Omnipas de De Lijn ?

À l'heure où l'on parle de plus en plus de l'utilisation par De Lijn des infrastructures de la société de transports en commun bruxelloise, n'y a-t-il pas un risque de voir les séniors se détourner de la STIB et privilégier le réseau de transport des sociétés De Lijn et TEC, ce qui pourrait amener une perte importante de recettes à la STIB ? La STIB a-t-elle chiffré ce manque à gagner ?

En outre, nous constatons une différence de traitement entre les séniors vivant en Flandre et ceux des deux autres Régions. En effet, le gouvernement flamand exige que l'on soit domicilié en Flandre pour bénéficier du tarif préférentiel. De Lijn lie ses tarifs préférentiels d'abonnement à cette condition.

Depuis le 1^{er} mai, les séniors wallons et bruxellois doivent donc payer le plein tarif en Flandre, les séniors flamands bénéficiant d'un tarif préférentiel.

Avez-vous pris contact avec vos homologues du gouvernement flamand pour résoudre la problématique de la différence des tarifs d'abonnements des séniors ?

Un certain nombre d'éléments nouveaux sont apparus depuis le dépôt de mon interpellation. Auparavant, l'usager bruxellois de De Lijn devait payer 232 euros. Il a été annoncé par De Lijn il y a deux jours que les séniors bruxellois payeront dorénavant 36 euros, soit le même montant que pour la société TEC.

Cela représente une première petite victoire,

Mobibkaart betalen.

Klopt het dat vijfenzestigplussers nu 60 euro per jaar moeten betalen voor een MIVB-abonnement, maar dat houders van de Omnipas van De Lijn nog altijd gratis reizen? Ontstaat zo niet het risico dat vijfenzestigplussers eerder geneigd zijn om met De Lijn of de TEC te reizen, waardoor de MIVB een inkomstenverlies lijdt?

Vlaamse senioren krijgen een voorkeursbehandeling. Enkel wie in Vlaanderen is gedomicilieerd, heeft immers recht op een Omnipas.

Sinds 1 mei moeten Waalse en Brusselse senioren dus de volle pot betalen voor het Vlaams openbaar vervoer, terwijl Vlaamse senioren korting krijgen. Hebt u contact gelegd met de Vlaamse regering om dat probleem aan te kaarten?

Sinds ik mijn interpellatie indiende, zijn er een aantal nieuwe elementen. Vroeger moesten Brusselse klanten van De Lijn 232 euro betalen voor een abonnement. Twee dagen geleden kondigde De Lijn echter aan dat Brusselse senioren voortaan 36 euro moeten betalen voor een abonnement van De Lijn, hetzelfde bedrag als voor een abonnement bij de TEC.

Dat is een goede zaak voor de Brusselaars. Kunt u het nieuws bevestigen? Ik ben redelijk blij dat de parlementaire druk tot resultaten heeft geleid. Het is niet toevallig dat er nu een oplossing is.

Ik pleitte er vorig jaar ook voor dat voor Nederlandstalige en Franstalige kinderen dezelfde regels voor de schoolabonnements zouden gelden.

Mijn fractie diende een amendement in bij de begroting opdat de toelagen voor schoolabonnements door het Brussels Gewest zouden worden betaald aan de MIVB in plaats van door de gemeenschapscommissies, maar we kregen nul op het rekest. Dit jaar lijkt de regering ons voorstel alsnog te volgen. We hebben weliswaar een jaar tijd verloren, maar de oppositie blijkt toch een nuttige rol te hebben gespeeld. Ik meen in alle bescheidenheid dat we een bijdrage tot de oplossing hebben geleverd.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

puisque cette diminution du coût s'accompagne de la disparition de l'exigence de payer 232 euros lorsque l'on est Bruxellois. Pourriez-vous me confirmer cela ?

Je suis assez heureux du fait que la pression parlementaire influe sur cette décision. Le fait que l'affaire soit enfin résolue alors que nous sommes en attente d'une décision n'est pas le fruit du hasard.

Concernant les abonnements scolaires, il est vrai que j'avais plaidé, l'an passé, pour que l'on ne fasse pas de discrimination entre les enfants francophones et néerlandophones.

De même, alors que nous avons déposé un amendement budgétaire pour que les moyens continuent à appartenir à la Région et soient accordés directement à la STIB, le gouvernement avait voté contre, préférant donner l'argent aux commissions communautaires.

Cette année, le gouvernement semble nous avoir donné raison au niveau de la répartition des budgets. Nous avons perdu un an, mais cela rappelle l'utilité du rôle de l'opposition, qui en plus d'avoir de bonnes idées, peut parfois permettre de résoudre des problèmes.

En toute modestie, j'espère donc que nous aurons eu une influence sur la résolution de ce problème.

(Remarques de Mme Delforge)

Cela étant, tout n'est pas résolu. Concrètement, si les seniors doivent payer 60 euros pour s'abonner à la STIB, 36 euros pour De Lijn et 36 euros pour s'abonner à la société TEC, cela correspond tout de même à une facture de plus de 130 euros. Le tarif était bien moindre jusqu'à présent.

Quant à l'harmonisation, je suis favorable à une intégration unique, soit la mise en place d'un abonnement de 30, 50, voire 60 euros, pour peu qu'il puisse être utilisé sur les trois réseaux.

Comptez-vous user de votre influence, comme vous l'avez fait pour la dernière décision de De Lijn, afin que se mette en place cette harmonisation et que l'on instaure un seul abonnement valable sur les trois réseaux, comme c'était le cas auparavant ?

Car c'est finalement en modifiant notre politique

De problemen zijn echter nog niet volledig van de baan. Vijfzestigplussers betalen respectievelijk 60 euro, 36 euro en 36 euro voor een abonnement bij de MIVB, De Lijn en de TEC. In totaal loopt dat op tot 132 euro, wat duurder is dan vroeger.

Ik ben voorstander van de invoering van één enkel abonnement voor vijfzestigplussers dat maximaal 60 euro mag kosten. Zult u daarvoor lobbyen?

Toen abonnementen voor vijfzestigplussers gratis waren, deden De Lijn en de TEC niet moeilijk, maar sinds de MIVB vijfzestigplussers doet betalen, willen de andere vervoersmaatschappijen dat ook doen.

Voor mensen met een klein pensioen is 132 euro veel geld. Is het niet mogelijk om hen goedkoper te laten reizen? Bijvoorbeeld met een kaart die een maand geldig is en slechts 5 euro kost?

Er is ook een juridisch probleem met betrekking tot verworven rechten. Het is onmogelijk om plots geld te eisen voor een abonnement dat gratis werd toegekend en geldig is tot 2015, 2016 of 2017. De MIVB kan een overeenkomst met een klant niet eenzijdig opzeggen, want dat is strijdig met de wetgeving op handelspraktijken.

Hebt u dat juridische aspect laten bestuderen? Vreest u geen stortvloed van beroepsprocedures? Om hoeveel senioren gaat het? Met enkele mensen kan je een minnelijke schikking bereiken, maar met drie- of vierhonderd is dat veel moeilijker.

Politici moeten maar eens gaan beseffen dat gratis niet bestaat. Het heeft geen zin om gratis abonnementen aan te bieden en ze drie jaar later betalend te maken, omdat het systeem onbetaalbaar blijkt te zijn.

De MIVB zit tussen twee vuren. Ze moet namelijk de beslissingen van de raad van bestuur over de tarieven volgen, en in die raad zitten ook politici.

Ook de communicatie over de tarieven kan beter. In een persbericht stond dat schoolabonnementen goedkoper worden voor kroostrijke gezinnen en dat daarom de MIVB een bijdrage aan senioren moet vragen om die maatregel te financieren. Het is niet verstandig om verschillende categorieën van klanten tegen elkaar op te zetten.

tarifaire que nous avons gêné les sociétés TEC et De Lijn : lorsque l'abonnement était gratuit, tout le monde était en faveur de la gratuité partagée. C'est tout l'inverse depuis que c'est payant !

Ensuite, cette somme représente un budget important pour les pensionnés dont les revenus mensuels avoisinent les 1.000 euros. De nombreux pensionnés connaissent ainsi une relative pauvreté, leurs rentrées d'argent étant à peine supérieures aux minima sociaux.

Dans ce cadre, déboursier 120 ou 130 euros n'est pas négligeable. Dès lors, ne pourriez-vous pas envisager une formule de carte mensuelle à cinq euros ?

Concernant l'aspect juridique des droits acquis, il y a un problème de respect des règles au niveau des pratiques commerciales : on ne peut retirer un avantage qui a été donné surtout quand il y a des preuves matérielles d'octroi d'abonnements jusqu'en 2015, 2016 et 2017. Un contrat a été passé entre l'usager et la STIB et le prix fixé est de zéro euro. Retirer cet avantage anticipativement et exiger un nouveau tarif est une forme de non-respect de la loi sur les pratiques commerciales.

Avez-vous fait l'analyse juridique de ce problème ? Ne craignez-vous pas une avalanche de recours des personnes concernées ? Combien de personnes sont-elles concernées par cet avantage ? S'il s'agit de trois personnes, on peut trouver un accord à l'amiable, s'il s'agit de 300 à 400 personnes, c'est un autre problème.

À une autre échelle, le pouvoir politique doit pouvoir tirer les enseignements de la notion de gratuité. On voit des formules de gratuité apparaître systématiquement avant les élections, en Communauté française avec les abonnements scolaires, au niveau de la Région avec l'abonnement STIB des plus de 65 ans... On ne peut accorder la gratuité à tout-va pour la retirer deux ou trois ans après car c'est impayable.

La STIB est entre le marteau et l'enclume : elle est tenue par la décision du conseil d'administration de modifier la grille tarifaire et ce conseil est en partie composé de représentants du pouvoir politique.

La communication de la tarification doit également faire l'objet d'une amélioration. Dans le même

Er is nood aan een logisch en rechtvaardig tarievenbeleid.

communiqué, il est précisé qu'un tarif dégressif sera appliqué aux abonnements scolaires suivant le nombre acheté et qu'il faudra demander une contribution aux aînés pour financer cette dégressivité. C'est très malheureux d'opposer des catégories d'usagers.

Il faut une vraie politique tarifaire cohérente et juste, qui n'oppose pas de classes d'usagers selon les âges.

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge.- Je ne vous rappellerai pas tout l'historique des tarifs, des grilles et des différents opérateurs. Se pose néanmoins la question de la simplicité tarifaire. Lorsqu'on parle d'une classe d'âge, au-delà de 65 ans, tout ce qui concerne internet est de facto plus compliqué d'accès. Remarquons que cette difficulté peut également concerner d'autres catégories de public. J'aimerais donc vous entendre sur le sujet.

Des contacts ont-ils été pris avec les différentes sociétés de transport public ?

Enfin, en dehors des usagers détenteurs du statut Omnio qui bénéficient de la gratuité, certaines personnes n'ont qu'une très petite pension et n'en profitent pourtant pas. Comme on travaille à enveloppe fermée, des choix ont dû être opérés. Si l'on veut réaliser des investissements intenses et que l'on choisit les plus lourds, ce sont les personnes qui ont en également besoin mais qui ne font pas partie des catégories sélectionnées qui finissent par payer. Avant de se lancer dans des projets qui vont engloutir des moyens énormes, il faut garder cela à l'esprit. Ici, l'enveloppe fermée des tarifs préférentiels met de facto en concurrence des personnes tout aussi légitimes les unes que les autres pour prétendre à la gratuité.

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

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- Voor vijftigplussers is het internet niet vanzelfsprekend. Dit geldt overigens ook voor andere categorieën. Kunt u ons daar iets meer over zeggen?

Werd er contact opgenomen met de verschillende maatschappijen voor openbaar vervoer?

Naast wie een Omniostatuuat heeft en dus gratis mag reizen, zijn er ook andere mensen met een heel klein pensioen, die hiervoor niet in aanmerking komen. Als we zware investeringen willen doen, zijn het diegenen die er ook baat bij hebben maar niet tot de betreffende categorieën behoren, die er uiteindelijk voor betalen. De gesloten enveloppe van de voorkeurstarieven zorgt ervoor dat mensen die evenveel recht hebben op gratis vervoer, met elkaar in concurrentie treden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- M. De Bock, c'est lorsque que la majorité et l'opposition regardent dans la même direction que les projets peuvent aller de l'avant.

Concernant la procédure d'abonnement des 65 ans et plus, il n'a pas été possible d'inclure une formule de paiement par transfert bancaire. Un tel système demandait un développement et des aménagements trop conséquents sur une période très courte. Cependant, pour éviter les déplacements, il est possible de renouveler un abonnement 65+ via la Bootik online. Le public de séniors utilise de plus en plus les outils en ligne. Ce type de service n'est néanmoins pas encore accessible à tous, je vous l'accorde.

En outre, si les informations concernant les tarifs applicables aux séniors en Wallonie et en Flandre n'apparaissent pas de façon claire, c'est parce que ces derniers ont été arrêtés récemment. La première Région à instaurer de nouveaux tarifs pour les séniors était la Wallonie. Le sujet a ensuite été débattu en Région bruxelloise. En Flandre aussi, la question a été posée, mais la gratuité pour les 65 ans et plus a été maintenue, sans doute jusqu'aux élections régionales. Cette gratuité est cependant limitée aux résidents de la Région flamande.

(Rumeurs)

À partir du 1^{er} juillet, la société TEC proposera un abonnement aux séniors au prix de 36 euros par an, quel que soit le lieu de résidence du bénéficiaire. La société De Lijn, quant à elle, propose depuis peu un abonnement au prix de 36 euros par an pour les 65 ans et plus qui ne résident pas en Flandre.

La réciprocité de la gratuité pour les séniors entre les Régions ne pouvait plus être maintenue. Nous avons voulu éviter que les séniors bruxellois et wallons payent le plein tarif pour l'abonnement de De Lijn. Le tarif de 36 euros par an me semble être un bon compromis, en tout cas plus avantageux que si nous avons choisi de nous calquer sur le tarif bruxellois de 60 euros par an !

Je précise que l'offre de la STIB englobe un réseau très dense de trams, de bus et de lignes de métro couvert par un seul abonnement. À Bruxelles, il est possible de se passer de voiture en utilisant les transports publics. Ce n'est pas la même chose en Wallonie.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Mijnheer De Bock, wanneer de neuzen van de oppositie en de meerderheid in dezelfde richting wijzen, kunnen projecten vooruitgaan.*

Voor de verlenging van het abonnement voor vijftenzestigplussers bleek een betaling via bankoverdracht geen optie, omdat de termijn te kort was om dit te realiseren. Wie een verplaatsing wil vermijden, kan het abonnement wel via Bootik online verlengen. Senioren maken steeds vaker gebruik van onlinetools, al geldt dit niet voor iedereen.

De informatie over tarieven voor senioren in Wallonië en Vlaanderen was niet duidelijk, omdat de tarieven pas onlangs werden vastgelegd. Wallonië voerde als eerste nieuwe tarieven voor senioren in, waarna ook het Brussels Gewest de tarieven wijzigde. Vijftenzestigplussers die in Vlaanderen wonen, blijven gratis met het openbaar vervoer reizen tot de regionale verkiezingen.

(Rumoer)

Vanaf 1 juli biedt de TEC senioren een abonnement aan voor 36 euro per jaar, ongeacht hun woonplaats. De Lijn doet dit sinds kort ook voor vijftenzestigplussers die niet in Vlaanderen wonen.

Het was onmogelijk om het gratis openbaar vervoer voor senioren in alle gewesten te behouden. We wilden vermijden dat Brusselse en Waalse senioren het volle tarief moesten betalen voor een abonnement van De Lijn. Het tarief van 36 euro is dan ook een goed compromis, zeker in vergelijking met het Brusselse tarief van 60 euro per jaar.

Vergeten we niet dat het aanbod van de MIVB een uiterst dicht netwerk van trams, bussen en metrolijnen omvat. In Brussel kan het openbaar vervoer de auto vervangen, wat niet gezegd kan worden van Wallonië.

In de praktijk blijkt dat senioren doorgaans slechts twee van de drie abonnementen combineren. Een vijftenzestigplusser zal minder dan 100 euro moeten betalen om het hele jaar lang op twee netwerken te kunnen reizen.

Streeft men naar één enkel tarief voor vijftenzestigplussers op de verschillende Belgische netten?

Les séniors vont-ils devoir cumuler ces tarifs dans les trois Régions ? L'expérience montre qu'en règle générale, les séniors utilisent rarement les réseaux des trois opérateurs, mais combinent le plus souvent uniquement deux d'entre eux. Par exemple, les Bruxellois qui vont régulièrement à la mer utilisent le tram de la côte, ou ceux qui ont de la famille en Brabant wallon utilisent les bus de la société TEC. La combinaison de trois abonnements est très rare.

Le client de 65 ans et plus devra déboursier moins de 100 euros pour pouvoir voyager sur deux réseaux toute l'année.

Va-t-on œuvrer pour aboutir à un tarif unique sur les diverses lignes régionales belges pour les plus de 65 ans ? Cela peut être une ambition, mais il serait important de savoir ce que fera la Région flamande d'ici un ou deux ans, lorsque la politique des séniors sera stabilisée. Je ne veux toutefois pas exclure la recherche d'une solution intéressante pour tout le monde.

Pour rappel, le prix d'un abonnement normal à Bruxelles tourne autour de 500 euros par an, et il est question ici d'un abonnement pour les séniors de 60 euros par an. S'y ajoute environ la même somme issue de taxes, pour arriver au prix réel du transport.

Afin de prendre connaissance des conditions tarifaires sur les autres réseaux, les séniors peuvent s'adresser aux centres de contact respectifs des deux opérateurs mentionnés dans le courrier de la STIB, ou se rendre dans les bureaux régionaux des sociétés De Lijn et TEC.

Concernant l'Omnipas de De Lijn, ses détenteurs peuvent continuer à utiliser leur carte Mobib, sur laquelle ils pourront charger un abonnement 65+ au prix de 60 euros. Les clients bénéficiaires du statut avantageux de l'intervention majorée (BIM)/Omnio continuent à profiter de la gratuité.

Le transfert que vous redoutez des voyages du réseau de la STIB vers les sociétés TEC ou De Lijn est assez peu réaliste, tout simplement parce qu'il ne s'agit pas des mêmes réseaux et qu'il existe très peu de doublons.

En outre, pour répondre à M. De Bock, je pense qu'il est bon de rappeler qu'un abonnement de

Wachten we dan niet beter af wat het Vlaams Gewest over twee jaar doet?

Vergeet niet dat een MIVB-abonnement ongeveer 500 euro per jaar kost, tegenover 60 euro voor een seniorenabonnement.

Voor de tarieven van de andere netten kunnen de senioren zich richten tot de contactcentra van De Lijn en van de TEC.

Wie een Omnipas van De Lijn heeft, kan zijn Mobibkaart blijven gebruiken. Hierop kan hij een abonnement voor vijftenzestigplussers laden tegen 60 euro. Wie het Omnio- en RVV-statuut heeft (rechthebbenden op de verhoogde verzekerings-tegemoetkoming) blijft gratis rijden.

Uw vrees dat er een verschuiving komt van reizen op het MIVB-netwerk naar dat van de TEC of De Lijn is niet erg realistisch. Het zijn immers verschillende netwerken met slechts weinig overlappingen.

We mogen niet vergeten dat een abonnement van 60 euro overeenstemt met een bedrag van 5 euro per maand, en dat personen met een Omnio- en RVV-statuut of leefloon gratis blijven reizen.

Het betreft een solidariteitsbijdrage om een prijsdaling van de schoolabonnementen te kunnen waarborgen: de generatie van de grootouders ondersteunt dus die van de schoolgaande jeugd, die het openbaar vervoer moet leren te gebruiken.

De groep mensen met een Omnio- en RVV-statuut is vrij groot. De federale regering heeft die groep onlangs nog uitgebreid en biedt bijgevolg nog meer gebruikers korting aan.

De regelgeving in Vlaanderen voorziet in gunsttarieven voor senioren met het Omnio-statuut, ongeacht of ze gedomicilieerd zijn in Vlaanderen of niet.

De verkoop van producten voor vijftenzestigplussers in Brussel wordt voor 2013 geschat op 5,9 miljoen euro. De inkomstendaling voor schoolabonnementen wordt geschat op ongeveer 6,2 miljoen euro. Door de redelijke bijdrage die senioren voortaan moeten betalen voor hun abonnement, wordt het schoolabonnement minder duur.

60 euros équivaut au paiement de 5 euros par mois et que la gratuité s'applique encore aux séniors bénéficiaires d'un statut BIM/Omnio ou d'un revenu d'intégration sociale.

Rappelons une fois de plus qu'il s'agit d'une contribution de solidarité pour garantir une baisse du prix des abonnements scolaires. C'est donc la génération des grands-parents qui vient en aide à la génération qui fréquente les écoles bruxelloises, pour que cette dernière bénéficie de tarifs assez bas pour ses déplacements en transports en commun. Il faut que les jeunes apprennent à utiliser les transports publics.

Par ce système, étant donné que les Communautés n'étaient plus disposées à contribuer au paiement des abonnements scolaires, je crois que nous avons trouvé une solution qui convient à chacun. Personne ne doit supporter seul le coût supplémentaire engendré.

Pour répondre à Mme Céline Delforge, je dirais que le groupe des personnes ayant le statut BIM/Omnio est assez large. Le gouvernement fédéral vient d'élargir encore cette catégorie, offrant la réduction à un nombre plus important encore d'utilisateurs.

La réglementation en vigueur en Flandre prévoit par ailleurs des tarifs préférentiels pour les séniors bénéficiant du statut Omnio, qu'ils soient domiciliés en Flandre ou non.

À Bruxelles, on estime que les produits des ventes pour les plus de 65 ans s'élèveront en 2013 à près de 5,9 millions d'euros. Les baisses de recettes estimées pour les abonnements scolaires seront, en revanche, de près de 6,2 millions d'euros. Le fait que les personnes âgées doivent désormais payer un prix que j'estime raisonnable pour leur abonnement annuel permet aux étudiants de payer le leur moins cher.

Les chiffres de vente les plus récents dont je dispose datent de la période comprise entre le 1^{er} et le 8 mai. Durant celle-ci, 71.994 séniors de plus de 65 ans avaient déjà renouvelé leur abonnement. Ce nombre doit avoir augmenté entre-temps et il s'agit de voyageurs qui étaient déjà abonnés en 2012. Les abonnés actuels avaient accès au réseau jusqu'au 1^{er} mai sur la base de leur abonnement valable en 2012. Depuis le 1^{er} mai, ces contrats ne sont plus acceptés par les valideurs.

Tussen 1 en 8 mei hebben 71.994 senioren hun abonnement verlengd.

Senioren kunnen hun Mobibkaart gebruiken om een ander vervoerbewijs, zoals een tienrittenkaart, te laden. Dit kan voordelig zijn voor vijfenzestigplussers die slechts af en toe gebruikmaken van het openbaar vervoer.

Brusselse vijfenzestigplussers met een abonnement konden in 2011 en 2012 ook gratis rijden op het netwerk van De Lijn en de TEC. Dit is niet langer mogelijk.

Het budget voor de informatiecampagne bedroeg ongeveer 180.000 euro en ging naar de verzending van de brieven en de reclamecampagne.

De regering en de MIVB willen de tarieven vereenvoudigen. De nieuwe abonnementen maken deel uit van die vereenvoudiging van de tarieven.

Les séniors peuvent utiliser leur carte Mobib pour recharger un autre titre de transport, comme une carte de dix voyages. Cette solution peut être avantageuse pour les plus de 65 ans qui n'utilisent que sporadiquement les transports publics.

Les détenteurs bruxellois d'un abonnement pour un usager de plus de 65 ans ont bénéficié d'une interopérabilité gratuite en 2011 et 2012. Leur abonnement comprenait une carte magnétique supplémentaire qui leur permettait de voyager gratuitement sur les réseaux des sociétés De Lijn et TEC. Ce règlement n'est plus en vigueur.

Le budget de la campagne d'information a été d'environ 180.000 euros, qui ont été consacrés à l'envoi du courrier et à la campagne publicitaire.

Mme Delforge, le gouvernement et la STIB voulaient simplifier la grille tarifaire, qui comportait beaucoup de tarifs différents. Les nouveaux abonnements répondent à cette volonté de simplification des tarifs.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Mme la ministre, vous nous dites qu'il est difficile de s'adapter sur une période courte, mais la décision a été prise en décembre 2012. Vous disposiez donc de quatre à cinq mois pour organiser un transfert bancaire. Un minimum de réactivité est nécessaire pour mettre en œuvre les mesures que l'on prend en tenant compte de tous les paramètres.

J'ai parfois l'impression que nous vivons au pays de l'absurde, où trois petites Régions ne parviennent pas à se mettre d'accord sur une intégration tarifaire. Je n'aborderai pas ici la légalité des tarifs fixés en Flandre pour les résidents, car l'Europe tranchera sur ce point. Une négociation entre les ministres compétents ne pourrait-elle déboucher sur une intégration tarifaire pour les plus de 65 ans ?

Vous nous dites que les séniors utilisent rarement les trois réseaux. J'ignore s'il vous arrive de prendre le tram ou le bus à Bruxelles, ou si vous y vivez, mais pour se déplacer de la gare de Bruxelles-Midi à la Bascule, par exemple, vous pouvez utiliser les trois réseaux (STIB, De Lijn et TEC).

La volonté de la Région est-elle dès lors de limiter

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *U zegt dat het moeilijk is om een bankoverdracht in zo'n korte tijd te organiseren. De beslissing is evenwel al in december 2012 genomen. U beschikte over meer dan vier maanden. Als u dat een korte termijn vindt, snap ik beter waarom de regering zo traag vooruitgaat!*

Het is bovendien absurd dat de drie gewesten het niet eens raken over een tariefintegratie.

U zegt dat senioren maar zelden de drie netwerken gebruiken, maar voor sommige verplaatsingen in Brussel, bijvoorbeeld van Brussel-Zuid tot aan de Basculestraat in Ukkel, kunnen zij de drie netten gebruiken.

U vermindert het aantal parkeerplaatsen en beperkt tegelijk de verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer. Op die manier vermindert u de mobiliteit van de Brusselaars in plaats van die te verbeteren.

U tracht de inkomsten te verhogen door de senioren te laten betalen in plaats van de scholieren. Dat is een totaal verkeerde benadering

les possibilités de mobilité des Bruxellois ? D'une part, le gouvernement prend des mesures en matière de stationnement et d'autre part, il restreint les moyens de déplacement dans la Région. Au lieu d'élargir le champ des possibilités, vous le réduisez.

Par ailleurs, votre extrapolation concernant les rentrées apportées par les abonnements des séniors par rapport à celles des abonnements scolaires relève d'une mauvaise approche. Il faut régler les problèmes financiers tout en ayant une vision pour Bruxelles et pas en faisant des comptes d'apothicaire.

Vous parlez de 6,9 millions de rentrées grâce aux abonnements des séniors. J'aimerais savoir sur quoi vous vous basez pour effectuer ce calcul. Les séniors qui bénéficiaient d'un abonnement gratuit ne vont peut-être pas acheter celui qui leur coûtera 60 euros et payer également 36 euros pour utiliser De Lijn...

Bien sûr, il faut apprendre aux jeunes à utiliser les transports en commun. Expliquez-leur déjà que vous êtes en train de réduire l'offre de transport, entre autres avec les ruptures de charge !

Il n'y a pas de vision globale de la mobilité à Bruxelles et je le regrette. À cela s'ajoute le poids financier de cette nouvelle mesure pour les plus de 65 ans, qui vivent déjà des situations difficiles au niveau économique.

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

M. Emmanuel De Bock.- J'étais très enthousiaste au début de votre réponse. En préambule, lorsque vous avez évoqué le rôle constructif de l'opposition, je pensais que le message était passé et que nous étions sur la bonne voie. Ensuite, j'ai déchanté, comme beaucoup de séniors, sans doute.

Aujourd'hui, ils ne paieront plus 232 euros, mais 36 euros, c'est évidemment une avancée. Cependant, vous précisez dans votre réponse que le sénior qui habite en Flandre conserve la gratuité de son abonnement, alors que De Lijn exige 36 euros de la part du sénior qui habite Bruxelles ou la Wallonie. La STIB pratiquera, quant à elle, un prix de 60 euros pour tout le monde, quel que soit le lieu de résidence.

Nous ne sommes jamais que le produit de l'histoire.

van de situatie. U moet een visie voor Brussel uitwerken in plaats van met rekeningen te schuiven.

U schat de inkomsten van de senioren-abonnementen op 6,9 miljoen euro. Waarop is dat bedrag gebaseerd? Niet alle senioren die gratis konden reizen, zullen nu een abonnement van 60 euro kopen en dan nog eens 36 euro betalen om een abonnement van De Lijn te kopen.

Het is belangrijk dat wij jongeren leren om het openbaar vervoer te gebruiken, maar u bent het aanbod aan het verminderen, onder meer door de overstappen!

U hebt geen globale mobiliteitsvisie voor Brussel. Bovendien betekent de nieuwe maatregel een bijkomende financiële last voor de senioren, die het financieel al moeilijk hebben.

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

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Het begin van uw antwoord klonk mij als muziek in de oren, vooral toen u de constructieve rol van de oppositie belichtte, maar ik werd samen met heel wat senioren al snel ontgoocheld.*

Senioren die in Vlaanderen gedomicilieerd zijn, reizen gratis met De Lijn. Een abonnement van De Lijn kost senioren uit Brussel en Wallonië 36 euro. Een seniorenabonnement bij de MIVB kost 60 euro, ongeacht de woonplaats van de aanvrager.

We zijn het product van onze geschiedenis. Heel wat Brusselaars zijn in Wallonië of Vlaanderen geboren en hebben er familie wonen. Vroeger was een abonnement voor de drie maatschappijen gratis, vandaag kost het 132 euro. U rechtvaardigt de maatregel door te stellen dat de meeste senioren

De nombreux Bruxellois sont nés en Wallonie ou en Flandre et ont de la famille dans les deux autres Régions. On sous-estime totalement la facilité que pouvaient avoir jusque-là les seniors grâce à l'intégration tarifaire. On assiste aujourd'hui à un véritable recul. Hier, c'était gratuit, et à présent, c'est 130 euros. Vous vous justifiez en disant que selon les statistiques, les usagers utilisent généralement deux abonnements plutôt que trois. Il n'empêche que l'on passe d'un système gratuit à un système payant.

Vous disposiez pourtant de tous les leviers pour forcer cette intégration. Forcer clairement une négociation est le rôle de la Région bruxelloise. Les sociétés De Lijn et TEC demandent de pouvoir prolonger leurs lignes jusqu'à Bruxelles. Si, demain, nous leur refusons le permis d'exploitation à Bruxelles, plus personne n'exploiterait ces lignes. Les usagers iraient jusqu'à la frontière de la Région bruxelloise pour emprunter les véhicules de la STIB et ne payer que l'abonnement de la STIB. Les sociétés TEC et DE Lijn étant demandeuses, je vous demande de forcer cette intégration tarifaire.

Concernant la carte mensuelle, vous dites que la situation revient au même : 60 euros ou 12 fois 5 euros. Pour les plus petits revenus, pour ceux qui n'ont pas le statut de bénéficiaire de l'intervention majorée ou le statut Omnio, pouvoir envisager une carte mensuelle à 5 euros serait pourtant un réel avantage. Cela offrirait à ces seniors qui doivent acheter plusieurs abonnements en une fois un peu plus de souplesse dans le règlement de ceux-ci.

Vous ne m'avez pas répondu sur la question juridique des droits acquis. Vous ne m'avez donné aucun élément de réponse sur la légalité de cette rupture unilatérale du contrat qui offrirait l'abonnement gratuit à certains usagers.

Je n'accepte pas la justification des investissements lourds avancée par Mme Delforge...

Mme Céline Delforge.- Merci de ne pas transformer mes propos !

M. Emmanuel De Bock.- J'ai cru entendre cette justification dans votre bouche. En tout état de cause, je n'accepte pas que l'on justifie d'augmenter les tarifs dus par certaines catégories d'usagers sous prétexte de devoir réaliser des investissements lourds. Selon un adage qui nous vient du droit

slechts van twee vervoersnetten gebruikmaken. Niettemin gaat men over van een gratis naar een betalend systeem.

Nochtans beschikt u over alle hefboomen om een tariefintegratie af te dwingen. De Lijn en de TEC willen hun lijnen tot in Brussel doortrekken. Als Brussel een exploitatievergunning weigert, dan moeten reizigers aan de grens van het gewest overstappen en een MIVB-abonnement kunnen voorleggen om verder te reizen. Aangezien De Lijn en de TEC vragende partij zijn, vraag ik u om bij hen aan te dringen op een tariefintegratie.

U stelt dat een maandabonnement van 5 euro op hetzelfde neerkomt als een jaarabonnement van 60 euro, maar voor de kleinste inkomens maakt dat een groot verschil. Wanneer zij verschillende abonnementen tegelijk moeten bekostigen, biedt een maandabonnement hen wat speelruimte.

U gaf geen antwoord op de juridische vragen over de verworven rechten en de eenzijdige opzegging van een overeenkomst, namelijk het gratis abonnement.

Voorts aanvaard ik het argument van de zware investeringen niet dat mevrouw Delforge naar voren bracht.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Gelieve mijn woorden niet te verdraaien!

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- Dat heb ik alleszins menen te verstaan. In geen geval aanvaard ik het argument dat de tarieven voor bepaalde categorieën van gebruikers moeten worden opgetrokken om te kunnen investeren. Beweren dat het logisch is dat senioren moeten

romain, nul ne peut se prévaloir de sa propre turpitude. Dire qu'il est logique de demander aux séniors de contribuer au financement des infrastructures les plus lourdes, c'est de la désinformation.

Cette saga des tarifs arrive car il y a plus de six mois, le gouvernement de la Communauté française, dans lequel siège une majorité cohérente avec celle de la Région bruxelloise, a décidé sans concertation avec le gouvernement bruxellois de supprimer l'intervention sur les abonnements scolaires. C'est à cause de cela que le gouvernement bruxellois a dû fournir une intervention de 50% et chercher ailleurs une compensation.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous vivons dans un pays fédéral, avec une autonomie régionale et communautaire. Chaque Région ou Communauté peut donc mener sa propre politique, y compris dans les matières régionalisées comme les transports publics. Les Régions ont par conséquent la liberté de décider de leurs tarifs. Travailler vers une intégration tarifaire reste un but, mais il est très difficile à atteindre.

Nous avons déjà eu cette discussion à propos de la zone du RER. Il est très important que, pour les transports publics, nous puissions travailler avec la Wallonie et la Flandre. Le processus impliquant entre autres la définition de la zone est toutefois compliqué.

Peut-être pouvons-nous même aller vers la définition d'un groupe de personnes, comme les plus de 65 ans, en vue d'une intégration tarifaire. Nous y travaillons.

Chaque année, le gouvernement de la Région décide des tarifs des transports publics. Nous avons cette année décidé d'abandonner la gratuité - car rien n'est gratuit - tout en essayant de prendre une orientation raisonnable et sociale. Nous n'avons donc pas intégré les plus de 65 ans aux tarifs normaux, mais nous n'avons pas non plus opté pour un tarif mensuel qui requiert une administration énorme. Cette option n'est pas exclue à l'avenir, lorsque nous disposerons d'un système

bijdragen aan de financiering van zware investeringen is de waarheid onrecht aandoen.

Zes maanden geleden had de Franse Gemeenschap al unilateraal beslist haar bijdrage voor schoolabbonnementen te schrappen, terwijl daar dezelfde meerderheid in de regering zit als in het Brussels Gewest. Dat is de reden waarom de Brusselse regering een bijdrage van 50% moest ophoesten en elders een compensatie moest zoeken.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *België is een federaal land, waarin de gewesten en gemeenschappen een zekere autonomie hebben. Zo kunnen de gewesten een eigen beleid voeren inzake openbaar vervoer en hun eigen tarieven vaststellen. Wij blijven naar een tariefintegratie streven, maar de onderhandelingen verlopen moeizaam. Misschien kunnen wij een tariefintegratie eerst overwegen voor een bepaalde categorie, zoals de vijfzestigplussers. Wij werken daaraan.*

Elk jaar legt de regering de tarieven van het openbaar vervoer vast. Dit jaar hebben wij beslist om de gratis formules af te schaffen, aangezien niets gratis is, maar om tegelijk een sociale en pragmatische regeling uit te werken. De vijfzestigplussers moeten dus niet het normale tarief betalen. Daarnaast is gekozen voor een jaarabonnement, omdat een maandabonnement te veel administratief werk zou vragen. Die optie valt te overwegen in de toekomst, wanneer we over een ander registratiesysteem beschikken.

d'enregistrement plus spécifique. Il ne fallait cependant pas commencer par cela.

Mme Viviane Teitelbaum.- À l'ère de l'informatique, cela n'implique qu'un simple clic en plus !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pas du tout : c'est une programmation très compliquée.

Pour toucher tous les séniors concernés, nous avons déjà dû nous fendre d'une correspondance personnelle.

Toutes vos bonnes propositions ne sont cependant pas à exclure dans des phases ultérieures.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE MME ELS AMPE

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

**concernant "la fermeture du musée
Scientastic".**

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

Mme Els Ampe (*en néerlandais*).- *Le musée Scientastic, situé à la station de prémétro Bourse, accueillait 50.000 visiteurs par an et était reconnu internationalement pour sa valeur éducative et scientifique. En outre, il était presque autosuffisant. Et, bien que simple, il était apprécié des enfants.*

À l'heure où les pouvoirs publics et les universités cherchent par tous les moyens à inciter les jeunes à se lancer dans des études scientifiques, il est étonnant de décider de fermer ce musée qui permettait aux jeunes de se familiariser avec les sciences.

En outre, je ne comprends pas pourquoi le

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *In het huidige informaticatijdperk zou dat niet zo moeilijk moeten zijn.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het gaat om een bijzonder ingewikkelde programmering, maar wij sluiten die mogelijkheid niet uit in de toekomst.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELS AMPE

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

**betreffende "de sluiting van het Scientastic
Museum".**

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Het Scientastic Museum, gelegen in premetrostation Beurs, was een begrip sinds zijn oprichting in 1994. Het lokte jaarlijks 50.000 bezoekers en was internationaal erkend voor zijn meerwaarde op wetenschappelijk en educatief vlak. Daarenboven was het museum nagenoeg zelfbedruipend. Het was een heel eenvoudig museum maar viel blijkbaar wel in de smaak bij kinderen. Dat is toch het belangrijkste. Het museum was een schitterend initiatief.

De laatste jaren doen de overheid en de universiteiten steeds vaker een beroep op peperdure marketingbureaus om jongeren te stimuleren om voor meer wetenschappelijke studierichtingen te

Scientastic doit laisser la place à des espaces commerciaux souterrains, alors que ce type de formule n'a manifestement aucun succès un arrêt plus loin, à De Brouckère.

C'est pour ces raisons que je propose que vous restauriez ce musée : il a fait ses preuves, il est peu coûteux pour les pouvoirs publics, et plaît énormément aux enfants.

Qu'avez-vous entrepris pour donner un nouveau souffle aux activités commerciales dans la station de métro De Brouckère ? Quels sont vos projets ? Comptez-vous laisser la situation telle quelle à De Brouckère ? Quels sont vos projets pour la station de métro Bourse ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Le musée Scientastic a déjà fait l'objet de nombreuses questions. Dans la mesure où il n'y a pas de nouveaux éléments dans ce dossier, je ne peux que vous répéter ce qui a déjà été dit.*

Le musée Scientastic savait depuis août 2000 que la concession d'occupation d'un emplacement dans la station Bourse arrivait à échéance en février

kiezen. Er bestaan heel veel initiatieven om vooral meisjes te motiveren om wetenschappelijke studies aan te vatten. Om jongeren daartoe te stimuleren, moeten ze natuurlijk met wetenschappen kunnen kennismaken. Daarvoor was het Scientastic Museum een heel goed middel. De beslissing om het te sluiten is dan ook vreemd.

Met enorme verbazing zag ik foto's van een ernstig toegetakeld museum. Het was een echte ravage. De MIVB heeft het museum met de grond gelijk gemaakt. U zou de ruimtes willen bestemmen voor commerciële activiteiten. Ik nodig u uit om in premetrostation De Brouckère de commerciële ruimtes te bezoeken. Die zijn absoluut niet florerend. Ik hoop dat premetrostation Beurs niet met hetzelfde probleem zal kampen. Ik begrijp niet waarom het Scientastic Museum moet plaatsmaken voor ondergrondse commerciële ruimtes, terwijl een dergelijke formule een halte verder geen succes blijkt.

Gezien het ondermaatse succes van de commerciële ruimtes in de metrostations, stel ik voor dat u het museum opnieuw in ere herstelt. Het museum heeft zijn succes reeds bewezen, het kost de overheid nauwelijks geld en het bezorgt kinderen veel plezier.

Wat hebt u ondernomen om de commerciële activiteiten in het premetrostation De Brouckère nieuw leven in te blazen? Wat bent u van plan? Zult u de toestand in De Brouckère zo laten? Wat zijn uw plannen voor premetrostation Beurs?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik ben verrast over de interpellatie die nog in de tegenwoordige tijd is opgesteld, maar eigenlijk in de verleden tijd moet worden gesteld.

Het Scientastic Museum heeft al het voorwerp uitgemaakt van heel wat interpellaties, mondelinge en schriftelijke vragen. Op dit moment is er in dit dossier geen enkel nieuw element, zodat ik enkel

2012. Depuis mai 2009, le musée a été informé du fait que ce contrat ne serait ni renouvelé, ni prolongé, à la suite des travaux de rénovation prévus dans la station.

Afin que le musée puisse accueillir sa clientèle durant une dernière année scolaire complète, comme il l'avait sollicité, la STIB l'a autorisé le 19 mai 2011 à demeurer dans les lieux jusqu'au 31 août 2012, par autorisation domaniale, et ce, à titre exceptionnel et non renouvelable. Cette autorisation domaniale précisait que tous les biens mobiliers qui n'auraient pas été évacués à cette date seraient réputés res derelictae, et que la STIB pouvait se les approprier ou les faire évacuer et détruire aux frais du musée.

Il a été rappelé à plusieurs reprises au musée Scientastic qu'il devait impérativement quitter et vider les lieux pour le 31 août 2012. L'exploitant a aussi reçu quatre mises en demeure au cours des deux derniers mois précédant la fermeture. En outre, le musée a annoncé lui-même sa fermeture sur son site internet dans le courant du mois d'août 2012.

Le musée savait donc parfaitement qu'après le 31 août 2012, les lieux seraient vidés afin de permettre le début des travaux. Par précaution, la STIB a fait suivre toute l'opération d'évacuation par un huissier, de manière à éviter toute discussion. Le procès-verbal de l'huissier de justice, contenant l'inventaire des biens qui ont pu être transportés et mis sous scellés, a été finalisé le 20 septembre et communiqué immédiatement à l'avocat du musée Scientastic.

En tant qu'échevin de la commune de Bruxelles-Ville, vous conviendrez que la rénovation des stations Bourse et Anneessens est indispensable. Nous avons l'intention de faire de la station Bourse la porte d'entrée du centre historique, grâce à un point d'information touristique situé dans la station. Elle abritera en outre des commerces de qualité, ce qui permettra d'augmenter le sentiment de sécurité.

La rénovation de cette station est étroitement liée à celle d'Anneessens, où des locaux pour des personnes en difficulté, comme les sans-abri, seront installés en collaboration avec des organisations spécialisées.

kan herhalen wat ik al verschillende keren heb gezegd en geschreven.

Het Scientastic Museum weet al sinds augustus 2000 dat de domeinconcessie die hem in staat stelde een ruimte te bekleden in het station Beurs, ten einde liep in februari 2012. Sinds mei 2009 werd het museum geïnformeerd over het feit dat dit contract niet zou vernieuwd of verlengd worden als gevolg van de voorziene renovatiewerken in het station Beurs. Dit contract liep definitief af op 14 februari 2012.

Op 19 mei 2011 had de MIVB, via domaniale machtiging of dus een unilaterale actie, het Scientastic Museum wel nog het recht toegekend om de ruimte te blijven bezetten tot 31 augustus 2012, ten uitzonderlijke titel en niet vernieuwbaar. De MIVB deed zodoende een geste om het museum, zoals het zelf had gevraagd, toe te laten zijn klanten nog over een heel schooljaar te kunnen ontvangen. Deze domaniale toelating bevat de volgende passage: "De ruimte zal moeten vrijgemaakt worden en ter onzer beschikking gesteld ten laatste op 31 augustus 2012 om middernacht, in een goede staat van netheid. Het meubilair, materieel, eventuele goederen en alle andere inboedel die niet zou ontruimd geweest zijn voor deze datum zal als res derelicta beschouwd worden. De MIVB kan in dat geval ervoor kiezen bezit te nemen van deze inboedel of hem te laten wegnemen en vernietigen, uitsluitend op uw eigen kosten."

Het Scientastic Museum werd verschillende keren gecontacteerd om erop te wijzen dat het museum de ruimte verplicht moest verlaten en leegmaken tegen 31 augustus 2012. De uitbater ontving bovendien gedurende de laatste twee maanden voor de sluiting maar liefst vier ingebrekestellingen. Bovendien kondigde het museum tijdens de maand augustus 2012 op zijn website zelf zijn sluiting aan.

Het Scientastic Museum was met andere woorden perfect op de hoogte dat als het in zijn ruimte aanwezig zou blijven na 31 augustus 2012 die zou worden ontruimd om toe te kunnen starten met de werken. Bij de ontruiming zelf liet de MIVB uit voorzorg de hele operatie door een deurwaarder volgen zodat er achteraf geen discussie kon ontstaan. Het proces-verbaal van de gerechtsdeurwaarder, dat de inventaris bevat van alle goederen die konden worden vervoerd en die

Il ne faut pas sous-estimer l'importance des espaces commerciaux dans le métro. Depuis 2002, la STIB mène une politique visant à améliorer la qualité des trajets en métro, notamment en proposant des services à ses clients lors de leur passage dans les stations. C'est pourquoi la STIB a décidé d'y stimuler les activités commerciales. Elles contribuent à augmenter le sentiment de sécurité et créent des emplois.

Dans le même temps, la STIB a voulu améliorer la qualité des services et des produits proposés. Vous pouvez constater dans les récents projets des stations Gare de l'Ouest ou Delta que les magasins apportent une plus-value. La station De Brouckère sera rénovée en 2014. Dans la mesure où les commerçants doivent quitter leur emplacement sur le tronçon de l'axe nord-sud d'ici là, plusieurs espaces sont déjà vides.

verzegeld werden opgeslagen, werd op 20 september door de deurwaarder voltooid en meteen bezorgd aan de advocaat van het Scientastic Museum.

Wat de renovatie van Beurs en Anneessens betreft zal u het als Brussels schepen met me eens zijn dat de renovatie broodnodig is. We hebben van het vorige bestuur van de stad Brussel de vraag gekregen om eindelijk iets te gaan doen in die metrostations. De bedoeling is om van Beurs de toegangspoort tot het historische centrum te maken, meer bepaald door de aanwezigheid van een toeristisch infopunt in het station. Daarnaast zal er ook een goede mix van kwalitatieve handelszaken in worden ondergebracht, die het veiligheidsgevoel zal verhogen.

Daarnaast hangt de renovatie van Beurs nauw samen met die van Anneessens. Daar komen er lokalen voor mensen in moeilijkheden, zoals daklozen. Dat gebeurt in samenwerking met gespecialiseerde organisaties, zoals de vzw Bij Ons en Infirmières de Rue.

U mag het belang van de winkelruimtes in de metro niet onderschatten. Sinds 2002 voert de MIVB een beleid waarbij ze de kwaliteit van het traject van haar klanten in de metro wil verbeteren. Het is daarbij de bedoeling om die klanten gedurende hun verblijf in het metrostation een aantal diensten ter beschikking te stellen.

De MIVB heeft daarom beslist om commerciële activiteiten te stimuleren. De transportmaatschappij maakt van de stations plaatsen waar geleefd wordt. Dankzij de menselijke aanwezigheid wordt bijgedragen tot een hoger veiligheidsgevoel en tevens komen er extra jobs.

Tegelijk heeft de MIVB de kwaliteit van de aangeboden diensten en producten willen verbeteren. Als u de recente projecten zou gaan bekijken in Weststation of Delta, zal u merken dat de winkels hier wel degelijk een meerwaarde hebben. Het station De Brouckère zal in de loop van 2014 worden gerenoveerd. Gezien de handelaars op het gedeelte van de noord-zuidverbinding hun ruimte tegen dan moeten verlaten, staan vandaag reeds een aantal ruimtes leeg.

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Je savais que les exploitants du musée avaient été informés qu'ils devaient cesser leur activité. Cela ne change rien au fait que l'ensemble de la station de préméto Bourse doit être rénovée. La question est juste de savoir pourquoi un musée performant doit s'en aller.*

Je suis furieuse que le musée doive partir pour laisser la place à des commerces que vous estimez de qualité jouxtant un centre pour sans-abri. Je me demande bien comment vous comptez les concilier. Et je reste en colère parce que les pouvoirs publics engloutissent des sommes considérables dans l'éducation aux sciences, alors que ce musée ne coûte rien. J'ai de sérieux doutes sur la viabilité commerciale des activités prévues.

Ne peut-on pas prévoir, dans la rénovation à venir, une place pour ce musée à côté des espaces commerciaux ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Il ne peut y avoir d'activités dans les stations de métro pendant les travaux de rénovation. La STIB a proposé d'autres emplacements aux responsables du musée Scientastic, et des solutions ont été recherchées, mais en vain. En outre, il existe d'autres lieux, plus adaptés qu'une station de métro, pour implanter un musée qui initie les jeunes aux activités scientifiques. Je ne peux pas en dire plus à l'heure actuelle.*

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Uiteraard ben ik op de hoogte van het feit dat de mensen van het Scientastic Museum brieven hebben gekregen en op de hoogte zijn gesteld van de stopzetting van hun activiteit. Dat verandert niets aan het feit dat in het premetrostation Beurs alles moest worden gerenoveerd, behalve het museum. Uiteraard hebben de stad, de inwoners van de stad en van ver daarbuiten, om een renovatie gevraagd. De vraag is alleen waarom iets dat goed werkt, weg moet.

Ik blijf in de tegenwoordige tijd spreken omdat ik verbolgen ben over het feit dat het museum weg moest en zal worden vervangen door volgens u kwalitatieve handelszaken naast een centrum voor daklozen. Ik vraag me wel af hoe het ene met het andere verzoend kan worden. Verder blijf ik verbolgen omdat de overheid zoveel geld investeert in wetenschapseducatie, terwijl het museum niets kostte. Het was misschien geen wereldschokkend museum, maar de kinderen vonden het wel leuk. Ik heb sterk mijn twijfels over de commerciële haalbaarheid van de geplande activiteiten. Ik blijf het hele gebeuren erg jammer vinden.

Als men een enquête zou doen bij de bevolking, zou blijken dat veel mensen niet begrijpen waarom er zo halsstarrig werd vastgehouden aan een aflopend contract en aan data die gerespecteerd moesten worden. U staat recht in uw schoenen. Daar gaat het niet over. De vraag is of er in de toekomstige renovatie geen ruimte is voor een dergelijk initiatief naast de commerciële ruimtes.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De activiteiten in die stations moesten weg vanwege de renovatie van het station. De MIVB heeft wel een aantal voorstellen gedaan aan de verantwoordelijke van het Scientastic Museum om de activiteit op een andere plaats te vestigen, maar die vond dat niet ideaal. Men heeft wel gepraat en oprecht naar een oplossing gezocht, maar die is er niet gekomen. Er zijn in de stad nog andere plekken die meer geschikt zijn dan een metrostation waar een museum dat jongeren aanzet tot wetenschappelijke activiteiten, kan gevestigd worden. De metro biedt niet het enige antwoord. Ik kan daar op dit moment

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'entrée en vigueur du principe de répartition des recettes liées au stationnement en voirie".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JOËL RIGUELLE,

concernant "l'injonction de paiement envoyée aux communes dans le cadre du Plan régional de stationnement dès ce trimestre".

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

M. Vincent De Wolf.- Je serai bref car il n'y a, selon moi, pas de problème. Or, la ministre s'obstine, conformément ou contrairement à son habitude, chacun appréciera !

L'ordonnance sur le stationnement de 2009, fruit d'un compromis entre les communes et la Région, prévoit, en son article 41, le paiement d'un montant de 15% des recettes nettes issues du stationnement géré par les communes en voirie communale ou régionale, pour autant que celles-ci le souhaitent.

Pour avoir, à l'époque, participé à cette négociation avec M. Pascal Smet ainsi que d'autres collègues, je peux vous dire que ce texte n'avait de sens qu'au moment où l'ordonnance était en application, c'est-à-dire lorsque l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale était amenée à fonctionner suite à l'approbation des plans

niet meer over zeggen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de inwerkingtreding van het principe voor de verdeling van de inkomsten uit parkeerplaatsen op de openbare weg".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE,

betreffende "de aan de gemeenten gestuurde aanmaning tot betaling in het kader van het gewestelijk Parkeerplan vanaf dit trimester".

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

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*).- Volgens artikel 41 van de parkeerordonnantie van 2009, een compromis tussen de gemeenten en het gewest, moeten de gemeenten 15% betalen van de netto inkomsten uit het parkeren langs gemeentelijke of gewestelijke wegen.

Dat heeft echter pas zin vanaf de inwerkingtreding van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap. Daartoe moeten de gemeenten eerst hun gemeentelijke parkeeractieplannen goedkeuren en afstemmen op het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP). Volgens dat plan moeten de tarieven waarop men het percentage van 15% zal berekenen, worden geharmoniseerd. Dat is echter nog niet gebeurd.

Ondertussen loopt de procedure al. De gemeenten moeten een advies geven tegen 27 mei. De regering

régionaux. Ceux-ci furent eux-mêmes mis en œuvre après que les communes ont adopté leurs Plans d'action communaux de stationnement (PACS), dans le cadre du Plan régional de politique du stationnement (PRPS).

En effet, ces 15% sont calculés sur les recettes qui doivent elles-mêmes - c'est l'objet du PRPS - être harmonisées. Les tarifs devaient ainsi être les mêmes une fois le PRPS en vigueur, ce qui n'est pas encore le cas.

Nous sommes pourtant en phase de consultation. Les communes doivent remettre leur avis le 27 mai. Le gouvernement disposera alors d'un délai de 8 mois pour entériner ou modifier les PACS en tenant compte de l'avis des communes. Dans un troisième temps, les communes auront un an pour adopter leurs PACS.

Il va de soi que ces 15% ne doivent être payés qu'à partir du moment où le PACS est approuvé et où l'Agence doit fonctionner.

La ministre a pris un arrêté le 29 novembre 2012, qui fut publié le 5 février au Moniteur, selon lequel, depuis le 1^{er} avril dernier, les communes devaient payer 15% sur leurs recettes.

J'ai soumis ce point à la Conférence des bourgmestres à laquelle a assisté Mme Grouwels. Elle y a confirmé son point de vue : le paiement court dès maintenant, même s'il peut être effectué avec retard.

La quasi-unanimité des membres de la conférence - en ce compris des bourgmestres fort récemment encore membres du gouvernement - ont indiqué que cette décision était contraire à l'esprit du texte.

À Saint-Gilles par exemple, le budget ne prévoit pas le paiement de ces 15%. Cette commune n'envisage pas de payer.

Le gouvernement a-t-il délibéré au sujet de cet arrêté ? Existe-t-il un accord de la majorité pour soutenir celui-ci ? La ministre entend-elle maintenir l'obligation de payer rétroactivement depuis le mois d'avril de cette année ? Dans l'affirmative, quel est le motif de cette décision ? En effet, l'agenda n'est pas établi dans l'ordonnance et la décision de la ministre est contraire à l'esprit de celle-ci.

beschikt dan over acht maanden om de gemeentelijke parkeeractieplannen al dan niet te wijzigen of te bekrachtigen. Daarna hebben de gemeenten een jaar om het definitieve plan goed te keuren.

De gemeentelijke bijdrage moet natuurlijk pas betaald worden wanneer de gemeentelijke parkeeractieplannen goedgekeurd zijn en het GPBP van kracht is, wat nu nog niet het geval is.

Op 29 november 2012 nam de minister een besluit dat de gemeenten verplicht om vanaf 1 april 2013 15% van hun inkomsten af te staan. Mevrouw Grouwels heeft dat ook bevestigd op een vergadering van de Conferentie van Burgemeesters.

Nagenoeg alle burgemeesters, ook zij die tot voor kort deel uitmaakten van de regering, hebben erop gewezen dat de beslissing ingaat tegen de geest van de tekst. Sint-Gillis wil bijvoorbeeld niet betalen en heeft het bedrag ook niet ingeschreven in haar begroting.

Heeft de regering intern overleg gepleegd over het besluit? Is er een akkoord binnen de meerderheid? Zal de minister de betalingsplicht met terugwerkende kracht vanaf april handhaven? Hoe motiveert zij haar beslissing?

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

M. Joël Riguelle.- Ce sujet a été évoqué en Conférence des bourgmestres en votre présence, Mme la ministre. Si je reviens aujourd'hui sur cette problématique, c'est parce que la Conférence des bourgmestres n'est pas une assemblée qui publie ses annales. En revanche, si cette discussion figure dans le compte rendu intégral de ce parlement, elle prendra un tour plus officiel.

Le courrier envoyé le mois dernier par vos soins aux bourgmestres des 19 communes attire leur attention sur l'entrée en vigueur de l'arrêté du gouvernement fixant la répartition des recettes liées au stationnement en voirie.

Cet arrêté, adopté le 29 novembre dernier et publié au Moniteur le 5 février de cette année, prévoit le principe de répartition des bénéficiaires tous frais déduits du stationnement en voirie à concurrence de 15% pour l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et 85% pour la commune.

Avec l'entrée en vigueur de cet arrêté le deuxième mois après sa publication au Moniteur le 1^{er} avril, les communes sont enjointes de payer leur quote-part financière de 15% sur l'actuel montant des recettes fixées par les différents règlements communaux.

Cette injonction quelque peu surprenante - même si je conviens qu'il s'agit d'une décision gouvernementale en bonne et due forme et matérialisée dans un arrêté ministériel - nous semble aller à l'encontre de l'orthodoxie budgétaire puisque, d'une part, cette dépense n'est prévue, à ma connaissance, dans aucun budget communal actuel ou en voie d'être voté et que, d'autre part, la plupart des budgets communaux ne sont pas tous votés ou encore approuvés par la tutelle.

Par ailleurs, cela pose, la question de l'opportunité de ce paiement avant toute mise en œuvre du Plan, alors que l'on sait que l'Agence de stationnement sera opérationnelle, en matière de contrôle et de perception des redevances, au plus tôt au troisième trimestre de 2014, après que les communes auront remis leur avis sur le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) et adapté leurs plans d'action communaux de stationnement (PACS).

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

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *U stuurde de negentien burgemeesters onlangs een brief om erop te wijzen dat het regeringsbesluit dat de verdeling van de inkomsten uit het parkeren langs de weg vastlegt, van kracht is.*

Volgens dat besluit van 29 november 2012 gaat 15% van de netto inkomsten naar het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en 85% naar de gemeenten.

De regeling is van kracht sinds 1 april en de gemeenten moeten dus in principe 15% afstaan van hun inkomsten, die bepaald worden door de verschillende gemeentelijke reglementen.

De maatregel strookt niet met de budgettaire orthodoxie. Bij mijn weten heeft immers geen enkele gemeente in haar begroting rekening gehouden met deze uitgave. Niet alle gemeentelijke begrotingen werden goedgekeurd door de toeziende overheid.

Heeft de gemeentelijke bijdrage bovendien wel zin in de wetenschap dat het parkeeragentschap pas ten vroegste in het derde trimester van 2014 operationeel zal zijn, nadat de gemeenten hun advies hebben gegeven over het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) en hun gemeentelijke parkeeractieplannen hebben aangepast?

Bovendien bepaalt artikel 40 van de ordonnantie van 22 januari 2009 dat de gemeenten volledig verantwoordelijk blijven voor alles wat met parkeren te maken heeft, zolang ze de bevoegdheid voor de controle en de inning van het parkeergeld niet aan het parkeeragentschap hebben overgedragen.

In de praktijk kunnen de gemeenten moeilijk betalen zonder dat ze hun begroting in gevaar brengen.

Waarom hebt u de regeling zo vroeg van kracht laten gaan? Gaat u in op de vraag van de gemeenten om een overgangperiode in te stellen?

Hoeveel geld verwacht de regering te ontvangen tussen nu en het moment waarop het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap operationeel zal

Cela semble également aller en contradiction avec les paragraphes 2 et 3 de l'article 40 de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale selon lesquels les communes restent par défaut souveraines, c'est-à-dire sans délégation accordée à l'Agence des missions de contrôle et de perception des redevances de stationnement.

Il me semble donc difficile, dans la pratique, pour les communes, de répondre de répondre à cette injonction dans un esprit de bonne pratique budgétaire communale.

Sans doute consciente de cet état de fait, pourquoi avez-vous convenu d'une entrée en vigueur si prématurée ?

Enregistrez-vous la doléance des communes qui demandent l'instauration d'une période transitoire et d'un délai pour entrer dans les conditions de vos arrêtés ?

D'autre part, quel montant le gouvernement estime-t-il recevoir de l'ensemble des communes d'ici à ce que l'Agence remplisse elle-même ses missions de contrôle et de perception ? Comment entend-il disposer de cet argent ? À quoi va-t-il affecter ces montants ?

L'administration communale que je connais le mieux ne va pas se plaindre de devoir payer ces 15% parce qu'elle ne compte qu'une petite zone bleue qui ne rapporte que 60.000 euros par an payés par les distraits. Mais d'autres communes qui ont des montants plus importants font certainement grise mine par rapport à cette ponction de 15%.

Je rappelle que le groupe cdH est demandeur d'un plan de stationnement régional car, avec 293.000 places de stationnement en voirie et 513.000 voitures à Bruxelles, la question de savoir comment verser l'équivalent d'un demi-litre de bière dans un verre de 25cl prend tout son sens.

Discussion conjointe

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

zijn? Wat is zij met die middelen van plan?

Voor mijn gemeente gaat het niet om veel geld, maar voor sommige andere gemeenten tikt die 15% aardig aan.

Het cdH is voorstander van een gewestelijk parkeerplan: met 513.000 wagens en slechts 293.000 parkeerplaatsen heeft het Brussels Gewest een overkoepelend beleid nodig.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mme Cécile Jodogne.- D'une part, on est en droit de s'interroger sur le délai imposé dès 2013 pour le paiement de ces 15%, alors que de nombreuses communes avaient déjà adopté leur budget en février ou l'auront certainement fait en juillet. Or, si le transfert n'est pas inscrit au budget d'une commune, il reste légalement inexécutable pour celle-ci. La tutelle n'a émis aucune remarque à ce propos.

Pour certaines communes, ce transfert supplémentaire peut constituer une aggravation d'une situation financière déjà difficile.

Un autre point concerne l'opportunité ou la nécessité pour l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale de récolter ces 15% alors que le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) n'est pas encore adopté, sans parler des plans d'action communaux de stationnement (PACS) qui devront suivre. Quelle est l'affectation prévue des moyens dont elle pourrait éventuellement disposer dès le mois d'août de cette année ?

Cette situation est pénalisante pour certaines communes qui ont conçu et adopté depuis longtemps une politique de stationnement prévoyant des différences de tarifs volontaires. Ces communes, qui se sont montrées dynamiques en la matière, sans attendre une réglementation régionale, sont aujourd'hui pénalisées.

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

M. Aziz Albishari.- Le conseil d'administration de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale a-t-il été saisi de la question de la rétribution des 15% ? Qu'a-t-il décidé à ce sujet ?

Certaines communes, en particulier celles dont le bourgmestre est représenté au sein de la majorité de ce parlement, ont récemment décidé d'aller à l'encontre de ce qui est prévu par l'Agence en termes de tarification. Cela peut sembler suspect à quelques mois de la mise en application des tarifs régionaux.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'arrêté dont il est question exécute les articles 40 et 41 de

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *De termijn die werd bepaald voor de betaling van de gemeentelijke bijdrage van 15% roept heel wat vragen op, aangezien veel gemeenten hun begroting al in februari hebben goedgekeurd en andere dat tegen juli zullen hebben gedaan. Als de overdracht niet in de gemeentebegroting is ingeschreven, kan de gemeente die wettelijk gezien niet uitvoeren. Ze dreigt bovendien de toch al moeilijke financiële situatie van sommige gemeenten nog te verzwaren.*

Een andere vraag is of het al nuttig of noodzakelijk is dat het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap de gemeentelijke bijdrage int, aangezien het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) nog niet is goedgekeurd, evenmin als de gemeentelijke parkeeractieplannen. Waarvoor zullen de middelen worden gebruikt?

De situatie is bovendien penalisierend voor de gemeenten die niet op het GPBP hebben gewacht en al geruime tijd een parkeerbeleid met verschillende tariefzones voeren.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *Werd het probleem van de bijdrage van 15% voorgelegd aan de raad van bestuur van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap? Wat heeft die beslist?*

Het is vreemd dat bepaalde gemeenten hebben beslist om in te gaan tegen de tarieven die het agentschap voorstelt, terwijl hun burgemeesters deel uitmaken van een gewestelijke meerderheidspartij.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het besluit voert de artikelen 40 en 41 van*

l'ordonnance du 22 janvier 2009. Le gouvernement a mandat de prendre les arrêtés d'exécution de cette ordonnance. Ce qui a été fait. Les communes savent, depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance, qu'elles seront contraintes de verser à la Région un pourcentage de leurs recettes pour la gestion du stationnement sur les voiries régionales faisant partie de leur territoire.

Il a été décidé que les bénéfiques nets issus de la perception des recettes de stationnement étaient répartis à concurrence de 15% à l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et de 85% aux communes. Il pourrait être envisagé que, pour le premier versement, l'Agence laisse aux communes le temps de faire leur ajustement budgétaire et de ne payer qu'à la fin de deux trimestres, soit pour le 31 octobre 2013. L'arrêté prévoit également que les communes puissent travailler avec des provisions, puis un ajustement en fin d'année. Ces provisions doivent bien entendu être équivalentes à une estimation de 15%.

Le Plan régional de politique de stationnement (PRPS) et les plans d'action communaux de stationnement (PACS) sont la réponse politique réglementaire à l'harmonisation en matière de stationnement.

L'entrée en vigueur du principe de répartition n'est pas lié à l'harmonisation des types de zones et des tarifs, ni à la politique en matière de stationnement pour les vélos, motos, autocars, camions et emplacements réservés. Le PRPS est l'outil d'harmonisation des différents règlements en matière de gestion du stationnement sur l'entièreté du territoire régional. Les PACS sont la transposition au niveau de la rue des mesures prévues dans le PRPS en matière de gestion du stationnement et de partage entre les différents modes. Ces plans ne sont donc pas liés aux recettes du stationnement.

Comme le souligne le Conseil d'État dans son avis du 24 septembre 2012 relatif au présent arrêté, étant donné que la Région laisse, de facto, aux communes le contrôle et la perception sur les voiries régionales, la Région perd ainsi une possibilité de se garantir des revenus. Il est donc logique que la Région touche une partie du résultat net issu du stationnement, généré par les contrôles et la perception des communes sur le terrain, pour financer les autres tâches de l'Agence régionale de

de ordonnantie van 22 januari 2009 uit. De gemeenten weten sinds de inwerkingtreding van de ordonnantie dat ze verplicht zijn om het gewest 15% van hun parkeerinkomsten te storten voor het parkeerbeleid op de gewestwegen die tot hun grondgebied behoren.

Voor de eerste storting zou overwogen kunnen worden om de gemeenten de tijd te geven om hun begrotingsaanpassing door te voeren en de betaling slechts tegen 31 oktober 2013 te laten uitvoeren.

Het besluit bepaalt ook dat de gemeenten met provisies kunnen werken om vervolgens op het einde van het jaar een aanpassing door te voeren. Die provisies moeten natuurlijk gelijkwaardig zijn aan een raming van 15%.

Via het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) en de gemeentelijke parkeeractieplannen (GPAP's) zal de harmonisering van het parkeerbeleid worden bewerkstelligd.

De inwerkingtreding van het verdelingsprincipe is niet verbonden met de harmonisering van de zones en tarieven, noch met het parkeerbeleid voor fietsen, motors, bussen, vrachtwagens en voorbehouden parkeerplaatsen. Het GPBP is het instrument om de verschillende parkeerreglementen te harmoniseren. In de GPAP's worden de maatregelen en de verdeling tussen de verschillende modi omgezet naar het lokale niveau. Die plannen zijn dus niet verbonden met de inkomsten uit het parkeerbeleid.

Het gewest laat de controle en de inning op de gewestwegen de facto aan de gemeenten over, maar het is logisch dat het gewest een deel van die parkeeropbrengsten ontvangt, zodat het de andere opdrachten van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap kan financieren.

Het is tevens logisch dat het grootste deel van de parkeeropbrengsten naar de gemeenten gaat. Zij zorgen immers voor de controle en de inning op het terrein.

De regering zal pas in juli 2013, wanneer de gemeenten de berekening voor het eerste trimester zullen doorsturen, weten welk bedrag het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap zal ontvangen. Dat bedrag zal worden gebruikt voor de

stationnement.

Il est aussi logique de laisser aux communes la plus grande part du résultat net issu du stationnement. Pour rappel, la clé de répartition 85-15% a fait l'objet de nombreuses discussions. Les communes exercent en effet le contrôle et la perception sur le terrain et puisent également une part de leurs moyens financiers dans les revenus de cette perception.

Le gouvernement ne connaît pas encore le montant que percevra l'Agence de stationnement. Lors de la constitution du plan d'affaires de l'Agence, des communes ont communiqué leurs chiffres, mais ils restent très lacunaires. Elles enverront en juillet 2013 le calcul du premier trimestre à percevoir découlant de l'arrêté. C'est alors que l'Agence connaîtra les montants qu'elle percevra. Ils seront affectés à ses missions telles que prévues dans l'ordonnance. L'Agence joue déjà son rôle de conseil en matière d'élaboration des plans de stationnement et de suivi des matières telles que les voitures partagées.

M. Albishari, le montant des recettes (15%) revenant à l'Agence régionale de stationnement n'est pas encore connu. Le budget de l'Agence reprend ses revenus propres générés par les parkings régionaux, la dotation régionale et les communes entrées dans son capital. En effet, ce budget a été approuvé avant l'approbation de l'arrêté d'exécution du gouvernement.

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

M. Vincent De Wolf.- Je vais être tout aussi bref mais nettement moins agréable que dans mon interpellation.

Tout d'abord, je pense que votre réponse fait preuve d'une incohérence grave au sein du gouvernement. Rappelons que ce gouvernement a la tutelle budgétaire sur les communes et que ce gouvernement a envoyé une circulaire budgétaire au moment même où vous preniez l'arrêté ministériel. Cette circulaire précisait ce qu'il fallait indiquer dans le budget en recettes et en dépenses. Il n'est fait nulle part, dans cette circulaire, mention de ces 15%. C'est donc une incohérence gouvernementale majeure.

Ensuite, il y a une rupture grave d'égalité entre les

verschillende opdrachten van het agentschap, die in de ordonnantie zijn vastgelegd. Het agentschap speelt nu al zijn rol van adviesorgaan bij de opmaak van de gemeentelijke parkeeractieplannen en de follow-up van bepaalde dossiers, zoals dat van autodelen.

De eigen middelen van het agentschap zijn afkomstig van de parkeeropbrengsten van de gewestelijke parkings, de gewestdotatie en de gemeenten die kapitaal hebben aangebracht. De begroting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap werd goedgekeurd vóór de inwerkingtreding van het uitvoeringsbesluit.

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).*- *Uw antwoord wijst op onenigheid binnen de regering. Net op het moment van uw ministerieel besluit stuurde het gewest, als toeziende overheid, een omzendbrief naar de gemeenten over wat er allemaal in hun begroting moest staan. In die omzendbrief was geen sprake van een bijdrage van 15%.*

Bovendien worden de gemeenten ongelijk behandeld. Volgens de ordonnantie zou er binnen een periode van vijf jaar een oplossing worden gevonden voor die gemeenten die het beheer van de parkeerplaatsen overlaten aan privébedrijven, namelijk Elsene, Koekelberg en Sint-Lambrechts-Woluwe. Het gewest heeft daar echter niets aan gedaan, zodat die inkomsten het gewest volledig

communes puisque votre sacro-sainte ordonnance prévoyait qu'une solution serait trouvée dans les cinq ans pour les communes qui délégueraient au secteur privé le relevé des parcmètres de voiries. Il s'agit d'Ixelles, Koekelberg et Woluwe-Saint-Lambert. Ces conventions n'ont pas été dénoncées, le gouvernement n'a rien fait par rapport à cela, ces recettes sortent totalement du giron de la Région et, pire encore dans le cas de Koekelberg, la Région fait partie de la convention et n'a rien fait depuis le vote de l'ordonnance.

Allez-vous continuer à essayer d'appliquer un arrêté ministériel à deux vitesses, contre seize communes, et en exceptant de façon incohérente et contraire au principe d'égalité trois autres communes.

En ce qui concerne les chiffres, prenons l'exemple de la commune de Bruxelles-Ville qui affiche 15 millions d'euros de recettes provenant des parcmètres : si vous en calculez 15%, vous obtenez un montant largement au-dessus des deux millions d'euros.

À la Conférence des bourgmestres, que j'ai l'honneur de présider jusque fin juin, les représentants de Bruxelles-Ville, Saint-Gilles, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Etterbeek, Saint-Josse-ten-Noode et Anderlecht ont dit qu'ils ne paieraient pas.

Je vous invite à assigner trois quarts des communes, et donc 80% des représentants de votre majorité, à exécuter de force un arrêté contraire à l'esprit de l'ordonnance votée.

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

M. Joël Riguelle.- Vous avez dit que certaines communes allaient participer au capital et d'autres pas ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La décision de participer au capital ou non appartient en effet aux communes.

(Remarques de M. De Wolf)

Une commune refuse d'exécuter l'arrêté du gouvernement.

M. Vincent De Wolf.- Il ne s'agit pas d'une commune, mais de l'immense majorité des

ontglippen.

Bent u nog steeds van plan om van zestien gemeenten geld te eisen en de andere drie buiten schot te laten?

Brussel-Stad ontvangt 15 miljoen euro aan inkomsten uit de parkeermeters. Een bijdrage van 15% betekent voor Brussel-Stad dus een aderlating van meer dan 2 miljoen euro.

In de Conferentie van Burgemeesters hebben de burgemeesters van Brussel, Sint-Gillis, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Etterbeek, Sint-Joost-ten-Node en Anderlecht aangekondigd dat ze niet zullen betalen. Kunt u hen daartoe dwingen?

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).*- *U zegt dat sommige gemeenten zullen deelnemen in het kapitaal en andere niet?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Daarover kunnen de gemeenten inderdaad zelf beslissen.*

(Opmerkingen van de heer De Wolf)

Eén gemeente weigert om het regeringsbesluit uit te voeren.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).*- *Een ruime meerderheid van de gemeenten weigert dat!*

communes ! Lors de la Conférence des bourgmestres, à part M. Riguelle et M. Deleuze, l'ensemble des membres présents ont indiqué que leur commune, avant l'adoption des plans communaux de mobilité, ne payeraient pas les 15%. À Etterbeek, le collègue, unanime moins une abstention, a décidé de ne pas procéder à ce paiement.

Nous nous retrouverons dans d'autres enceintes si vous le souhaitez.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "la musique diffusée dans les stations de métro de la STIB".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Ce n'est pas la première fois que les parlementaires vous interpellent sur la musique diffusée dans les stations de métro de la STIB. La dernière interpellation sur le sujet date de mai 2011.

De manière incompréhensible et unilatérale, les services de la STIB avaient décidé à cette époque, sur la base de quelques plaintes d'usagers néerlandophones, de supprimer la diffusion de morceaux de musiques en français et en néerlandais.

Interrogée sur le sujet à l'époque, vous déclariez très justement en commission : "Je suis partisane de la diffusion de musiques francophones et néerlandophones dans les stations de métro. Je prévois une concertation avec la STIB à ce propos. Il est inutile d'instaurer des quotas. J'estime que tant les musiques néerlandophones que francophones

Tijdens de Conferentie van Burgemeesters hebben alle aanwezigen, behalve de heer Riguelle en de heer Deleuze, gezegd dat ze de bijdrage van 15% niet zullen betalen alvorens de gemeentelijke mobiliteitsplannen goedgekeurd zijn. Welnu, het college van Etterbeek heeft dat standpunt bijna unaniem goedgekeurd.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de muziek in de metrostations van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *De minister werd reeds in mei 2011 geïnterpelleerd over de muziek in de metrostations van de MIVB.*

Op basis van een aantal klachten van Nederlandstalige gebruikers hadden de diensten van de MIVB toen eenzijdig besloten om niet langer Frans- of Nederlandstalige muziek te programmeren.

U verklaarde toen terecht dat u voorstander bent van Frans- en Nederlandstalige muziek in metrostations en dat u er een gesprek over zou hebben met de MIVB. Het was volgens u niet nodig om quota in te voeren.

Een paar weken later bleek dat de MIVB wel quota zou invoeren voor beide talen.

Tal van parlementsleden krijgen tegenwoordig

doivent être diffusées".

Quelques semaines après cette polémique, on apprenait que la STIB comptait établir des quotas pour chacune des deux langues officielles de la Région bruxelloise et que ces dernières seraient ensuite réintroduites dans la programmation musicale.

Actuellement, nous sommes plusieurs parlementaires à recevoir des plaintes de certains usagers francophones qui constatent une diminution, voire la disparition de la diffusion de morceaux de musique en français dans les stations de métro et ce, au profit du néerlandais et de l'anglais.

Existe-t-il ou non des quotas ? Qu'en est-il de la survivance de la langue française dans les stations de métro ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Soyons clairs : il n'existe pas de quotas pour la diffusion de la musique dans le métro. À l'époque de la polémique que vous évoquez, j'avais déjà indiqué que je ne trouvais pas cela utile.

Mme Béatrice Fraiteur.- J'avais cru comprendre que la STIB avait décidé d'en introduire.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Non. En revanche, la STIB veille à une représentation la plus équilibrée possible entre les différentes langues parlées à Bruxelles, qui est le siège de nombreuses institutions européennes et internationales. Le réseau de la STIB est dès lors fréquenté par des voyageurs aux nombreuses nationalités et l'entreprise bruxelloise de transports publics met tout en œuvre pour diffuser de manière équitable des morceaux de musique dans différentes langues.

Dès lors, les morceaux de musique en français n'ont pas diminué en nombre, et encore moins disparu.

klachten van Franstalige passagiers dat er steeds minder Franstalige muziek wordt uitgezonden, en steeds meer Nederlands- en Engelstalige nummers.

Bestaan er quota of niet? Hoe staat het met de Franstalige muziek in de metro?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zeg nog eens klaar en duidelijk dat er geen quota bestaan voor het uitzenden van muziek in de metro. Ik heb vroeger al gezegd dat ik dat niet nuttig vond.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Ik dacht dat de MIVB had beslist quota in te voeren.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Nee, maar de MIVB zorgt er wel voor dat alle talen die in Brussel worden gesproken, aan bod komen. Het MIVB-net wordt immers gebruikt door reizigers met tal van nationaliteiten.*

Muziek in de Franse taal wordt niet minder ten gehore gebracht, laat staan dat ze uit de metro zou zijn verdwenen.

Mme Béatrice Fraiteur.- Comme, je ne passe pas ma vie dans le métro, je n'ai pu établir un quota. Je suis juste inquiète du nombre de plaintes que je reçois. Comme en 2011, vous me répondez que des musiques sont diffusées dans toutes les langues. Sur quoi vous basez-vous pour dire cela, puisqu'il n'y a pas de quotas ? Le souci que les différentes langues soient représentées est-il vraiment présent ? Y a-t-il un contrôle ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Après la discussion que nous avons eue il y a quelques mois, la STIB a encore procédé à quelques vérifications. Tout en n'imposant pas de quotas, elle veille à ce que les différentes langues soient diffusées, mais je ne peux pas vous livrer de chiffres. Je ne suis pas davantage au courant de plaintes concrètes émanant d'usagers néerlandophones ou francophones.

Mme Béatrice Fraiteur.- Je vais donc passer une journée dans une station de métro et enregistrer la musique qui y est diffusée !

(Rires)

- 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'accessibilité du site de Tour et Taxis, et particulièrement au pont Picard et à la future ligne de tram qui doit l'emprunter".

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

Mme Cécile Jodogne.- Le site de Tour & Taxis est l'un des sites en devenir les plus importants et les plus symboliques de la Région bruxelloise.

Disposant d'un patrimoine industriel majeur, de qualités paysagères indéniables, localisé à

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).*- *Ik leef niet in de metro... Quota heb ik dus niet kunnen vaststellen. Ik ben alleen ongerust omdat ik zoveel klachten ontvang. Net zoals in 2011 zegt u dat er muziek in alle talen wordt uitgezonden. Waarop is uw uitspraak gegrond vermits u geen quota hanteert? Bestaat daar controle op?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Na de discussie van enkele maanden geleden is de MIVB een en ander nagegaan. Er worden geen quota opgelegd maar er wordt wel voor gezorgd dat alle talen aan bod komen. Over cijfers beschik ik echter niet. Evenmin heb ik weet van klachten.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).*- *Ik zal eens een dag in een metrostation doorbrengen om meer te weten te komen!*

(Gelach)

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE

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

betreffende "de bereikbaarheid van de site Tour & Taxis, in het bijzonder van de Picardbrug en de toekomstige tramlijn die daar passeert".

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Tour & Taxis is een van de belangrijkste en meest symbolische locaties van het Brussels Gewest.*

Met zijn talloze troeven moet het de ontwikkeling van een duurzame wijk mogelijk maken, met zowel

proximité du centre-ville, le long d'un axe structurant, lui aussi objet de toutes ses attentions - le canal, le site de Tour & Taxis doit permettre de développer un quartier durable exemplaire, à haute qualité environnementale, mélangeant à la fois des espaces publics et des espaces verts de qualité et une mixité sociale et fonctionnelle (logements, bureaux, équipements, loisirs) essentielle à l'équilibre d'un quartier urbain durable.

Pour atteindre ces objectifs ambitieux, le gouvernement bruxellois a fait réaliser, puis a adopté en décembre 2008, un schéma directeur, dont le périmètre (90h) englobe, c'est logique et même indispensable, non seulement le site de Tour & Taxis (45h), mais également les quartiers environnants.

Mon intention n'est pas ici de revenir sur ce schéma directeur ni sur la concrétisation des nombreux projets qui tarde quelque peu, mais sur un seul objectif essentiel à la réussite de la greffe de ce nouveau quartier de 45h aujourd'hui enclavés et peu accessibles depuis le reste de la ville : l'accessibilité du site Tour & Taxis en transports en commun.

Le schéma directeur en fait une orientation principale : "Le site de Tour & Taxis sera desservi par une ligne de tram qui, de la gare de Bruxelles-Nord, empruntera le boulevard Simon Bolivar, traversera le canal sur une nouvelle passerelle, interdite aux voitures, pour rejoindre la place Bockstael".

L'étude de mobilité réalisée au départ concluait même que cette passerelle était indispensable, quelle que soit la densification du site, vu l'impossibilité de faire passer une desserte performante par le pont des Armateurs, déjà fort congestionné.

Beliris a pris en charge la construction de la passerelle, et donc les études et permis nécessaires. En avril 2010, Beliris annonçait une demande de permis introduite fin 2010 et un budget de 8,8 millions pour les travaux.

Fin 2012, la commission de concertation organisée par la commune de Bruxelles-Ville s'est prononcée sur le cahier des charges de l'étude d'incidences qui doit encore être réalisée.

openbare als groene ruimtes als met een sociale en functionele mix.

Met het oog op die ambitieuze doelstellingen keurde de Brusselse regering in 2008 een richtschema goed, waarvan de perimeter niet alleen Tour & Taxis omvat, maar ook de omliggende wijken.

Mijn vraag heeft betrekking op de bereikbaarheid van Tour & Taxis met het openbaar vervoer.

Volgens het richtschema moet de locatie worden aangedaan door een tramlijn die vanaf het station Brussel-Noord langs de Simon Bolivarlaan over een nieuwe brug over het kanaal naar het Emile Bockstaelplein rijdt.

Beliris heeft de bouw van voorgemelde brug, evenals de vereiste studies en vergunningen op zich genomen. Er werd 8,8 miljoen euro uitgetrokken voor de werken.

Eind 2012 sprak de overlegcommissie in Brussel-Stad zich uit over het bestek van het nog uit te voeren effectenonderzoek.

Er blijkt evenwel nog heel wat controverse te bestaan over het type brug. In juni 2010 opteerde de regering voor een 'bowstring' eerder dan voor een tuibrug. Dit type brug laat 7 m ruimte tussen het waterniveau en de voetplaat van de brug, wat overdreven lijkt gelet op het gebruik van het kanaal en de gevolgen van deze optie voor de lengte van de brug en stedenbouwkundige inrichtingen.

De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) geeft de voorkeur aan een hefbrug, wat de MIVB weigert. Ze vindt ook dat er een monumentalere brug moet komen die beter aansluit bij de omgeving.

Het budget wordt, al naargelang de bron, geraamd tussen de 5,7 en 12 miljoen euro.

Wanneer werd de vergunningsaanvraag ingediend bij het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH)? Welke alternatieven zullen aan bod komen in het effectenonderzoek? Bevestigt u dat het noodzakelijk is dat de brug 7 m ruimte vrijlaat?

Heeft er constructief overleg tussen de

Il semble cependant que la controverse subsiste sur le type de pont qui serait construit. Le gouvernement a tranché en juin 2010 en faveur d'un pont "bow-string" plutôt que d'un pont à haubans. Ce pont devrait laisser une hauteur libre de 7m entre le niveau de l'eau et le tablier du pont, pour suivre une recommandation européenne. Celle-ci semble peut-être exagérée, vu l'utilisation du canal et les conséquences importantes de cette option sur la longueur du pont et sur les aménagements urbains à réaliser.

La Commission royale des monuments et des sites (CRMS) privilégie un pont levant, que refuse la STIB. Je peux la comprendre. La CRMS pense également, et je serais encline à la rejoindre sur ce point, qu'il faudrait concevoir un pont plus monumental, pour s'inscrire de manière plus équilibrée dans la perspective du quartier Nord et du boulevard Simon Bolivar vers la rue Picard et le site de Tour & Taxis. Une petite passerelle, dans cet environnement de tours et de bâtiments monumentaux, ne paraît effectivement pas très adéquate.

Enfin, l'estimation des budgets varie de 5,7 millions d'euros à 12 millions d'euros, en fonction des sources.

À quelle date la demande de permis a-t-elle été déposée à l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) ? Quelles sont les alternatives qui seront étudiées dans l'étude d'incidences ? Confirmez-vous la nécessité d'un pont laissant 7m de passage libre ?

Une concertation constructive entre les différents intervenants a-t-elle eu lieu ou est-elle prévue ? L'appel d'offres pour désigner l'auteur de l'étude d'incidences est-il lancé ? Quel est le calendrier prévu pour cette étude et pour la délivrance du permis d'urbanisme ? Quel est le budget estimé aujourd'hui, tant par Beliris que par le gouvernement, pour la construction de ce pont ?

Même si la passerelle Picard pourrait se justifier uniquement pour les piétons et les cyclistes, elle est surtout prévue pour permettre une accessibilité directe en tram entre le site de Tour & Taxis, la gare de Bruxelles-Nord et la Petite ceinture vers le sud, et la place Bockstaël et le métro vers le nord, conformément au schéma directeur, notamment.

verschillende spelers plaatsgevonden of staat dit op stapel? Is er een aanbesteding gelanceerd voor het effectenonderzoek? Hoe ziet de kalender voor de studie en het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning eruit? Met welk budget wordt door Beliris en door de regering rekening gehouden voor de bouw van de brug?

De Picardbrug moet Tour & Taxis in de eerste plaats rechtstreeks toegankelijk maken voor de tram via het station Brussel-Noord en de Kleine Ring naar het zuiden, en via het Bockstaelplein en de metro naar het noorden.

Het traject van de tramlijn moet worden vastgelegd en de lijn moet worden uitgebaat, en daarover zijn de verschillende actoren het niet eens.

Het richtschema geeft de voorkeur aan het traject waarbij voorrang wordt gegeven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer via het spoor, met behoud van de talloze lijnen van De Lijn in de stad. Op die manier kan de locatie met zo weinig mogelijk inspanningen worden aangedaan.

In 2010 gaf de MIVB de voorkeur aan een traject via de bestaande wegen langs de Picardstraat. Dit traject vereist meer investeringen in infrastructuur, waaronder een hellend vlak. Het doorkruist de wijken tussen het Bockstaelplein en Tour & Taxis.

Het traject dat wordt voorgesteld door het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) loopt zelfs niet meer via Tour & Taxis, maar via de Picardstraat langs de bestaande tramlijn 51. Op die manier wordt de nieuwe wijk niet aangedaan.

In juli 2012 bleef u zelf nogal vaag over de keuze van het traject. U gaf alleen aan dat de lijn verbonden moest worden met het MIVB-netwerk ten westen van de site, en dat ze het station van Jette moest verbinden met het station Brussel-Noord of met Rogier via Bockstaël.

Artikel 26 van het beheerscontract van de MIVB bepaalt dat er vanaf 2015 een tramlijn naar Tour & Taxis moet komen vanaf Rogier. Artikel 27 voorziet tevens in de voortzetting van het traject voorbij Tour & Taxis.

Hoe ziet de kalender voor de uitvoering van die lijn eruit? Bevestigt u dat er vanaf 2015 een verbinding komt tussen het station Brussel-Noord en Tour &

Encore faut-il que la ligne de tram soit tracée et exploitée. Et, là encore, il semble que les différents acteurs concernés ne soient pas d'accord.

Le schéma directeur privilégie l'un des tracés possibles, car il permet avec une certaine économie de moyens de desservir l'ensemble du site. Ce tracé implique l'affectation de l'assiette de la ligne ferroviaire 28A en promenade verte, favorisant plutôt les déplacements piétons, cyclistes et les transports publics ferrés, et maintient les nombreuses lignes de De Lijn dans le tissu urbain existant.

En 2010, la STIB prônait plutôt un tracé empruntant des voiries existantes pour entrer dans le site plus au sud et rejoindre la partie du tracé sur laquelle tout le monde s'accorde : la rue Picard. Ce tracé implique plus d'investissements en infrastructures, dont une rampe. Il traverse et dessert les quartiers situés entre la place Bockstael et le site.

Quant au tracé proposé par l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), il ne passe même plus par le site de Tour & Taxis, rejoignant depuis la rue Picard la ligne de tram 51 existante. Ceci ne me paraît pas du tout répondre à l'objectif de desserte de ce nouveau quartier.

En juillet 2012, vous-même n'aviez pas été très claire sur le choix du tracé. Vous aviez simplement indiqué que la ligne devrait être connectée au réseau de la STIB à l'ouest du site, et qu'elle relierait la gare de Jette à la gare de Bruxelles-Nord ou à Rogier via Bockstael.

Enfin, le contrat de gestion de la STIB prévoit en son article 26 une mise en service à partir de 2015 de la liaison du tram de Tour & Taxis au départ de Rogier. J'y avais déjà fait référence lors de la discussion du contrat de gestion et il me semble que vous avez répondu il y a quelques semaines que cette échéance était celle du début des travaux. L'article 27 du contrat de gestion évoque également la poursuite du tracé du tram au-delà de Tour & Taxis.

Quel est le calendrier prévu pour la concrétisation de cette ligne ? Confirmez-vous la mise en exploitation d'une liaison entre la gare de Bruxelles-Nord et le site dès 2015, ce qui implique la construction du pont Picard ? Ce tram aura-t-il

Taxis, waarvoor de bouw van de Picardbrug nodig is? Ligt het eindpunt van de tram op de site zelf of volgt de tram lijn 51?

Heeft de regering ermee ingestemd dat de voortzetting van de lijn naar Bockstael en Jette wordt uitgesteld tot na 2025? Kan dat uitstel worden gerechtvaardigd door een te laag reizigersaantal of is er een andere reden?

Blijkbaar werd de Picardbrug in het verleden reeds gezien als mogelijke oplossing om de Leopold II-tunnel te ontlasten. Werd deze piste geanalyseerd? Er zijn niet veel bruggen over het kanaal, en de bouw van deze brug is dus des te dringender.

un terminus sur le site ou rejoindra-t-il la ligne 51 ?

Le gouvernement a-t-il accepté le report, au-delà de 2025, de toute continuation de la ligne vers Bockstael et Jette ? Le plan ferré prévu pour 2017 n'évoque en effet pas la prolongation de cette ligne. Ce report est-il justifié par un potentiel de fréquentation jugé insuffisant ? Si non, quelle autre raison explique ce report ?

Je regrette de n'avoir pu écouter l'interpellation de Mme d'Ursel concernant les travaux réalisés dans le tunnel Léopold II. En effet, j'ai entendu dire que la passerelle Picard a été jadis envisagée pour délester le tunnel Léopold II d'une partie du trafic. Cette piste a-t-elle été évoquée, voire analysée ? Les points de passage permettant de traverser le canal n'étant pas nombreux, la construction de cette passerelle s'avère d'autant plus urgente.

Discussion

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Je m'inquiète de la confusion qui règne toujours autour du tracé du tram. Le plus logique serait un tracé droit, le long de la rue Picard, puis en direction du boulevard Belgica. Selon vous, on étudierait plutôt une liaison avec Bockstael.*

Le tracé du tram est-il désormais connu ? Quels arguments ont-ils pesé dans la décision ? Pourquoi n'opte-t-on pas pour le tracé droit ?

Il est en outre important que le pont attire le regard. Envisagez-vous un modèle "bow spring" ? Comptez-vous faire appel à un architecte de renom ?

Dans d'autres villes comme Nantes ou Copenhague, lorsqu'on développe de nouveaux quartiers, on détermine d'abord la place des arbres, des voiries, des lignes de tram et des pistes cyclables, afin de créer d'emblée une zone sans voitures, où le transport public peut offrir une alternative valable aux entreprises et aux riverains.

Le gouvernement a manqué de prévoyance en matière de transport en commun pour le

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik dank mevrouw Jodogne voor deze interpellatie. Wat mij verontrust, is dat er nog altijd geen duidelijkheid is over het traject van de tram. Het meest logische zou zijn om de tram gewoon rechtdoor te laten rijden, langs de Picardstraat en nadien rechtdoor richting Belgicalaan. Volgens u zou evenwel eerder een verbinding met Bockstael worden bestudeerd, ook al moet dan een enorm hoogteverschil worden overwonnen en moet de tram over de beschermde brug rijden.

Is er ondertussen al duidelijkheid over het traject van de tram? Welke argumenten hebben meegespeeld? Waarom wordt er niet voor het rechte traject gekozen?

Het is voorts belangrijk dat de brug een blikvanger wordt, zoals de Millennium Bridge in Londen. Overweegt u een bowspring model? Bent u van plan om te werken met bekende architecten zoals Calatrava?

De ontwikkeling van de site van Tour & Taxis is een belangrijk project. In andere steden zoals Kopenhagen en Nantes gaat men echter totaal

développement de la zone du canal et du quartier de Tour & Taxis. Il n'est cependant pas trop tard, car vous pouvez encore aménager la nouvelle ligne de tram avant le développement complet de la zone.

Quel est le calendrier ? La ligne de tram sera-t-elle aménagée avant ou après le développement complet de la zone ? Vous annoncez depuis toujours un bus, dans l'attente du tram. Quand aurons-nous un trajet intégral ? Quel trajet la ligne suivra-t-elle à partir de la gare de Bruxelles-Nord ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La demande de permis d'urbanisme pour le pont a été introduite auprès de l'AATL le 20 septembre 2012. Les alternatives qui seront étudiées dans le rapport d'incidences sont les suivantes :

- le projet tel qu'introduit dans la demande de permis d'urbanisme ;
- l'alternative zéro, à savoir le maintien de la situation actuelle, est toujours prévue dans les études d'incidences ;
- un pont dont le tirant d'air au-dessus du canal sera limité à 5m50, avec abaissement du quai des Péniches pour garantir un passage de 4m de hauteur libre sur le quai entre la rue de la Dyle et le quai de la Voirie.
- un pont levant donnant un tirant d'air raisonnable, compte tenu des hauteurs des ponts sur le tronçon du canal situé en ville.

Pour rappel, le canal de Bruxelles-Charleroi est

andere om met de ontwikkeling van nieuwe wijken. Daar wordt eerst bepaald waar de bomen, de wegen, de tramlijnen en de fietspaden komen. Op die manier kan van meet af aan een autoluwe zone worden gecreëerd waar het openbaar vervoer een valabel alternatief wordt voor de bedrijven en buurtbewoners.

Ik betreur dat de regering bij de ontwikkeling van de Kanaalzone en de belangrijke wijk van Tour & Taxis iets te weinig vooruitziend geweest is op het vlak van openbaar vervoer. Het is echter nog niet te laat. Als u de zaken nu snel aanpakt, kunt u de nieuwe tramlijn nog altijd aanleggen voor de volledige ontwikkeling van het gebied van start gaat.

Wat is het tijdschema? Wanneer zal de tramlijn er komen, voor de volledige ontwikkeling van het gebied of pas achteraf? U hebt ook altijd gezegd dat er in eerste instantie een bus zou komen, in afwachting van de tram. Vanaf wanneer zal het traject volwaardig zijn? Welk traject zal de lijn vanaf het Noordstation volgen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de brug werd op 20 september 2012 bij het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) ingediend. Het effectenrapport zal de volgende alternatieven analyseren:*

- *het project zoals het in de vergunningsaanvraag wordt gepresenteerd;*
- *het behoud van de huidige situatie;*
- *een brug met een doorvaarthoogte van maximaal 5,5 m en een verlaging van de Akenkaai, om een doorgang van 4 m hoog op de kaai tussen de Dijlestraat en de Ruimingskaai mogelijk te maken;*
- *een hefbrug met een aanvaardbare doorvaarthoogte vergelijkbaar met die van de andere bruggen op het kanaalgedeelte in de stad.*

Ik herinner er u aan dat het kanaal Brussel-Charleroi volgens de voorschriften van de

repris dans la liste des voies navigables d'importance internationale, selon les prescriptions de l'Accord européen sur les grandes voies navigables (AGN). Ce dernier prévoit que les ponts sur ces voies navigables d'importance internationale doivent avoir un tirant d'air de 7m.

En outre, un accord de coopération portant sur l'ensemble du réseau belge des voies navigables existe entre les trois Régions. Lors de la réunion de concertation de la commission de cet accord de coopération, le 24 avril 2002, il a été précisé par la Région bruxelloise que celle-ci imposerait une hauteur libre sous les ponts de 7m lors de la construction de nouveaux ouvrages ou le renouvellement d'anciens ponts.

L'étude d'incidences est, en soi, l'occasion de réunir les différents organismes et administrations publics.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, c'est donc Beliris, le demandeur du permis, qui attribuera l'étude.

(poursuivant en français)

Le cahier des charges de l'étude d'incidences est prêt. Celle-ci pourrait commencer rapidement et être clôturée dans les six mois.

L'avenant à l'accord de coopération Beliris fait état d'un budget de 8,9 millions d'euros pour cet ouvrage.

Le calendrier détaillé de mise en œuvre du projet n'est pas encore établi à ce stade, mais comme indiqué dans le contrat de gestion de la STIB, l'objectif est de mettre en service une première phase de liaison avec une ligne de tram entre la place Rogier et le site de Tour & Taxis avant le terme du contrat de gestion, à savoir 2017.

(poursuivant en néerlandais)

Des bus sont également censés circuler dans un premier temps.

(poursuivant en français)

Le contrat de gestion de la STIB prévoit qu'une première phase soit entamée en 2017. En ce sens, et si plus rien ne vient perturber la construction du

Europese Overeenkomst inzake binnenlandse hoofdwaterwegen van internationaal belang op de lijst van binnenlandse hoofdwaterwegen van internationaal belang is opgenomen. De bruggen over die waterwegen moeten een doorvaarthoogte van 7 m hebben.

Bovendien bestaat er tussen de drie gewesten een samenwerkingsakkoord over het volledige Belgische waterwegennet. Op de overlegvergadering van 24 april 2002 van de commissie van dit samenwerkingsakkoord heeft het Brussels Gewest verduidelijkt dat het akkoord een doorvaarthoogte van 7 m oplegt bij het optrekken van nieuwe bruggen of de vernieuwing van oude bruggen.

Het effectenrapport is een goede gelegenheid voor de verschillende administraties en openbare instellingen om overleg te plegen.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, het is dus Beliris, de aanvrager van de vergunning, dat bepaalt wie de studie zal uitvoeren.

(verder in het Frans)

Het lastenboek van de effectenstudie is klaar. De studie kan binnen zes maanden worden afgerond.

De bijakte van het samenwerkingsakkoord Beliris maakt gewag van een begroting van 8,9 miljoen euro voor de brug.

De gedetailleerde planning voor de uitvoering van het project is nog niet uitgewerkt, maar het is de bedoeling om de eerste fase, een tramverbinding tussen het Rogierplein en de site van Tour & Taxis, te realiseren voor het einde van de beheersovereenkomst in 2017.

(verder in het Nederlands)

Maar natuurlijk was het ook de bedoeling om al met een bus te beginnen.

(verder in het Frans)

In de beheersovereenkomst staat dat de eerste fase in 2017 wordt aangevat. Normaal gezien zal de Picardbrug voltooid zijn tegen de komst van de

pont Picard, celui-ci sera bien construit avant la ligne de tram.

Ce pont est conçu pour les transports publics. Nous n'avons pas encore évoqué la possibilité de l'utiliser comme alternative lors des travaux du tunnel Léopold II. Son utilisation par les voitures n'est, en principe, pas prévue.

L'emplacement du terminus provisoire à Tour & Taxis n'est pas encore précisément fixé et doit faire l'objet d'une décision du gouvernement, sur la base du schéma directeur approuvé en décembre 2008 et d'une étude réalisée par Bruxelles Mobilité en 2011.

Quoi qu'il en soit, afin que cette première phase de la ligne de tram soit raccordée au réseau, dans la mesure où il n'existe pas de possibilité de le faire entre la place Rogier et le site de Tour & Taxis, il sera vraisemblablement nécessaire, en première instance, de réaliser la liaison technique jusqu'à la ligne 51 par la rue Picard et la rue Vanderstichelen.

Le prolongement de cette ligne, tant vers la gare de Bruxelles-Central que vers la place Bockstael et Jette, doit faire l'objet des études nécessaires dans le cadre du plan directeur du réseau ferré 2017-2025. Il n'est pas possible, à ce stade, de donner une planification plus précise de la réalisation.

Le report est simplement dicté par les limites des possibilités matérielles de réalisation des extensions de réseau de la STIB, compte tenu de la multitude de projets repris dans le contrat de gestion actuel.

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

Mme Cécile Jodogne.- L'étude d'incidences pourrait-elle être commencée ou achevée dans les six mois ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Elle sera achevée, si rien ne vient y faire obstacle.

Mme Cécile Jodogne.- C'est-à-dire si le projet démarre dans les semaines qui viennent et si Beliris désigne l'auteur du projet.

Par ailleurs, j'ai bien compris que la passerelle était réservée aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes. C'est une bonne chose. Cependant, à

tramlijn.

De brug dient in principe voor het openbaar vervoer, niet voor auto's.

Waar de tijdelijke eindhalte op Tour & Taxis komt, ligt nog niet vast. De regering zal dat op grond van het richtschema en een studie van Mobiel Brussel uit 2011 beslissen.

Als een verbinding tussen het Rogierplein en Tour & Taxis niet mogelijk blijkt, moet om het eerste deel van de tramlijn op het net aan te sluiten, waarschijnlijk eerst de verbinding met lijn 51 via de Picardlaan en de Vanderstichelenlaan worden gerealiseerd.

De verlenging van die lijn naar het Centraal Station, het Bockstaelplein en Jette, moeten we zien in het kader van het Richtplan voor het spoornet 2017-2025. In dit stadium kan ik geen exactere planning meedelen.

De vertraging is het gevolg van de beperkte mogelijkheden van de MIVB voor de uitbreiding van haar net en de vele projecten die in de huidige beheersovereenkomst zijn opgenomen.

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Kan de effectenstudie binnen de zes maanden klaar zijn?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ja, als er geen onverwachte obstakels opduiken.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Met andere woorden, als het project de komende weken van start gaat en Beliris iemand aanduidt.

De brug wordt voorbehouden aan het openbaar vervoer, de voetgangers en de fietsers. Dat is uitstekend. De sluiting van de Leopold II-tunnel

situation exceptionnelle, réponses exceptionnelles ! Et la fermeture du tunnel Léopold II, qui provoquera assurément un chaos difficile à gérer, en est une. L'ouverture de la passerelle aux voitures n'est peut-être pas la solution idéale, mais c'est une alternative à envisager, pour autant qu'elle soit temporaire.

En ce qui concerne la ligne, vous avez parlé d'une prolongation éventuelle vers la gare de Bruxelles-Central. Il me semble avoir lu que cette prolongation aurait plutôt lieu vers la place des Bienfaiteurs et la ligne 62.

Enfin, vous me confirmez que c'est bien dans le cadre du plan ferré 2017-2025, et non pas avant, que l'on pourrait envisager ces prolongations, tant du côté de la gare de Bruxelles-Nord que du côté de Bockstael ou de Jette ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En principe, oui.

Mme Cécile Jodogne.- Pour terminer, je rejoins Mme Maes sur certains points. La STIB est, certes, accaparée par de nombreux projets en cours, mais il est dommage qu'elle attende que le site se développe avant d'y amener un minimum de desserte correcte. La STIB pourrait adopter le raisonnement inverse selon lequel une meilleure desserte pourrait accélérer le développement du site, même si sa fréquentation est peu importante dans un premier temps.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. ANDRÉ DU BUS
DE WARNAFFE**

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

**concernant "la restauration des alignements
de hêtres pourpres de la drève de Lorraine".**

betekent echter een uitzonderlijke situatie, die voor veel chaos zal zorgen. Eventueel kan de brug dan tijdelijk opengesteld worden voor het autoverkeer.

De lijn zou eventueel verlengd worden tot het Centraal Station, zegt u. Ik had gelezen over een verlenging tot het Weldoenersplein en lijn 62.

Klopt het dat deze verlengingen pas mogelijk zijn in het spoorwegplan 2017-2025 en niet eerder?

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

Mevrouw Cécile Jodogne (*in het Frans*).- *Ik betreur dat de MIVB wacht tot een bepaalde site ontwikkeld wordt vooraleer ze die correct bedient. Soms kan een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer net een criterium zijn voor de ontwikkeling van een site en kan de MIVB dus de ontwikkeling van een bepaald terrein stimuleren.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ
DU BUS DE WARNAFFE**

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

**betreffende "de rijen rode beuken aan de
Lorrainedreef".**

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

M. André du Bus de Warnaffe.- En 2005, selon les informations dont je dispose, s'est posée la question du renouvellement des hêtres pourpres de la drève de Lorraine, compte tenu de l'état sanitaire des arbres. Plusieurs études d'expertise ont été menées, pour un coût non négligeable.

À quel stade d'avancement en est ce dossier ? Qu'est-ce qui justifie qu'il n'ait pu aboutir à ce jour ? Quelles études d'expertise ont-elles été réalisées ? Quel est le coût de ces études ? Quel est leur résultat ? Quand le dossier trouvera-t-il une issue ? Quel serait le phasage de travaux éventuels ? Quel serait le coût de restauration de l'alignement, à savoir les coûts d'abattage et de replantation ?

Discussion

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

M. Aziz Albishari.- Ce projet, dont j'ai entendu parler il y a longtemps, semble tombé dans l'oubli. Aucune information relative à cette étude ne figure sur le site de Bruxelles Mobilité à l'onglet "Espaces publics", alors que d'autres études y sont signalées. Pourquoi cette étude n'est-elle pas rendue publique ? Où en est-on dans ce dossier ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais vous énumérer les différentes études réalisées dans le cadre de ce dossier :

- 2002-2005 : convention avec l'ULB pour une étude intitulée "Drève de Lorraine, gestion du dépérissement, proposition de remédiation et plan de rénovation" ;
- 2006-2008 : convention avec l'ULB et la Faculté universitaire des sciences agronomiques de Gembloux, portant sur une "Étude du renouvellement des hêtres pourpres de la drève de Lorraine (Bruxelles), validation de méthodes de diagnostic et conseils de plantation" ;

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

De heer André du Bus de Warnaffe (*in het Frans*).- *In 2005 werd overwogen om de rode beuken langs de Lorrainedreef te vervangen wegens hun slechte gezondheid. Er werden meerdere dure studies uitgevoerd.*

Wat is de stand van zaken van het dossier? Waarom gebeurt er niets? Kunt u de studies toelichten? Hoeveel hebben ze gekost? Wat zijn de resultaten? Wanneer komt er een oplossing voor het dossier? Kunt u de planning van eventuele werken toelichten? Hoeveel zou het kosten om de rode beuken om te hakken en nieuwe exemplaren te planten?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (*in het Frans*).- *Er is al heel lang sprake van die bomen, maar nu is het erg stil. Op de website van Mobiel Brussel is er geen informatie terug te vinden. Waarom worden de studieresultaten niet openbaar gemaakt? Wat is de stand van zaken?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Er werden meerdere studies over de bomen uitgevoerd door de ULB en andere universiteiten van de periode 2002-2005 tot 2010-2012. Sinds 2003 voert Arboriconseil ook studies uit.*

De drie overeenkomsten met de ULB en andere universiteiten kostten 505.000 euro, exclusief BTW.

De studies van Arboriconseil kostten 100.000 euro exclusief BTW, of ongeveer 10.000 euro per jaar.

De derde en laatste overeenkomst over de studies liep ten einde in maart 2013. Dankzij die studie kunnen we alle resultaten over de toestand van de

- 2010-2012 : convention avec l'ULB et Gembloux AgroBioTech concernant l'étude "Gestion de la drève de Lorraine, nouvelles pistes de diagnostic, gestion de l'alignement vieillissant et perspectives de renouvellement" ;
- Depuis 2003 : des expertises sont menées par Arboriconseil sur l'alignement, dans le cadre du Service d'études de stabilité et diagnostic de dangerosité des arbres en alignement.

Les trois conventions totalisent un budget de 505.000 euros hors TVA.

Le coût des expertises réalisées par Arboriconseil sur la drève de Lorraine est de 100.000 euros hors TVA, soit environ 10.000 euros par an.

La troisième et dernière convention de recherche a pris fin en mars 2013. Cette étude aura permis d'intégrer les résultats obtenus depuis 2003 à différents niveaux, tant pour la qualification que pour la quantification du dépérissement des hêtres de la drève de Lorraine.

En fonction des données historiques recueillies lors des différentes études, on peut faire l'hypothèse qu'il y avait environ 900 hêtres en 1950. En 2001, on dénombrait encore 750 arbres le long de la drève de Lorraine, mais les jeunes plants utilisés pour combler les vides ne pouvaient se développer correctement, par manque de lumière.

En cohérence avec la logique verte, les arbres perdus n'ont donc plus été remplacés. Néanmoins, de nombreux abattages ont encore dû être réalisés depuis, pour des raisons de sécurité.

En 2012, il ne restait plus que 527 arbres, soit 43% des effectifs de départ, puisque 929 emplacements disponibles ont été relevés sur le terrain.

Les abattages récents ont été motivés par des signes visibles de dépérissement, souvent associés à la présence de champignons lignivores, selon le rapport d'Arboriconseil. Quatre espèces principales de champignons sont présentes sur la drève : *armillaria mellea*, *armillaria gallica*, *kretschmaria deusta* et *meripillus giganteus*.

Pour des raisons historiques et paysagères, la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) impose à l'administration de replanter des

beuken in de Lorrainedreef bij elkaar voegen.

Uit historische gegevens blijkt dat er in 1950 ongeveer 900 beuken stonden. In 2001 stonden er nog ongeveer 750 exemplaren in de Lorrainedreef. De jonge bomen die waren aangeplant, groeiden niet goed omdat ze te weinig licht kregen.

De verloren exemplaren werden niet vervangen. Sindsdien werden er nog heel wat bomen omgehakt om veiligheidsredenen.

In 2012 waren er nog maar 527 bomen over, of 43% van het oorspronkelijke aantal.

Onlangs nog werden er beuken omgehakt omdat ze zichtbaar waren aangetast, bijvoorbeeld door schadelijke zwammen.

Om historische redenen en om het landschap te beschermen wil de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) dat er weer rode beuken worden aangeplant in de Lorrainedreef.

Om het unieke karakter van het Zoniënwoud te bewaren, wil Leefmilieu Brussel dat er enkel bomen worden aangeplant die afkomstig zijn uit hetzelfde bos. Om voldoende jonge rode beuken te hebben, moeten er beukenootjes uit het Zoniënwoud worden gezaaid. Daarna duurt het acht jaar tot de jonge boompjes voldoende groot zijn geworden om ze te planten. Bovendien krijgen de rode beuken gemiddeld maar om de twee jaar beukenootjes.

Het is dus niet met zekerheid te zeggen wanneer de boompjes kunnen worden geplant. Het zal tien tot vijftien jaar duren eer de operatie voltooid is: twee jaar om beukenootjes te oogsten, acht jaar om jonge boompjes te kweken en drie jaar om het aanplanten te voltooien.

De administratie heeft een boomkwekerij gecontacteerd die de boompjes zal kweken en bereid is om het risico te nemen dat het project binnen acht jaar eventueel wordt opgegeven.

Het tijdschema voor het kappen en planten zal afhangen van de staat van de delen van de dreef en de beschikbaarheid van de planten, maar er mag in geen geval meer dan vier jaar liggen tussen de eerste en de laatste aanplanting, anders wordt de heterogeniteit te groot. Het voorstel is om in drie

hêtres pourpres (*fagus sylvatica atropurpurea*).

Pour conserver le caractère génétiquement unique de la forêt de Soignes, Bruxelles Environnement, gestionnaire de la forêt, demande que les hêtres en soient originaires. Pour obtenir de tels plants en quantité suffisante et garantir leur origine, il faut procéder à un semis à partir de faines récoltées sous les hêtres de la drève.

Un délai de huit ans est nécessaire pour produire des plants de diamètre 16/18. Néanmoins, la récolte des graines, qui ne se conservent que deux ans, est conditionnée par une production de faines suffisante, qui ne se produit pas tous les ans, mais plutôt tous les deux ans environ.

Le point de départ de la production des plants ne peut donc être défini de manière certaine. Encore une fois, il apparaît que la rénovation de la drève sera réalisée dans un délai de dix à quinze ans : deux ans pour obtenir les graines, huit ans pour produire les plants, et trois ans pour le chantier en lui-même.

L'administration est en contact avec une pépinière qui a accepté de cultiver les arbres en courant le risque que le projet soit abandonné dans huit ans.

Le phasage des abattages et replantations est défini sur la base de l'état des tronçons et de la possibilité de fournir les plants, tout en veillant à ne pas dépasser un délai de plus de quatre ans entre la première et la dernière plantation. Sans cela, l'hétérogénéité dans les croissances se verrait à plus long terme.

L'homogénéité de l'ensemble est l'un des critères de beauté de l'alignement. Il est donc proposé de travailler en trois phases, sur la base des tronçons délimités par la présence de voiries latérales et par les limites des vues paysagères.

Il a été décidé d'allonger l'alignement par rapport à la situation actuelle, de manière à recréer un véritable effet d'entrée lorsque les automobilistes viennent du sud. La priorité est ensuite donnée aux tronçons présentant plus de 50% de vides, pour terminer par les zones les mieux conservées.

L'estimation des coûts est ventilée comme suit :

fasen te werken.

De inplanting wordt verlengd om voor de automobilisten vanuit het zuiden meer het effect van een portaal te creëren. De prioriteit gaat naar de stukken die voor meer dan 50% leegstaan, terwijl de best bewaarde stukken laatst aan de beurt komen.

De kosten worden als volgt geraamd (zonder BTW):

- fase van het kappen: 150.000 euro;

- fase van de grondwerken en de afvoer van de gekapte bomen: 850.000 euro;

- fase van de aanplanting: 2.000.000 euro;

- signalisatie en diverse kosten: 350.000 euro;

- in totaal: 3.350.000 euro.

- phase d'abattage : 150.000 euros hors TVA ;
- phase d'évacuation, y compris le terrassement, etc. : 850.000 euros hors TVA ;
- phase de plantation : tranchée, fourniture des plants et plantation, apport de terre, engrais, etc. : 2.000.000 euros hors TVA ;
- signalisation et frais divers : 350.000 euros hors TVA.

Le montant total estimé s'élève donc à 3.350.000 euros hors TVA.

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

M. André du Bus de Warnaffe.- Je dois vous exprimer mon étonnement quant aux montants consentis entre 2002 et 2012 au travers de ces trois conventions. En effet, parallèlement à ces dernières, j'entends que des mesures ont été prises en raison de l'état sanitaire des arbres et qu'un abattage systématique a été pratiqué. Ainsi, entre 2001 et 2012, soit pendant la période couverte par les différentes conventions, environ 180 hêtres auraient été abattus et ce, sans doute en dehors du cadre des conventions. Ces abattages relevaient simplement de la gestion forestière et d'un impératif de sécurité.

Par ailleurs, vous nous dites que la CRMS impose de replanter des hêtres pourpres.

Quelle est la plus-value de ces trois conventions - qui représentent un montant total de 605.000 euros - dès lors que l'on continue à abattre les arbres pour des raisons de sécurité et qu'il est question d'une obligation de replanter des hêtres pourpres ? Un dispositif serait en effet prévu pour que l'on replante des hêtres originaires de la forêt de Soignes, avec les semis réalisés à partir des faines existantes.

Peut-être ces trois conventions de base ne valent-elles que pour la conception paysagère de l'entrée et de la sortie de Bruxelles. Leur pertinence m'échappe et il serait intéressant d'obtenir les rapports liés à chacune de ces conventions. Sont-ils disponibles ?

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

De heer André du Bus de Warnaffe (*in het Frans*).- *Het verbaast mij dat er tussen 2002 en 2012 zoveel geld besteed is aan de drie conventies. Ondertussen zouden er tijdens dezelfde periode ongeveer 180 beuken gekapt zijn om veiligheids- en gezondheidsredenen, ongetwijfeld helemaal los van de conventies. Bovendien verplicht de KCML om rode beuken aan te planten in de plaats.*

Wat is dan nog de meerwaarde van de conventies? Kunt u ons rapporten bezorgen over hun resultaten?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais me renseigner pour vous dire comment obtenir ces rapports. J'ignore leur ampleur.

Depuis 2002, nous essayons de suivre de près la situation de cette drève. Un arbre a une durée de vie limitée. Il n'est donc pas anormal qu'il vieillisse ou soit atteint de maladie. Les différentes études ont fait part de nouvelles pistes pour reconstituer cette drève. Il m'est impossible de juger de leur réalisme. Nous nous basons quoi qu'il en soit sur un rapport actuel pour cette reconstitution.

M. André du Bus de Warnaffe.- Ce rapport tient compte d'éléments qui n'ont rien à voir avec ladite étude, puisqu'il évoque la CRMS et Bruxelles Environnement.

Je souhaiterais disposer des conclusions des rapports.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

**concernant "les parkings vélos aux abords
des stations de métro".**

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une réunion ultérieure.

INTERPELLATION DE M. WILLEM DRAPS

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik zal dat nagaan.*

Sinds 2002 volgen we de toestand van deze dreef van nabij. Een boom heeft een beperkte levensduur en ziektes zijn niet abnormaal. De verschillende studies bespreken mogelijkheden om de dreef opnieuw aan te planten, maar hoe realistisch die zijn, weet ik niet. Ik zal mij baseren op een actueel rapport.

De heer André du Bus de Warnaffe (*in het Frans*).- *Dit rapport verwijst naar de KCML en Leefmilieu Brussel en bevat dus elementen die losstaan van de studie.*

Ik zou graag de conclusies van de rapporten kennen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "het fietsparkeren aan metrostations".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een latere datum verschoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLEM DRAPS

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

**concernant "l'extension de la ligne de tram
94 au-delà du Musée du tram".**

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

M. Willem Draps.- Le 14 mars 2011, nous inaugurons ensemble la deuxième phase du prolongement de la ligne de tram 94. Celle-ci s'inscrit dans le projet de création d'une grande rocade à l'est de Bruxelles, le long de la vallée de la Woluwe, entre Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert et au-delà.

Dès l'origine, ce projet a fait l'objet d'un accord et d'un soutien actif de la part de l'ensemble des communes concernées. Cela mérite d'être souligné, sachant que les projets d'extension du réseau de tram se heurtent souvent à l'opposition des communes, qui freinent ou complexifient les dossiers. Ce n'est absolument pas le cas dans ce dossier, qui a toujours été soutenu activement par l'ensemble des autorités locales concernées.

Le jour de l'inauguration, nous étions réunis pour une petite cérémonie au Musée du tram. Au cours de celle-ci, le directeur général de la STIB de l'époque, M. Flausch, avait précisé à juste titre que, même si l'idée d'un terminus provisoire au Musée du tram était très sympathique, l'investissement consenti pour prolonger la ligne de tram entre Auderghem et l'avenue de Tervueren n'avait de sens que si la ligne était prolongée, à tout le moins, jusqu'à la station de métro Roodebeek.

En effet, le nombre d'institutions desservies entre Auderghem et l'avenue de Tervueren n'est pas énorme, de par la configuration des lieux, et ne justifie pas en soi ce prolongement. Quant au Musée du tram, bien qu'il constitue une destination très sympathique, il ne draine pas un nombre suffisant de visiteurs pour justifier un terminus de ligne venant de la place Louise.

Enchaînant sur ces propos, vous avez précisé : "L'extension jusqu'à Roodebeek est prévue et le projet devrait aboutir d'ici 2014. Si la Région

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

**betreffende "de verlenging van tramlijn 94
na het Trammuseum".**

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps *(in het Frans).*- *Op 14 maart 2011 hebben wij samen de tweede fase van de verlenging van tramlijn 94 ingehuldigd in het kader van de aanleg van een grote ontlastingsroute in het oosten van Brussel langs de Woluwevallei.*

Tijdens de plechtigheid in het Trammuseum benadrukte de toenmalige directeur-generaal van de MIVB, de heer Flausch, dat de voorlopige eindhalte aan het Trammuseum een sympathiek idee was, maar dat de investeringen voor de verlenging van de tramlijn tussen Oudergem en de Tervurenlaan niet veel zin hadden als die lijn niet op zijn minst zou worden doorgetrokken tot het metrostation Roodebeek.

Er liggen inderdaad niet veel instellingen tussen Oudergem en de Tervurenlaan en het Trammuseum lokt niet voldoende bezoekers om een eindhalte op die plaats te verantwoorden.

U deelde mee dat de uitbreiding tot Roodebeek gepland was voor 2014 en dat een uitbreiding tot de Marcel Thiry laan of zelfs Zaventem werd overwogen.

Die uitspraken klonken mij als muziek in de oren, maar sindsdien heeft het project heel wat vertraging opgelopen.

Volgens het vaktijdschrift Tram 2000 hebt u op 17 april op een persconferentie meegedeeld dat de werkzaamheden voor de verlenging van tramlijn 94 tot Roodebeek eind volgend jaar van start zouden gaan en 45 maanden zouden duren, of ongeveer vier jaar. Dat betekent dat de werkzaamheden in het beste geval pas in 2018 beëindigd worden.

In Frankrijk en Marokko zijn ze erin geslaagd om binnen twee jaar na het nemen van de beslissing

trouve un accord avec Beliris, on pourrait même améliorer le calendrier. Ensuite, on réfléchit aussi à l'idée de prolonger la ligne jusqu'à l'avenue Marcel Thiry, voire Zaventem, si l'on trouve un accord avec la Région flamande".

Ces déclarations m'avaient grandement réjoui. Depuis lors, j'ai à plusieurs reprises eu l'occasion de vous réinterroger sur l'avancement de ce dossier, sur les raisons qui faisaient que le gouvernement avait décidé de le reporter, sur le fait que l'introduction du permis d'urbanisme avait subi des retards considérables, etc. Tout cela m'inquiétait.

Tout récemment, la revue spécialisée Tram 2000, généralement bien informée, faisait référence à votre présentation à la presse, le 17 avril au Musée du tram, du projet sur lequel je vous interpelle aujourd'hui. Vous y auriez dit : "Si tout se déroule comme prévu pour les deux ans à venir, les travaux devraient débiter à la fin de l'année prochaine et durer 45 mois, soit près de quatre ans. Ce prolongement est déjà la deuxième extension dans un court laps de temps".

Tout est évidemment relatif, puisque, de 2011, nous passons à des travaux à entamer fin 2014 et qui dureront quatre ans. Cela laisse espérer, dans le meilleur des cas, une inauguration en 2018 !

Selon Tram 2000, même s'il s'agit d'une nouvelle transformation d'une autoroute urbaine, le délai de réalisation du nouveau prolongement est sidérant. Des exemples en France ou à Casablanca, au Maroc, montrent qu'entre le moment où la décision de construire une ligne a été prise et celui où les trams ont roulé, il n'a fallu que deux ans.

Un délai de sept ans se sera donc écoulé entre l'annonce d'un prolongement en 2011 et une éventuelle inauguration. Car, bien entendu, les travaux ne débiteront pas avant mai 2014 et l'échéance électorale. Nous parions que cette belle réalisation sera inaugurée le deuxième dimanche d'octobre. Quelque 54 mois séparent les deux appels aux urnes et c'est le calendrier annoncé pour réaliser ce projet !

Lors de votre présentation à la presse, vous n'avez plus exprimé l'intention de votre gouvernement de prolonger la ligne vers l'avenue Marcel Thiry et Zaventem, ce qui laisse planer un doute supplémentaire sur votre volonté de poursuivre

nieuwe tramlijnen in gebruik te nemen.

Hier zal er minstens zeven jaar verlopen tussen de aankondiging in 2011 en de eventuele inhuldiging. De werken zullen immers niet voor de verkiezingen van mei 2014 van start gaan.

Over de uitbreiding van tramlijn 94 tot Roodebeek werd al lang voor de inhuldiging van het laatste traject in 2011 overleg met de plaatselijke overheden en de buurtbewoners gepleegd. Bovendien vormt de integratie van die nieuwe tramlijn in het stadsweefsel geen probleem. Hoe komt het dan dat de werken vier jaar zullen duren? Waarom hebt u zo lang getalmd om de aanvraag in te dienen? Is die vergunning ondertussen afgegeven?

Tijdens de persconferentie hebt u niet meer gesproken over een eventuele verlenging van de tramlijn tot de Marcel Thiry laan of tot Zaventem. Staat de regering nog steeds achter dit project of verkiest u dat De Lijn een verbinding tussen Zaventem en Roodebeek inlegt?

dans cette voie.

L'extension de deux kilomètres de cette ligne sur un large boulevard a fait l'objet d'une concertation avec les autorités locales et les riverains bien avant l'inauguration du dernier tronçon en 2011. En outre, elle ne pose pas de problème d'insertion dans un tissu urbain qui serait densément bâti.

Comment pouvez-vous dès lors nous annoncer que les travaux prendront quatre ans ? Où en est la délivrance du permis d'urbanisme ? Pourquoi avoir tant attendu avant d'introduire la demande ?

Qu'en est-il de l'extension de la ligne jusqu'à l'avenue Marcel Thiry, voire au-delà vers Zaventem et le viaduc de la E40, limite actuelle de la ligne de bus 42 ? Souhaitez-vous, au contraire, permettre à De Lijn de créer une ligne entre Zaventem et Roodebeek ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il s'agit d'un projet plus vaste qu'une simple ligne de tram. La durée globale du chantier annoncée par Bruxelles Mobilité reprend la totalité des travaux à effectuer, depuis les interventions des concessionnaires en sous-sol jusqu'aux finitions des aménagements de l'espace public après la pose des voies de tram. Il s'agit d'un projet global d'aménagement du boulevard de la Woluwe.

Par comparaison avec les durées totales de chantier constatées pour la réalisation des tronçons précédents, il s'agit d'un délai normal, compte tenu également de la nécessité de réaliser d'importants travaux d'égouttage et de gestion des eaux de pluie dans le cadre de travaux pour les bassins d'orages.

Le calendrier des travaux n'étant pas achevé, la possibilité de faire circuler un tram avant la fin du chantier n'est pas prévue, mais n'est pas à exclure d'office.

Des études seront entamées pour le projet d'extension du tram au-delà de la station

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De aangekondigde uitvoeringstermijn omvat alle werkzaamheden, vanaf de interventies van de concessiehouders tot de afwerking van de openbare ruimte na de plaatsing van de tramsporen. Het gaat niet alleen om de aanleg van een tramlijn, maar om de volledige heraanleg van de Woluwelaan.*

Dit is een vrij normale termijn, aangezien er ingrijpende werken moeten worden uitgevoerd voor de rioleringen en het beheer van het regenwater.

Voor de verlenging van de tramlijn naar de Marcel Thiry laan zullen er studies worden opgestart. Er werden al schetsen met de plaatsing van de tramsporen voorgelegd aan de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe, die de studies onmiddellijk wil voortzetten zodat de vereiste ruimtes kunnen worden voorbehouden en de investeringen zo snel mogelijk kunnen worden voortgezet.

Het is aangenaam werken wanneer de plaatselijke overheden achter een groots project staan, dat niet

Roodebeek vers l'avenue Marcel Thiry, comme prévu dans le contrat de gestion de la STIB. Des esquisses ont déjà été dessinées pour l'implantation des voies et celles-ci ont déjà été présentées à la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Cette dernière a exprimé le souhait de poursuivre sans tarder les études d'aménagement, afin de réserver les espaces requis et de poursuivre l'investissement dans les meilleurs délais.

Il est agréable de travailler avec des autorités locales réellement porteuses d'un projet de cette envergure, qui n'est évidemment pas intéressant pour la commune elle-même, mais pour l'ensemble de la Région.

L'installation éventuelle d'une ligne de tram vers Zaventem fait effectivement partie des discussions concernant les projets de De Lijn en la matière. Il est encore prématuré d'en dire plus à ce sujet qui fait l'objet d'études de la Région flamande. Comme vous le savez, la STIB est étroitement associée aux études de De Lijn sur ses projets de lignes transrégionales.

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

M. Willem Draps.- Qu'en est-il du permis d'urbanisme ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'enquête publique n'est pas encore terminée pour le tronçon qui va jusque Roodebeek. Elle a commencé le 8 mai et sera terminée le 6 juin.

M. Willem Draps.- Nous ne sommes qu'au début du processus. C'est bien ce que je craignais, nous avons pris énormément de retard.

Vu que les autorités locales soutiennent le projet, qu'il n'y a pas de problème ni de recours et que le chantier peut se dérouler par phases parce que le boulevard est très large, je ne vois pas en quoi un délai de quatre ans se justifie. Le simple fait que le projet réserve la possibilité de réaliser un bassin d'orage ne suffit pas à le justifier.

Vous avez dit que l'on pourrait commencer par inaugurer la ligne de tram, puisque celle-ci sera située du côté du parc. Comme c'est une voirie de desserte locale, qui est peu utilisée si ce n'est pour du stationnement, on peut parfaitement y réaliser la ligne de tram indépendamment des travaux routiers.

alleen interessant is voor hun gemeente, maar ook voor het hele gewest.

De aanleg van een tramlijn naar Zaventem maakt deel uit van de besprekingen met De Lijn en wordt nog door het Vlaams Gewest bestudeerd. Ik kan dus nog geen bijkomende informatie geven. De MIVB wordt wel nauw betrokken bij de studies over de transregionale lijnen.

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps (in het Frans).- Hoe zit het met de stedenbouwkundige vergunning?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het openbaar onderzoek voor het deel tot Roodebeek loopt nog tot 6 juni.

De heer Willem Draps (in het Frans).- Zoals ik al vreesde, is er dus een enorme vertraging.

De plaatselijke overheden steunen het project, er zijn geen beroepen ingediend en het project kan in fasen verlopen. Ik begrijp dan ook niet waarom dit zo lang moet duren. Alleen de mogelijkheid om een stormbekken te aan te leggen, is geen voldoende verklaring.

De tramlijn aan de kant van het park kan probleemloos gerealiseerd worden los van de wegwerkzaamheden. Daar loopt de lijn toch via een plaatselijke weg die niet zo veel gebruikt wordt.

De wegwerkzaamheden zijn wel nodig om twee zwarte kruispunten (met de Stationsstraat en de Vootstraat) veiliger te maken. Die werkzaamheden

Il s'agit d'un autre schéma que sur le boulevard du Souverain, où le tram se trouve des deux côtés de la berme centrale.

Il est clair que les travaux routiers sont nécessaires pour sécuriser les deux carrefours (avec la rue de la Station et la rue Voot) excessivement dangereux du tronçon. En témoignent les nombreux accidents mortels qui s'y sont produits.

La réfection de ces carrefours et de ce boulevard constitue effectivement une priorité, mais les deux chantiers peuvent être réalisés de manière indépendante.

Je regrette que, pendant sept ans, l'on impose un changement de véhicule à la hauteur du Musée du tram aux usagers qui viennent du sud et qui vont vers le Woluwe Shopping Center et vers les bureaux du boulevard de la Woluwe. Le Musée du tram n'est pas la destination majoritaire des usagers des transports publics.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le profil du boulevard sera complètement changé. Il s'agit de travaux importants et il ne s'agit pas uniquement tracer une ligne de tram là où il y a de l'espace. S'il y a moyen d'aller plus vite, il faut le faire. Je suis d'accord avec vous sur ce point.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "l'avancement des travaux de la
place Simonis".**

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

M. Philippe Pivin.- Vous savez que la place Simonis, à Koekelberg, est un axe routier de

zijn prioritair, maar die voor de tramlijn staan daar los van.

Ik betreur dat de mensen die vanuit het zuiden naar het Woluwe Shopping Center of naar de kantoren van de Woluwelaan willen, al zeven jaar moeten overstappen aan het Trammuseum.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het gaat om ingrijpende werkzaamheden die de hele laan zullen veranderen. Het gaat dus niet enkel om een nieuwe tramlijn. Maar hoe sneller alles verloopt, hoe beter, daarover ben ik het met u eens.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "de vooruitgang van de werken
aan het Simonisplein".**

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *Het Simonisplein in Koekelberg is een zeer belangrijke*

pénétration très important de la Région bruxelloise. Il devient un carrefour tout aussi important d'intermodalité pour le nord-ouest de la capitale, mais pas seulement.

Les travaux entrepris par la Région à cet endroit depuis mars 2011, soit de très nombreux mois, doivent être gérés avec précision, de manière planifiée, et accompagnés d'une diffusion d'informations précises et sérieuses.

À cet égard, j'ai été très étonné, il y a quelques semaines, de lire un article de presse relatant le désarroi de certains commerçants actifs sur la place, qui est un noyau commercial de proximité à protéger et à dynamiser.

Les commerçants paraissaient ne pas être tous informés des délais d'exécution, alors que les services régionaux les avaient transmis et avaient, ainsi que la commune, organisé des séances d'information à l'attention des riverains et des commerçants.

Je me suis donc dit qu'il s'agissait de témoignages choisis par un journaliste afin d'envenimer la situation. Cela étant, j'ai été moins interpellé par le témoignage de ces commerçants que par les propos de la porte-parole de Bruxelles Mobilité. Permettez-moi de vous les citer : "Nous avons pris quelques mois de retard en raison de l'hiver très rude. La fin des travaux est prévue pour octobre".

Je n'ai pas l'intention de faire le procès de quelqu'un en particulier. Toutefois, il faut s'attendre à un impact négatif auprès des lecteurs lorsque l'on livre de telles informations. Celles-ci peuvent également rendre floues les communications faites par vos services et les miens sur un chantier d'envergure qui dure depuis deux ans.

Ces propos ont d'ailleurs été tenus quelques jours à peine après la dernière réunion d'informations, au cours de laquelle vos collaborateurs et les miens nous réjouissions du fait que les travaux avaient au contraire pris un peu d'avance.

Sachant que la fin des travaux était déjà programmée pour le mois d'octobre, nous avons donc été accablés par les propos de la porte-parole de Bruxelles Mobilité.

J'aimerais que vous nous précisiez la

toegangspoort tot het Brussels Gewest en wordt een even belangrijk intermodaal kruispunt voor het noordwesten van de hoofdstad.

De werkzaamheden die het gewest er sinds maart 2011 laat uitvoeren, moeten met precisie en volgens een duidelijke planning georganiseerd worden en vereisen een duidelijke en ernstige communicatie.

Ik was dan ook zeer verrast toen ik enkele weken geleden in de krant las dat de handelaars uit de buurt hun beklag deden. Ze leken helemaal niet ingelicht te zijn over de termijnen van de werkzaamheden, terwijl de gewestelijke diensten hen die informatie had bezorgd. Bovendien had de gemeente informatievergaderingen voor de buurtbewoners en handelaars georganiseerd.

Ik dacht dat de getuigenissen misschien gekozen waren door een journalist die de situatie verkeerd wilde voorstellen, maar ik was vooral getroffen door de uitspraken van de woordvoerder van Mobiel Brussel. Hij verklaarde dat door de strenge winter de werkzaamheden maanden vertraging hadden opgelopen en dat het einde van de werkzaamheden tegen oktober was gepland.

Die uitspraak kwam amper enkele dagen na de jongste informatievergadering waarin iedereen het erover eens was dat de werkzaamheden een beetje voor liggen op het tijdschema.

Aangezien het einde van de werkzaamheden gepland was in oktober, waren we onaangenaam verrast door de verklaring van de woordvoerder van Mobiel Brussel. Zijn verklaring heeft een negatieve impact op de mededelingen van de gewestelijke en gemeentelijke diensten.

Kunt u mij het exacte tijdsschema van de laatste fases van de werkzaamheden bezorgen? Gezien de geruchten over een verlenging van de termijn ten gevolge van de plaatsing van een fontein op het plein, lijkt me dat essentieel.

De geruchtenmolen moet stoppen. Het is uiteraard een goede zaak dat we een kunstwerk kunnen plaatsen, maar dit mag de werkzaamheden niet vertragen. Er is sprake van vierhonderd bijkomende dagen!

Bent u op de hoogte van de uitspraken van de

programmation exacte des dernières phases du chantier. Cela me paraît essentiel vu les propos que je viens de rappeler et des bruits évoquant une prolongation de délai suite à des choix à opérer au sujet de l'aménagement d'une fontaine sur la place.

Il convient de mettre un terme aux rumeurs. Nous avons là une opportunité d'installer un ouvrage d'art important. C'est une excellente chose, mais il faudrait évidemment éviter que cet aménagement ne retarde davantage la finalisation du chantier. On parle de quatre cents jours supplémentaires !

Avez-vous pris connaissance des propos tenus le 11 avril par la porte-parole de Bruxelles Mobilité ? Est-il exact qu'une convention relative à la réalisation d'une œuvre d'art circule à l'initiative de la Région ? Si oui, quels en sont les termes ? Qu'est-il prévu en termes de délai, de choix et de budget ?

Est-il exact que, dans de telles conventions, un comité d'accompagnement soit prévu ? Le cas échéant, la commune concernée en est-elle partie prenante ?

À la lumière du rebondissement relatif à la fontaine, que pouvez-vous communiquer comme dernier délai quant à la finalisation du chantier de l'aménagement de la place Simonis ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *En tant que riveraine, j'ai reçu le calendrier des travaux pour les deux années à venir. Malheureusement, l'information a été diffusée dans un périmètre trop restreint. Bruxelles Mobilité devrait communiquer plus largement.*

Concernant l'ouvrage d'art dont a parlé M. Pivin, je regrette que Bruxelles manque d'ambition en matière d'art contemporain. Nous devrions faire une place aux jeunes artistes dans la ville, car leurs œuvres contribuent à son attractivité.

Comment procède-t-on au choix d'un ouvrage d'art ? La commission artistique accompagne-t-elle

woordvoerder van Mobiel Brussel? Klopt het dat er een overeenkomst met het gewest bestaat over een kunstwerk? Zijn de termijnen, keuzes en het budget vastgelegd?

Klopt het dat er een begeleidingscomité komt? Zal de gemeente daarvan deel uitmaken?

Wanneer zullen de werkzaamheden voor de heraanleg van het Simonisplein ten laatste klaar zijn, rekening houdend met de onvoorziene wending met betrekking tot de fontein?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Als buurtbewoner heb ik een informatieblad gekregen met het tijdschema van de werkzaamheden voor de komende twee jaar. De informatie werd helaas verspreid binnen een te kleine perimenter. Simonis is een drukke verkeersas die niet alleen door buurtbewoners wordt gebruikt. Mobiel Brussel zou ruimer moeten communiceren.

Een tweede punt betreft het kunstwerk waarover de heer Pivin sprak.

Het is jammer dat Brussel te weinig ambitie toont wat hedendaagse kunst betreft. We zouden jonge kunstenaars een plek in de stad moeten geven. In andere steden kiest men vaak bewust voor jonge

la commune dans ce choix ?

Qu'en est-il de la plantation de nouveaux arbres sur la place Simonis ?

Les cyclistes qui arrivent sur la place en venant de Koekelberg sont actuellement déviés vers une bande de bus très fréquentée. D'autres aménagements sont-ils prévus pour leur permettre de traverser la place en toute sécurité ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'hiver a été long et particulièrement rude, ce qui a eu un impact certain sur nos chantiers. À l'arrêt Simonis, tout a été mis en œuvre pour en limiter autant que possible les conséquences : des tentes chauffées sous lesquelles les travaux ont pu se poursuivre ont été prévues.

En outre, tout est fait pour terminer au plus vite les zones de terrasses. Celles-ci ont été libérées lors de certains longs week-ends, en concertation avec les commerçants.

Les phases suivantes du chantier ont été annoncées aux riverains et aux commerçants de la place Simonis le 27 mars 2013 :

- les trottoirs du côté impair de la place seront achevés pour le 14 juin 2013 ;
- l'achèvement total des trottoirs et des zones de

kunstenaars. Hun kunstwerken dragen bij tot de aantrekkelijkheid van de stad.

Hoe wordt de keuze voor een kunstwerk gemaakt? Begeleidt de kunstcommissie de gemeente bij het maken van die keuze? Het is belangrijk dat kunstkenner inspraak hebben.

Voorts herinner ik me dat er weinig bomen worden aangeplant. De kastanjabomen staan er waarschijnlijk nog wel, maar hoe zit het met de aanplanting van nieuwe bomen op het Simonisplein?

Op dit ogenblik ondervinden de fietsers nog hinder. Dat is normaal, omdat de werkzaamheden nog aan de gang zijn. Ik maak me echter ook zorgen over het eindresultaat. Voor fietsers die van Koekelberg komen, is het heel gevaarlijk en moeilijk om het Simonisplein over te steken. Ik hoop dat die situatie tijdelijk is.

Fietsers worden naar een busbaan geleid, maar voor wat minder assertieve fietsers is het niet evident om de busbaan te delen met bussen die daar zeer frequent rijden. Komen er nog extra ingrepen opdat fietsers het plein op een veilige manier kunnen oversteken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De strenge winter heeft uiteraard gevolgen gehad voor tal van werven. Bij de halte Simonis werd alles in het werk gesteld om de gevolgen zo goed mogelijk te beperken.*

De terraszones worden zo snel mogelijk afgewerkt en werden tijdens bepaalde verlengde weekends in overleg met de handelaars vrijgemaakt.

De volgende data werden op 27 maart 2013 meegedeeld aan de buurtbewoners en handelaars van het Simonisplein:

- *de trottoirs aan de oneven kant van het plein zijn klaar op 14 juni 2013;*
- *de terraszones en trottoirs aan de even kant zijn klaar op 21 juni 2013;*
- *de werkzaamheden in het centrale gedeelte en*

terrasses du côté nord (côté pair) est prévu pour le 21 juin 2013 ;

- les travaux de la zone centrale et de la fontaine sont programmés pour le début du mois d'août 2013. Les artistes sélectionnés sont en train de travailler sur un projet de fontaine adapté, avec l'aide d'un bureau d'études et d'un fontainier spécialisé. Ce projet tient compte de l'avancement du chantier ;

- des travaux de réaménagement de l'accès à la station de trams à hauteur du parc Élisabeth se dérouleront entre le mois d'août et le mois de novembre 2013 ;

- la fin du chantier est prévue pour novembre 2013.

(poursuivant en néerlandais)

Pour la fontaine, les artistes ont été sélectionnés par la commission artistique présidée par le maître-architecte.

(poursuivant en français)

Le budget prévu pour la fontaine est de 500.000 euros. J'ai récemment demandé au maître-architecte d'associer la commune au projet. Les artistes sont en train de l'élaborer et nous aurons bientôt l'occasion de donner notre avis sur le fruit de leur travail.

Dans l'intervalle, tout ce qui est nécessaire à la réalisation d'une fontaine, notamment au niveau du sous-sol, est déjà pris en considération.

(poursuivant en néerlandais)

Cinq arbres sont prévus de chaque côté.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais)*.- *Pour quand ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais)*.- *À la fin du réaménagement, en espérant que ce soit la bonne saison pour planter ces arbres.*

Les échos que nous recevons des cyclistes sont plutôt positifs. Le rond-point leur paraît sûr, mais je ne parle pas de l'utilisation de la bande de bus. Je vous invite à me réinterroger sur le détail de

aan de fontein zijn gepland voor begin augustus 2013.

- de heraanleg van de toegang tot het tramstation ter hoogte van het Elisabethpark is gepland tussen augustus en november 2013;

- de werkzaamheden zijn klaar in november 2013.

(verder in het Nederlands)

Voor de fontein zijn er kunstenaars geselecteerd. Dat is gebeurd door de Kunstcommissie die ik opnieuw in het leven heb geroepen en die wordt voorgezeten door de bouwmeester.

(verder in het Frans)

Ik heb de bouwmeester onlangs gevraagd om de gemeente bij het project te betrekken. Het budget voor de fontein bedraagt 500.000 euro.

Binnenkort kunnen we het ontwerp van de kunstenaars bekijken en onze mening erover geven.

Inmiddels worden de ondergrondse werken voor de plaatsing van een fontein uitgevoerd.

(verder in het Nederlands)

Er zijn vijf bomen gepland aan elke kant, dus tien in totaal.

Mevrouw Annemie Maes.- Wanneer komen die er?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Bij de afwerking van de heraanleg, dus nog niet meteen. Ik hoop natuurlijk dat we het goede plantseizoen voor deze bomen halen.

Wat wij vernemen van de kant van de fietsers, is eerder positief. Zij vinden de rotonde veilig, maar dan spreek ik niet over het gebruik van de busbaan door fietsers. Over de details zult u mij opnieuw

leurs réactions.

(poursuivant en français)

Le plus important, c'est que le chantier avance. Nous tenons le plus possible compte des commerçants, surtout de ceux dont le commerce possède une terrasse. Le projet de fontaine ne retardera pas les travaux.

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

M. Philippe Pivin.- Ce dossier a été mené avec beaucoup de professionnalisme et j'en suis très heureux.

Il y a toutefois une question à laquelle vous n'avez pas répondu. Quand prévoit-on le placement de l'ouvrage développé par les artistes ? D'ici le mois de novembre 2013 ou après ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il faut d'abord que nous voyions le projet. Avec le maître-architecte, nous avons prévu une clause suspensive dans le contrat passé avec les artistes qui nous proposeront bientôt un projet concret.

Je ne suis pas sûre que le placement puisse être réalisé d'ici la fin du mois de novembre. Il est trop tôt pour vous donner un calendrier. L'idée est quoi qu'il en soit d'associer la commune et de l'informer de l'avancée du projet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

moeten ondervragen.

(verder in het Frans)

Het belangrijkste is dat de werkzaamheden vooruitgaan. We houden zoveel mogelijk rekening met de handelaars, vooral diegenen met een terras. De fontein vertraagt de werkzaamheden niet.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).*- *Ik heb geen enkele opmerking over dit dossier dat uiterst professioneel werd aangepakt.*

Wanneer wordt de fontein geplaatst? Voor november 2013 of erna?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *We moeten het project eerst kunnen zien.*

Ik weet niet of ze voor eind november kan worden geplaatst. Het is nog te vroeg om een tijdschema te geven. De gemeente wordt wel op de hoogte gehouden.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE**

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

concernant "la présence d'un dépôt de chantier, en voirie régionale, en plein cœur de la porte Louise, haut lieu du commerce de luxe de la capitale".

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

**QUESTION ORALE DE MME MARION
LEMESRE**

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

concernant "l'utilisation intempestive des lampadaires des artères régionales comme support publicitaire".

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

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK
LOOTENS-STAEL**

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

concernant "les repas halal à la STIB".

M. le président.- Vu l'absence de l'auteur, la question orale est considérée comme retirée.

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

betreffende "de aanwezigheid van een werfdepot op de gewestweg vlak bij het Louizaplein, centrum van luxehandel".

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
MARION LEMESRE**

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

betreffende "het veelvuldig gebruik van de lantaarnpalen op de gewestwegen voor reclame".

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

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

betreffende "het halaleten bij de MIVB".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken.

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KHANNOUSS

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

concernant "les quotas de PV à la STIB".

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

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**concernant "les activités illégales de
transport de personnes aux abords de la gare
du Midi".**

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

Mme Françoise Schepmans.- J'ai été interpellée par une série d'articles parus dans la presse, qui faisaient état de la recrudescence, autour de la gare de Bruxelles-Midi, de la présence de conducteurs qui, sous le prétexte d'offrir un covoiturage basé sur le partage des charges d'un trajet, proposent en réalité des transports tarifés aux citoyens.

Il semblerait ainsi qu'au croisement de l'avenue Fonsny et de la rue d'Angleterre, les "pirates" ne se cachent même pas pour prospecter les clients avec des prestations imbattables, à l'instar d'un aller simple vers Paris facturé à 25 euros.

Cette situation est préoccupante à plus d'un titre car, outre la fraude fiscale et sociale commise sur le

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KHANNOUSS

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

**betreffende "de quota inzake pv's bij de
MIVB".**

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

**betreffende "de illegale praktijken inzake
personenvervoer rond het Zuidstation".**

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *In de pers konden we lezen dat in de omgeving van het Zuidstation chauffeurs, onder het mom van carsharing waarbij de kosten van een traject worden gedeeld, in feite betaald transport aanbieden tegen spotprijzen. Zo zou je voor 25 euro van Brussel naar Parijs kunnen rijden.*

Het fenomeen is bijzonder verontrustend. Er is niet alleen sprake van fiscale en sociale fraude, maar ook van oneerlijke concurrentie ten opzichte van de taxichauffeurs. Bovendien hebben de klanten geen enkele waarborg met betrekking tot de kwalificaties van de chauffeurs en de verzekering van het voertuig.

dos de la collectivité, ainsi que la concurrence déloyale à l'égard des chauffeurs de taxi, cette pratique comporte un risque évident pour les clients, qui payent pour un service à propos duquel ils n'ont aucune garantie : ni sur les qualifications du chauffeur, ni sur les assurances du véhicule.

Interrogée dans les colonnes d'un quotidien, une représentante de la police a reconnu que la pratique était "tellement répandue" qu'il était "très difficile de s'y attaquer". Cet agent a également précisé que deux opérations de contrôle auraient déjà eu lieu l'année dernière, permettant la saisie d'un certain nombre de voitures.

Des contacts auraient récemment été pris avec le Parquet et l'administration régionale bruxelloise pour intensifier la lutte contre ce phénomène.

Disposez-vous d'une évaluation de ces activités illégales aux abords de la gare de Bruxelles-Midi, et plus globalement de la pratique du faux covoiturage en Région bruxelloise ?

Quelles mesures avez-vous prises pour enrayer ce phénomène et comment expliquez-vous la persistance de ces activités illégales ? S'agit-il d'un problème d'effectifs de contrôleurs déployés sur le terrain ?

Pouvez-vous confirmer les contacts annoncés par la police fédérale avec le Parquet et vos services pour intensifier la lutte contre le faux covoiturage ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous évaluons le nombre de fraudeurs qui proposent du faux covoiturage pour de longues distances à une dizaine de personnes. À ce phénomène, il faut ajouter celui des faux chauffeurs de taxi, qui sévissent également à l'intérieur de la gare.

Notre service de contrôle effectue régulièrement des patrouilles de surveillance à l'intérieur et aux abords de la gare de Bruxelles-Midi. Quelques opérations communes avec les services de police se sont déroulées, durant lesquelles des véhicules ont été saisis. L'administration est cependant consciente de la persistance de ce phénomène et un manque d'effectifs dans le cadre du contrôle ne facilite pas la mise en place d'un système de surveillance accru

Volgens een politieagente zou het fenomeen ondertussen zo wijd verspreid zijn dat het moeilijk in te dijken valt. Vorig jaar zouden er twee controleacties hebben plaatsvonden, waarbij meerdere voertuigen in beslag werden genomen.

Er zou onlangs ook contact zijn opgenomen met het parket en de Brusselse administratie om het toezicht te verscherpen. Klopt dat? Welke beslissingen zijn er genomen?

Beschikt u over een evaluatie van de illegale praktijken in de omgeving van het Zuidstation? Welke maatregelen hebt u genomen om het fenomeen in te dijken? Hoe komt het dat de illegale activiteiten blijven bestaan? Zijn er onvoldoende controleurs op het terrein aanwezig?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *We schatten het aantal fraudeurs dat een valse vorm van carsharing voor grote afstanden aanbiedt, op een tiental personen. Daarnaast is er nog het fenomeen van de valse taxichauffeurs, dat eveneens in het Zuidstation opduikt.*

Onze controledienst stuurt regelmatig patrouilles uit in en rond het Zuidstation. Er vonden ook gemeenschappelijke acties met de politiediensten plaats. Naar aanleiding van die acties werden een aantal voertuigen in beslag genomen.

De administratie is er zich van bewust dat het fenomeen aanhoudt, maar door een tekort aan personeel kunnen de controles moeilijk worden

à la gare de Bruxelles-Midi.

Ma demande persistante de renfort et de contrôle est sur la table du Conseil des ministres, principalement à l'adresse de mon collègue en charge de l'Administration. Je souhaite pouvoir compter sur plus d'agents de contrôle.

Des réunions ont été tenues entre la police et le service de contrôle afin d'organiser diverses opérations de contrôle en commun.

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

Mme Françoise Schepmans.- Nous parlons de la gare de Bruxelles-Midi, mais ce phénomène existe-t-il également en d'autres lieux de la Région bruxelloise, comme la gare de Bruxelles-Nord ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous n'avons pas eu vent de l'existence de ce phénomène à la gare de Bruxelles-Nord. La fraude est concentrée à la gare de Bruxelles-Midi, lieu de départ de trains à grande vitesse, d'où des bus partent également, notamment vers l'aéroport de Charleroi.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "le projet d'extension de parkings de dissuasion".

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *L'Open Vld se réjouit de l'ajout d'un étage aux parkings du Ceria, de Stalle et de Roodebeek qui augmente la*

opgevoerd. Ik heb de regering gevraagd om het aantal controleurs te verhogen.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Komt het fenomeen ook op andere plaatsen voor, bijvoorbeeld aan het Noordstation?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Daar hebben wij niets van gehoord. De fraude lijkt zich vooral in de buurt van het Zuidstation voor te doen, waar onder meer bussen naar de luchthaven van Charleroi en hogesnelheidstreinen vertrekken.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de geplande uitbreiding van overstapparkings".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Open Vld is erg verheugd over de aangekondigde uitbreiding van de overstapparkings met vierhonderd extra plaatsen.

capacité de nos parkings de dissuasion de 400 places. Le dossier traîne depuis des années et le besoin de parkings à l'intérieur et autour de Bruxelles est criant.

L'Open Vld espère qu'il n'y aura pas de retard dans l'octroi du permis de bâtir pour ces extensions et que les travaux se dérouleront rapidement. Ces 400 places supplémentaires constituent un pas dans la bonne direction, mais à plus long terme, il est primordial de développer un vaste réseau de parkings de dissuasion à l'intérieur et autour de notre Région afin d'en chasser les voitures et d'améliorer le confort des navetteurs.

En 2010, en réponse à mon interpellation sur le manque de parkings de dissuasion, vous aviez reconnu que la mobilité ne s'arrêtait pas aux frontières régionales. Vous aviez admis être partisane de l'aménagement de parkings de transit en dehors de la Région. Je fus donc étonnée d'entendre récemment la presse annoncer que la concertation avec la Flandre et la Wallonie concernant les parkings de transit sur leurs territoires allait commencer. Nous pensions que les ministres de la Mobilité des différentes Régions s'étaient concertés à plusieurs reprises pour étudier l'option de petits parkings de dissuasion supplémentaires. Qu'en est-il ?

L'accès aux trois parkings en question ne serait possible qu'au moyen d'une carte Mobib pour empêcher qu'ils soient accaparés par les gens qui font leurs courses dans le quartier, mais la mise en œuvre de ce système d'accès a pris du retard à cause de problèmes techniques. Ces problèmes ont-ils été résolus ?

Enfin, les travaux d'extension de ces parkings offrent une occasion d'améliorer leur signalisation. Il serait pratique que les navetteurs disposent d'un fléchage des parkings et de l'indication du nombre de places disponibles depuis une certaine distance.

Quelles sont les prochains délais et étapes de l'extension des trois parkings de transit ?

Quels autres projets de parkings de transit à l'intérieur et autour de la capitale sont-ils étudiés par le gouvernement, à court et à long termes ? Ont-ils fait l'objet de concertations en Flandre et en Wallonie et, le cas échéant, avec quelles conclusions ? Si non, des concertations sont-elles

Die zullen er komen door een extra verdieping te plaatsen op de overstapparkings Coovi, Stalle en Roodebeek. Het dossier sleept al jaren aan en de nood aan extra initiatieven in en rond het Brussels Gewest is groot. Steeds meer gemeenten, zowel in Vlaanderen als in Brussel, voeren een actief beleid om pendelaars te ontmoedigen om hun auto overdag in de buurt van een metrostation te parkeren.

De bouwvergunning voor de extra verdieping wordt binnenkort aangevraagd. Open Vld hoopt dat de goedkeuring van die aanvraag geen verdere vertraging zal opleven en dat men de werken snel zal kunnen uitvoeren. De bijkomende vierhonderd parkeerplaatsen zijn namelijk een stap in de goede richting en zullen de totale capaciteit van de drie sites op 1.525 plaatsen brengen. Het is echter belangrijk dat de Brusselse regering op langere termijn werk maakt van de uitbouw van een breed netwerk van overstapparkings in en rond de hoofdstad. Die parkings zijn van cruciaal belang om duizenden wagens uit het centrum te weren en het vervoerscomfort van de pendelaars te verbeteren.

Als antwoord op mijn interpellatie over het gebrek aan overstapparkings erkende u reeds in 2010 dat mobiliteit niet aan de gewestgrenzen stopt en bij uitstek een transregionale aangelegenheid is. U gaf toen ook aan voorstander te zijn van de aanleg van transitparkings buiten het Brussels Gewest. Daarom verbaast het ons dat het recente persbericht over de aankondiging van de uitbreidingsplannen stelt dat er overleg zal worden gepleegd met Vlaanderen en Wallonië om op hun grondgebied nieuwe overstapparkings aan te leggen. Open Vld ging er immers vanuit dat de ministers van Mobiliteit van de gewesten al meermaals rond de tafel hadden gezeten om de optie van bijkomende kleine overstapparkings te onderzoeken. Kunt u daarover meer informatie geven?

Tot slot heb ik nog een aantal praktische vragen over de toegankelijkheid van de drie overstapparkings in kwestie. De toegang tot die parkings zou enkel mogelijk zijn met een Mobibkaart. Dat is een goede zaak. Momenteel worden de bestaande transitparkings, zoals die van Roodebeek, massaal gebruikt door mensen die in de buurt winkelen. Op die manier schieten de parkings natuurlijk hun doel voorbij. De implementatie van het automatisch toegangssysteem heeft vanwege technische

prévues ?

Est-il possible de profiter des projets d'extension pour mettre en place une signalisation correcte des parkings de transit ?

problemen vertraging opgelopen. Zijn de technische problemen met het lezen van de Mobibkaart ondertussen van de baan?

Daarnaast vormen de geplande uitbreidingswerken op de drie sites een goede aanleiding om werk te maken van de bewegwijzering naar de parkings. Voor pendelaars is het handig om over een degelijke wegaanduiding naar de parkings te beschikken en om reeds vanop afstand een idee te hebben van het aantal beschikbare plaatsen in de parkings. Op die manier kan worden vermeden dat pendelaars naar een volzette overstapparking rijden en vervolgens vruchteloos naar een andere parkeerplaats op zoek gaan.

Wat zijn de volgende stappen in de procedure voor de uitbreiding van de overstapparkings Coovi, Stalle en Roodebeek na de goedkeuring van de bouwvergunning voor de extra verdieping? Binnen welke termijn zullen die stappen er komen?

Welke bijkomende initiatieven en plannen inzake overstapparkings in en rond Brussel heeft de Brusselse regering momenteel nog op tafel liggen, op korte en lange termijn? Heeft ze daarover al overleg gepleegd met Vlaanderen en Wallonië? Indien ja, welke conclusies kwamen daaruit voort? Indien neen, staat dat overleg al op de agenda?

Is het mogelijk om de uitbreidingsplannen op de drie sites aan te wenden om werk te maken van een degelijke signalisatie naar de overstapparkings? Zijn de technische problemen van het automatische toegangssysteem voor Mobibgebruikers volledig van de baan?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Actuellement, seul le projet d'extension du parking du Ceria est en cours d'exécution. Une demande de certificat d'environnement sera bientôt introduite. Dès que le dossier sera déclaré complet, l'autorité délivrante devra notifier sa décision dans les 450 jours.*

Pour les sites de Stalle et de Roodebeek, différents projets doivent être évalués en fonction du contexte urbain et des opportunités de partenariats public-privé identifiées par le groupe de travail compétent. Ce n'est qu'alors que les demandes de

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Op dit moment wordt enkel het project voor de uitbreiding van de overstapparking Coovi uitgevoerd. Binnenkort wordt een milieuattest aangevraagd. Zodra het dossier volledig is verklaard, zal de overheid die de vergunning verleent, haar beslissing binnen de 450 dagen moeten bekendmaken.

Voor de sites Stalle en Roodebeek bestaan er verscheidene projecten, die beoordeeld moeten worden volgens de stedelijke context en de opportuniteiten om een publiek-private

permis pourront être introduites.

Dans le cadre de l'accord de principe, un groupe de travail interrégional a été mis en place afin de définir une stratégie commune pour les parkings de transit et de dissuasion.

Une signalisation spécifique sera installée, sous la forme d'un téléjalonnement dynamique.

Enfin, nous réfléchissons à l'accès aux parkings de transit pour les détenteurs d'un abonnement Mobib. Les études sont en cours à ce sujet.

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *Pour l'instant, il est donc uniquement question de ces trois projets ?*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *En effet, mais dès que l'Agence de stationnement sera opérationnelle, le but sera d'examiner d'autres projets.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

samenwerking tot stand te brengen, die geïdentificeerd worden door de werkgroep die daarmee belast is. De vergunningsaanvragen voor de geselecteerde projecten kunnen pas na die beoordeling worden ingediend.

In het kader van het principeakkoord werd een interregionale werkgroep 'parkings' opgericht om een gemeenschappelijk beleid uit te stippelen op het vlak van de overstapparkings en de transitparkings. De besprekingen zijn aan de gang.

Er komt specifieke signalisatie voor de overstapparkings in de vorm van dynamische telebewegwijzering. De plaatsing van borden in het kader van uitbreidings- en bouwprojecten krijgt natuurlijk voorrang.

Er wordt nagedacht over de toegang tot de overstapparkings voor de houders van een Mobibabonnement. De technische aspecten moeten nog uitgewerkt worden maar de studies zijn aan de gang.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Momenteel is er dus enkel sprake van deze drie projecten en zijn er geen andere projecten gepland?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Inderdaad, maar zodra het Parkeeragentschap operationeel is, is het wel de bedoeling dat er een aantal bijkomende projecten worden bestudeerd. Nu hebben we immers enkel gekeken naar potentiële transitparkings in eigendom van het gewest, maar er zijn ook andere mogelijkheden.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

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

concernant "la rénovation du Pont
Marchant à Anderlecht".

**QUESTION ORALE DE MME MARTINE
PAYFA**

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

concernant "un chantier de Vivaqua
menaçant l'état sanitaire des arbres de
l'avenue Louise".

QUESTION ORALE DE MME MARIE NAGY

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

concernant "le suivi du dossier 'boulevards
du centre' par Beliris".

**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'absence de desserte du Coin
du Balai par le 95 en soirée".

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

betreffende "de renovatie van de
Marchantbrug in Anderlecht".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
MARTINE PAYFA**

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

betreffende "de werken van Vivaqua die de
gezondheid van de bomen op de Louizalaan
bedreigen".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
MARIE NAGY**

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

betreffende "de follow-up van het dossier
'centrumlanen' door Beliris".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

betreffende "het feit dat de Bezemhoek
's avonds niet wordt bediend door lijn 95".

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK
LOOTENS-STAEL**

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

**concernant "les infractions à la législation
linguistique commises par la STIB".**

**QUESTION ORALE DE M. BENOÎT
CEREXHE**

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

**concernant "l'état lamentable de la fresque
'The Magic City' de Jean-Michel Folon à la
station de métro Montgomery".**

M. le président.- Les questions orales sont
reportées à une réunion ultérieure.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

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

**betreffende "de overtredingen van de
taalwetgeving door de MIVB".**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
BENOÎT CEREXHE**

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

**betreffende "de jammerlijke toestand van
het fresco 'The Magic City' van Jean-Michel
Folon in metrostation Montgomery".**

De voorzitter.- De mondelinge vragen worden naar
een latere datum verschoven.