PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications

Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 26 JUIN 2013

VERGADERING VAN

WOENSDAG 26 JUNI 2013

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

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

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 8

- de M. Benoît Cerexhe 10

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

concernant "les causes des accidents impliquant des véhicules de la STIB et des piétons et les solutions à mettre en place".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Benoît Cerexhe.** 9

QUESTIONS ORALES 15

- de Mme Viviane Teitelbaum 15

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

concernant "les nuisances causées par les nouveaux rails de tram avenue du Pesage".

Question orale jointe de Mme Cécile Jodogne, 15

concernant "les problèmes de dépassement des seuils de vibration du tram 62 avenue Rogier à Schaerbeek".

INTERPELLATIONS 21

- de Mme Marion Lemesre 21

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du

INHOUD

INTERPELLATIES 8

- van de heer Benoît Cerexhe 10

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de oorzaken van de ongevallen met MIVB-voertuigen en voetgangers en de noodzakelijke oplossingen".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Benoît Cerexhe.** 9

MONDELINGE VRAGEN 15

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 15

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

betreffende "de hinder door nieuwe tramrails op de Waaglaan".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cécile Jodogne, 15

betreffende "de problemen met de overschrijding van de trillingsnormen door de tram 62 op de Rogierlaan in Schaarbeek"

INTERPELLATIES 21

- van mevrouw Marion Lemesre 21

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la réduction d'un tronçon du boulevard Général Jacques à deux bandes de circulation".

- de Mme Gisèle Mandaila 21

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

concernant "le nouveau projet de réaménagement de l'avenue Buyl".

Discussion conjointe – Orateurs : **Mme Céline Delforge, M. Jef Van Damme, Mme Annemie Maes, Mme Viviane Teitelbaum, M. Hervé Doyen, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Marion Lemesre, Mme Gisèle Mandaila.** 27

- de M. Willem Draps 43

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

concernant "le gabarit en largeur des trams de la STIB".

Discussion – Orateurs : **M. Aziz Albishari, M. Hervé Doyen, M. Joël Riguelle, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Willem Draps.** 45

- de Mme Céline Delforge 52

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

concernant "les actes racistes au sein de la STIB".

de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de versmalling van een deel van de Generaal Jacqueslaan tot twee rijstroken".

- van mevrouw Gisèle Mandaila 21

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

betreffende "het nieuwe project voor de heraanleg van de Buyllaan"

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, de heer Jef Van Damme, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Viviane Teitelbaum, M. Hervé Doyen, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Marion Lemesre, mevrouw Gisèle Mandaila.** 27

- van de heer Willem Draps 43

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

betreffende "de breedte van de trams van de MIVB".

Bespreking – Sprekers: **de heer Aziz Albishari, de heer Hervé Doyen, de heer Joël Riguelle, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Willem Draps.** 45

- van mevrouw Céline Delforge 52

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de racistische gedragingen bij de MIVB".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Céline Delforge.** 53

- de M. Joël Riguelle 54

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

concernant "le bilan de ces quatre années de législature en matière de politique de taxis et la situation globale du secteur".

Discussion – Orateurs : **M. Jamal Ikazban, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Joël Riguelle.** 57

- de M. Paul De Ridder 62

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

concernant "l'insécurité routière à proximité de la porte de Ninove et dans le quartier Heyvaert".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Paul De Ridder.** 63

- de M. Didier Gosuin 65

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

concernant "l'évaluation de l'application des clauses sociales dans les marchés publics".

- de M. Bea Diallo 65

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

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Céline Delforge.** 53

- van de heer Joël Riguelle 54

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

betreffende "de balans na vier jaar zittingsperiode wat het taxibeleid betreft en de algemene toestand in de sector".

Bespreking – Sprekers: **de heer Jamal Ikazban, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Joël Riguelle.** 57

- van de heer Paul De Ridder 62

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

betreffende "de verkeersonveiligheid in de omgeving van de Ninoofsepoort en in de Heyvaertwijk".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Paul De Ridder.** 63

- van de heer Didier Gosuin 65

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de evaluatie van de toepassing van de sociale clausules in de overheidsopdrachten".

- van de heer Bea Diallo 65

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

concernant "les travaux sur la chaussée d'Ixelles et l'accès pour les PMR".

QUESTIONS ORALES 66

- de M. Benoît Cerexhe 66

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".

- de M. Jef Van Damme 66

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

concernant "les locaux et espaces inutilisés dans le métro bruxellois".

- de Mme Danielle Caron 66

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

concernant "le vol des gsm dans le métro bruxellois".

- de Mme Elke Roex 67

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

concernant "l'entretien de la piste cyclable le long du canal".

betreffende "de werken op de Elsensesteenweg en de toegankelijkheid voor de PBM's".

MONDELINGE VRAGEN 66

- van de heer Benoît Cerexhe 66

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".

- van de heer Jef Van Damme 66

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

betreffende "de onbenutte lokalen en ruimtes in de Brusselse metro".

- van mevrouw Danielle Caron 66

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

betreffende "de diefstal van gsm's in de Brusselse metro".

- van mevrouw Elke Roex 67

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

betreffende "het onderhoud van het fietspad langs het kanaal".

- de Mme Carla Dejonghe 67

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

concernant "l'utilisation de taxis par des personnes à mobilité réduite".

- de M. Jef Van Damme 67

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

concernant "le réaménagement définitif du quai de Veeweyde".

- de Mme Céline Delforge 67

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

concernant "le site propre de l'avenue d'Auderghem".

- van mevrouw Carla Dejonghe 67

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

betreffende "het taxigebruik door mensen met een beperkte mobiliteit".

- van de heer Jef Van Damme 67

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

betreffende "de definitieve heraanleg van de Veeweidekaai".

- van mevrouw Céline Delforge 67

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

betreffende "de eigen baan op de Oudergemselaan".

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

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION 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 "les causes des accidents impliquant des véhicules de la STIB et des piétons et les solutions à mettre en place".

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

M. Benoît Cerexhe.- Alors que dans le courant de l'année dernière les médias nous alarmaient sur un nombre soi-disant important de victimes d'accidents, majoritairement des piétons, impliquant un véhicule de la STIB, les chiffres remis par votre cabinet indiquent une tendance relativement stable au cours des cinq dernières années. C'est plutôt rassurant.

Cependant, ces chiffres méritent d'être analysés car, si le réseau sous-terrain est statistiquement le moins dangereux avec 9 victimes, les bus et les trams ont compté en 2012 respectivement 1.989 et 1.383 collisions. Ainsi, les bus comptabilisent 43 collisions avec un piéton, 15 avec un cycliste, 18 avec une moto et 1.913 avec une voiture ou un autre véhicule, tandis que les trams ont fait 50 collisions avec un piéton, 5 avec un cycliste, 7 avec une moto et 1.321 avec une voiture ou un autre véhicule.

Ces statistiques ont de quoi nous étonner en ce qui concerne le nombre de piétons accidentés : 93 victimes pour le réseau en surface, soit un nombre environ 4 fois supérieur aux accidents impliquant

INTERPELLATIE

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de oorzaken van de ongevallen met MIVB-voertuigen en voetgangers en de noodzakelijke oplossingen".

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

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- Afgelopen jaar waarschuwden de media ons voor het hoge aantal ongevallen op het MIVB-net, waarvan voornamelijk voetgangers het slachtoffer waren. De cijfers van uw kabinet zijn eerder geruststellend: de laatste vijf jaar zijn ze relatief stabiel gebleven.*

Statistisch gesproken is het ondergronds net met negen slachtoffers het minst gevaarlijk. In 2012 waren bussen en trams respectievelijk bij 1.989 en 1.383 ongevallen betrokken. Bij de busongevallen waren 43 slachtoffers voetganger, 15 fietser, 18 motorrijder en 1.913 bestuurder van een voertuig. Bij de tramongevallen waren 50 slachtoffers voetganger, 5 fietser, 7 motorrijder en 1.321 bestuurder van een voertuig.

Op het bovengronds net zijn 93 voetgangers het slachtoffer van een ongeluk geworden, viermaal zo veel als fietsers of motorbestuurders.

De nieuwe trams zijn veel stiller. Zouden de iPod en iPad die de voetganger enigszins van zijn omgeving afsnijden een verklaring kunnen zijn voor

un cycliste ou une moto alors que ceux-ci se déplacent sensiblement plus vite que les piétons, mais probablement d'une manière plus alerte.

L'arrivée des nouveaux trams, plus silencieux, liée à l'avènement des iPod ou iPad, qui coupent en quelque sorte le piéton de son environnement, pourraient-ils expliquer cet état de fait ? Ou est-ce le choix d'une couleur plus terne que le jaune éclatant qui habillait auparavant nos trams qui est la cause de ce nombre important de collisions ? Existe-t-il à ce propos un cadastre des collisions avec des trams gris et avec des trams jaunes, puisqu'il en circule encore ?

Je souhaiterais également savoir, Mme la ministre, si le nombre des accidents entre piétons et transports de surface a sensiblement augmenté au cours de ces dernières années. Le cas échéant, cette hausse pourrait-elle confirmer que ces accidents sont la conséquence d'une imprudence plus ancrée dans notre société ou serait-elle, selon vous, juste le reflet de l'augmentation du nombre de voyageurs sur le réseau ou de la croissance de la pression du trafic automobile, cycliste et/ou piéton dans notre ville ? Disposez-vous de statistiques ou d'explications à ce propos ?

Pour tenter de faire baisser le nombre de victimes, nous savons que la STIB ne reste pas les bras croisés et qu'un groupe de travail multidisciplinaire réalise des plans de normes visant à sécuriser les traversées des voies, notamment par le placement de chicanes ou de clôtures le long des sites propres pour diriger les usagers faibles vers des traversées piétonnes sécurisées, par le placement de panneaux rappelant la priorité du tram et l'amélioration du marquage au sol. Il est également prévu d'équiper les trams 3000 et 4000 de phares LED, ce qui augmentera leur visibilité.

Pourriez-vous indiquer le calendrier de la mise en place de ces mesures et nous informer sur le budget alloué à celles-ci ?

Pour terminer, je souhaite mentionner que plusieurs grandes villes françaises où circulent des trams - je pense notamment à Grenoble, Bordeaux et Brest - ne disposent pas systématiquement des barrières de sécurité le long du passage du tram. Il est remarquable de voir qu'à certains endroits, il s'agit presque d'un espace partagé, même dans une rue commerçante. Il serait intéressant de voir les

dit hoge cijfer of ligt het aan de kleur van de trams die er veel grauwer uitzien dan vroeger? Werd er een onderscheid gemaakt tussen het aantal ongelukken met grijze en gele trams?

Is het aantal ongevallen met voetgangers waarbij bovengronds openbaar vervoer is betrokken, de laatste jaren gevoelig gestegen? Is dit het gevolg van onvoorzichtig gedrag of van het toenemend aantal reizigers op het net, het toenemend aantal auto's, fietsers en voetgangers? Beschikt u over statistieken of verklaringen dienaangaande?

Om het aantal slachtoffers te verminderen, werkt een multidisciplinaire werkgroep op vraag van de MIVB normen uit om oversteekplaatsen te beveiligen, onder meer met zigzagdoorgangen of afsluitingen aan de eigen beddingen om de zwakke weggebruiker naar beveiligde voetgangersoversteekplaatsen te loodsen met waarschuwingsborden en grondmarkeringen die erop wijzen dat trams voorrang hebben. De trams 3000 en 4000 zouden voorzien worden van ledlampen, zodat ze gemakkelijker opgemerkt kunnen worden.

Wanneer worden die maatregelen uitgevoerd en welk budget is daarvoor beschikbaar?

In grote Franse steden, zoals Grenoble, Bordeaux en Brest, wordt het openbaar vervoer niet gescheiden. De openbare ruimte wordt als het ware gedeeld, zelfs in de winkelstraten. Het zou interessant zijn na te gaan hoeveel ongevallen zich daar voordoen.

Kan er worden gesleuteld aan de opleiding van tram- en busbestuurders? Autobestuurders leren tegenwoordig defensief rijden om ongevallen te voorkomen. Bestaat er een gelijkaardige opleiding voor tram- en busbestuurders? Kunnen zij die opleiding volgen? Hoe vaak?

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

Bestaat er een verband tussen het aantal ongevallen op het MIVB-net en het gebruik van gsm, iPod of radio door de bestuurders? Zijn er regels die het gebruik van die toestellen verbieden?

conséquences de ce système d'espace partagé en termes de collisions et d'accidents.

Enfin, Mme la ministre, j'aimerais vous interpeller sur les formations que suivent les conducteurs de trams ou de bus et l'amélioration qu'il convient éventuellement d'y apporter. Je m'étonne en effet que toutes les mesures envisagées pour réduire les risques de collision visent uniquement à mieux informer les utilisateurs de la voirie que sont les cyclistes, les automobilistes ou les piétons. N'existe-t-il pas de formations, comme c'est le cas pour les automobilistes, à la conduite défensive qui permettraient d'éviter ces collisions ? Si oui, les conducteurs de la STIB suivent-ils ces formations et à quel rythme ?

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

Par ailleurs, Mme la ministre, estimez-vous qu'il y a une correspondance entre le nombre de collisions enregistrées sur le réseau de la STIB et l'utilisation par les conducteurs de bus et de trams de téléphones mobiles, d'iPod ou de radios ? Y a-t-il des mesures pour interdire purement et simplement l'utilisation de ces instruments électroniques durant la conduite d'un tram ou d'un bus ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Je me permets de penser que, s'il y a plus d'accidents de véhicules de la STIB impliquant des piétons que des accidents avec des motards et des cyclistes, c'est peut-être parce qu'il y a plus de piétons dans la ville. Néanmoins, ce n'est pas pour autant que la question de la sécurité ne nous intéresse pas. Les accidents avec les trams sont toujours très marquants, d'autant que les conséquences sont rarement bénignes et que la presse les relaye davantage.

Je ne m'inquiète pas tellement pour les espaces partagés avec des piétonniers commerçants, puisque là, les vitesses sont adaptées. Je m'intéresse davantage à la question des carrefours et des sites propres, où le tram roule à une vitesse assez soutenue, mais qui peuvent être traversés par des gens en train de téléphoner ou d'écouter leur mp3. De plus, les enfants et les adolescents n'ont pas

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Als er meer ongevallen zijn met voetgangers dan met fietsers en motorrijders, is dat wellicht omdat er meer voetgangers in de stad zijn, maar elk ongeval is er een te veel en wij moeten aan de veiligheid blijven werken.*

Het probleem van gedeelde ruimte stelt zich niet zozeer in de verkeersvrije handelskernen, omdat de snelheid van de trams daar beperkt is. Het probleem is daarentegen veel groter op de eigen banen, waar de trams vrij snel rijden, terwijl die tramsporen kunnen worden overgestoken door personen die aan het telefoneren zijn of naar hun mp3 luisteren. Bovendien zijn kinderen en tieners vaak verstrooid. Waarom zijn er op de meest gevaarlijke oversteekplaatsen, waar de trams het snelst rijden, geen hekken in z-vorm geplaatst, zodat de voetgangers verplicht zijn om in twee

encore un cerveau tout à fait finalisé et ont parfois de petits problèmes d'inattention liés à leur âge. Pourquoi ne trouve-t-on pas aux traversées les plus dangereuses, là où le tram roule le plus vite, ces espèces de barrières en "Z" qui obligent le piéton à regarder dans un sens puis dans l'autre ?

Enfin, à toute une série de carrefours, les trams doivent tourner en croisant un feu vert pour les piétons. Bien souvent, les phases de feux, trop courtes, créent des confusions : le tram se dépêche pour ne pas bloquer le carrefour tout en croisant le chemin des piétons, qui, si je ne m'abuse, sont prioritaires s'ils se trouvent sur un passage clouté avec l'aval du feu vert. C'est à vérifier : le tram a toujours priorité, mais les feux aussi sont déterminants. Il y a donc peut-être des améliorations à apporter en ce domaine. À certains carrefours, les feux sont réglés pour un tram qui passerait de 0 à 50km/h en une fraction de seconde ! Cela incite des chauffeurs à avancer très vite.

Souvent, des conducteurs de tram nous enjoignent à passer du temps dans leur cabine pour se rendre compte de leurs difficultés quand les gens ou les voitures déboulent sans prévenir devant leur véhicule.

Il faut tenir compte du comportement des chauffeurs, qu'il soit positif ou négatif. Hier soir, j'étais dans un tram dont le chauffeur était pendu au téléphone. C'est inadmissible. Par contre, il y a quelques semaines, alors que j'étais dans un tram avec un enfant en bas âge dans les bras, le conducteur a demandé, au micro, qu'on me cède une place assise parce que, sans arrêt, des gens lui coupaient la route et l'obligeaient à freiner sec. Ce fut un formidable exemple de pédagogie, le conducteur expliquant à la fois les règles de priorité des places assises et les questions de sécurité liées au fait qu'on lui coupait la route.

Il faut nous inspirer de la réalité du terrain. Nous devons bien sûr pénaliser les comportements non autorisés chez les conducteurs, mais aussi valoriser ceux qui sont positifs pour la communication.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le plan régional d'actions de sécurité routière 2011-2020

richtingen te kijken voordat ze oversteken?

Ook aan de kruispunten kan de veiligheid nog worden verbeterd. Nu moeten de trams vaak afslaan wanneer het licht groen is voor de voetgangers. Bovendien verspringen de verkeerslichten vaak te snel, waardoor er verwarring ontstaat: de tram haast zich om het kruispunt niet te blokkeren, maar de voetgangers zijn prioritair wanneer het voetgangerslicht groen is.

Trambestuurders worden ook vaak verrast door mensen en wagens die plots voor hun voertuig opduiken.

Wij moeten rekening houden met de realiteit op het terrein. Wij moeten uiteraard ongewenst gedrag bij de trambestuurders bestraffen, zoals telefoneren tijdens het rijden, maar ook oog hebben voor trambestuurders die positief met de reizigers communiceren door hen bijvoorbeeld te wijzen op de voorrangsregels voor de zitplaatsen of op het feit dat zij soms plots moeten remmen omdat men voortdurend de tram de weg afsnijdt.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het gewestelijk plan voor de*

comporte un chapitre sur l'amélioration de la cohabitation entre les trams et les piétons. En effet, le plan mentionne que les gisements de sécurité routière consacrés aux piétons et aux trams doivent être surveillé dans la durée.

Les chiffres d'accidents pour la période entre 2006 et 2008 recensent 22 tués et blessés graves sur un total de 75 victimes. Dans la majorité des cas, les accidents ont lieu lors de la traversée des rails de tram et à proximité immédiate de l'arrêt. Des problèmes de visibilité et le comportement du piéton sont souvent en cause. L'analyse de ces accidents démontre dans la plupart des cas qu'il n'y a pas eu de contact visuel entre la victime et le conducteur, les victimes ne regardant pas dans le sens du tram. Il est dès lors difficile de lier la couleur des tramways à l'accidentologie.

L'accidentologie piétonne depuis 2007 est stable, malgré l'augmentation du nombre de voyageurs et des kilomètres parcourus, alors que l'on enregistre une augmentation de la fréquence, l'extension du réseau ainsi que la création d'une nouvelle ligne de tram. On constate même une diminution du nombre d'accidents avec des piétons entre 2011 et 2012. Les statistiques d'accidentologie de la STIB mettent en évidence une proportion de personnes traversant majoritairement hors des passages piétons en chaussée ainsi qu'une proportion d'accidents résiduels ayant lieu en site propre au niveau des traversées piétonnes qui donnent un faux sentiment de sécurité aux piétons.

Les piétons ont, en effet, tendance à traverser, d'après les circonstances enregistrées dans la base de données, sans regarder à gauche ni à droite. Ce sentiment de sécurité est renforcé par la présence de feux piétons qui ne protègent que les passages piétons en chaussée sans tenir compte de l'espace situé entre les voies.

Je vais demander à la STIB d'étudier la suggestion de Mme Delforge relative à un passage piéton en zigzag destiné à inciter les piétons à regarder dans le sens du tram. Des aménagements de ce type existent. Nous devons évaluer leur pertinence en fonction de l'espace requis pour ce type d'aménagement. Je compte m'enquérir auprès de la STIB de la faisabilité de cette manière de traverser spécifique.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action

verkeersveiligheid 2011-2020 heeft een apart hoofdstuk over het samengaan van trams en voetgangers.

In 2006-2008 vielen er 22 doden of zwaargewonden op een totaal van 75 slachtoffers. Meestal vonden de ongevallen plaats bij het oversteken van de sporen of in de onmiddellijke omgeving van haltes. Vaak zijn problemen met de zichtbaarheid en het gedrag van de voetganger de oorzaak. In de meeste gevallen was er geen oogcontact tussen bestuurder en voetganger, omdat die laatste niet in de richting van de tram keek. De kleur van de trams kan dan ook moeilijk doorslaggevend zijn.

Het aantal ongevallen met voetgangers is stabiel sinds 2007, hoewel het aantal reizigers en het aantal afgelegde kilometers toeneemt. Tussen 2011 en 2012 daalde het aantal ongevallen zelfs. Uit de statistieken blijkt dat het meestal om voetgangers gaat die buiten de officiële oversteekplaatsen de sporen oversteken. In de andere gevallen steken mensen eigen beddingen over, die een vals gevoel van veiligheid creëren.

Voetgangers hebben de neiging om over te steken zonder links en rechts te kijken. Het veiligheidsgevoel wordt versterkt door de verkeerslichten, die enkel de zebrapaden op de weg beschermen, maar geen rekening houden met de ruimte tussen de sporen.

Ik zal de suggestie van mevrouw Delforge voor zigzagpassages doorgeven aan de MIVB. Die bestaan al, maar er is veel plaats voor nodig en dus moeten we nagaan of ze ook op andere plaatsen geplaatst kunnen worden.

Mobiel Brussel, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de MIVB werken samen aan een methode om de oversteekplaatsen met tramsporen te inspecteren. De bedoeling is om normen uit te werken voor de aanleg hiervan. De laatste vergadering van de werkgroep vond plaats op 31 mei 2013.

Wat ongevallen met voetgangers en bussen betreft, blijkt er geen duidelijke trend uit de cijfers, maar er is zeker geen sprake van een grote toename.

Momenteel beschikt 55% van de trams T3000/T4000 (89 trams) over LED-lichten. Tegen

de sécurité routière, Bruxelles Mobilité, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) et la STIB travaillent en commun afin de mettre au point une méthode d'inspection des traversées piétonnes avec tram ; et aussi de procéder à l'inspection de certains types de traversées en vue de définir des normes d'aménagement de ces traversées.

La première partie du travail, à savoir la mise au point d'une méthode, est réalisée, la seconde est en cours.

Ces travaux devraient aboutir à une modification du plan de normes de la STIB. L'objectif est d'établir des normes en matière d'aménagement et de gestion des points de conflit. La dernière réunion du groupe de travail commun à la STIB, l'IBSR et Bruxelles Mobilité a eu lieu le 31 mai 2013.

Concernant les accidents impliquant des piétons et des bus, l'historique dont nous disposons ne permet pas de dégager une tendance précise, mais une augmentation importante n'est pas constatée.

Au niveau des phares LED, le parc des trams T3000 et T4000 en est équipé à 55%, ce qui équivaut à 89 trams. Le remplacement complet des phares du parc est prévu pour la fin de l'année 2013. Le coût total de l'achat et de l'installation de ces lampes sur tous les trams T3000 et T4000 est estimé à 367.177 euros.

Concernant le nombre d'accidents dénombrés dans les villes françaises, ce type de comparaison n'est pas pertinent car les réseaux de tram de ces villes ne sont pas comparables au nôtre. Il s'agit, en effet, de lignes récentes, très majoritairement en site propre, parfois en piétonnier dans les centres historiques, construites à partir de 1985 dans le cadre de rénovations urbaines complètes. Nous sommes très loin des spécificités de notre réseau bruxellois.

Les chauffeurs de bus et conducteurs de trams suivent une formation à la conduite avec voyageurs dont la durée a été significativement allongée ces dernières années. Il est évident que la réduction des accidents est l'un des objectifs de la formation. Celle-ci se base notamment sur les recommandations diffusées dans la matrice "Goals for drivers education" par une équipe d'une université finlandaise dans le cadre du projet de réduction à néant des accidents "Go for Zero".

eind 2013 zullen de lichten van alle trams vervangen zijn. De totale kostprijs hiervan bedraagt 367.177 euro.

Een vergelijking met Franse steden is niet pertinent, omdat hun tramnetwerken heel anders zijn dan dat van Brussel. Het gaat om heel recente lijnen, vaak grotendeels in een eigen bedding.

Bus- en trambestuurders krijgen vooraf een opleiding om met reizigers te mogen rijden en die opleiding is de laatste jaren heel wat langer geworden. Eén van de doelstellingen hiervan is het verminderen van de ongevallen. De opleiding is gebaseerd op Scandinavische aanbevelingen.

De praktische opleiding is ook verlengd en concentreert zich op de beheersing van het voertuig in reële situaties op de openbare weg. Daarbij ligt het accent op het feit dat bussen en trams de openbare weg delen met andere weggebruikers en op defensief rijden en zelfbeheersing. Anticiperen op het gedrag van anderen is één van de basiselementen van defensief rijden. De permanente vorming is verplicht voor de chauffeurs (KB van 4 mei 2007). Elke vijf jaar volgen ze 35 uur opleiding.

Voertuigen op rails zijn niet onderworpen aan de Wegcode. Politieagenten kunnen trambestuurders dus niet verbaliseren wanneer die tijdens het rijden hun gsm gebruiken. Dat wordt wel strikt verboden door het interne reglement van de MIVB. Er zijn regelmatig controles en indien nodig volgen er disciplinaire maatregelen. Het is echter niet altijd gemakkelijk om dat soort overtredingen vast te stellen. De MIVB blijft werken aan bewustmaking bij de chauffeurs en aan betere controles.

Een tram kan normaal gezien niet in conflict geraken met de signalisatie voor voetgangers, want een tram heeft altijd voorrang. We proberen echter wel om de fasen van de verkeerslichten aan te passen.

La formation pratique a, quant à elle, été allongée et est axée sur la maîtrise du véhicule, sur la voie publique, en situation réelle. L'accent est mis sur le partage de la voirie avec les autres utilisateurs et sur la conduite défensive, de même que sur la maîtrise de soi en tant que conducteur soumis au stress de la circulation à Bruxelles. Les règles de conduite défensives sont enseignées et évaluées tout au long de la formation. L'anticipation du comportement des autres usagers en est une des clés. Les chauffeurs sont soumis à l'obligation de suivre une formation continue (arrêté royal du 4 mai 2007) qui équivaut à 35 heures tous les cinq ans.

L'un des cours de cette formation porte sur la conduite rationnelle.

Il n'est pas inutile de rappeler que les véhicules sur rail ne sont pas soumis au Code de la route. En conséquence, les policiers ne peuvent pas verbaliser les conducteurs de trams quand ils utilisent un gsm lors de la conduite de ces véhicules. Toutefois, le règlement interne de la STIB stipule que l'utilisation de téléphones mobiles pendant la conduite est strictement défendue. Des contrôles sont régulièrement effectués et des sanctions disciplinaires sont infligées, le cas échéant. Toutefois, il n'est pas toujours aisé de constater le non-respect du règlement. J'ai personnellement assisté à ce genre d'infraction. La STIB continue de sensibiliser ses chauffeurs à cette interdiction et d'effectuer des contrôles.

Mme Delforge, un tram ne peut pas, normalement, entrer en conflit avec une signalisation pour piétons. Un tram a toujours la priorité, mais nous essayons d'adapter les phases des feux.

Mme Céline Delforge.- Si le feu est vert pour les piétons et que c'est le tram qui tourne, je suppose que ce n'est plus le tram qui a la priorité.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le tram est à l'arrêt.

Mme Céline Delforge.- Non, il n'est pas à l'arrêt.

M. le président.- En principe, si c'est vert pour le tram, cela devrait être rouge pour les piétons.

(Colloques)

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Als een tram afdraait maar het voetgangerslicht groen is, veronderstel ik dat de tram geen voorrang heeft.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De tram staat dan stil.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Neen.*

De voorzitter.- *Als het licht groen is voor de tram, is het principieel rood voor de voetgangers.*

(Samenspraak)

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En principe, le tram a la priorité et ne devrait pas entrer en conflit avec les piétons lorsqu'il bénéficie du feu vert. J'interrogerai la STIB à propos des cas précis que vous citez.

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

M. Benoît Cerexhe.- Il faut faire preuve d'intransigeance vis-à-vis des chauffeurs qui contreviennent au règlement d'ordre intérieur. Les automobilistes qui utilisent leur gsm sont, à juste titre, pénalisés. La STIB doit se montrer intraitable vis-à-vis des comportements inacceptables, qui mettent en cause la sécurité des passagers et des autres utilisateurs de la voirie.

- L'incident est clos.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- In principe kan er geen sprake zijn van een conflict. Ik zal de MIVB ondervragen over het geval dat u aanhaalt.*

M. le président.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- De MIVB moet streng optreden tegen trambestuurders die het reglement overtreden. Automobilisten die hun gsm gebruiken worden terecht bestraft. Hetzelfde moet gelden voor trambestuurders die door hun gedrag de veiligheid van de passagiers en van de andere weggebruikers in gevaar brengen.*

- Het incident is gesloten.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "les nuisances causées par les nouveaux rails de tram avenue du Pesage".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉCILE JODOGNE,

concernant "les problèmes de dépassement des seuils de vibration du tram 62 avenue Rogier à Schaerbeek".

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de hinder door nieuwe tramrails op de Waaglaan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE,

betreffende "de problemen met de overschrijding van de trillingsnormen door de tram 62 op de Rogierlaan in Schaarbeek"

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mme Viviane Teitelbaum.- Mme la ministre, en 2005, j'interpellais déjà sur la problématique des vibrations. À l'époque, cela concernait la place Marie-José, dont les habitations sont fissurées à cause du passage des trams.

Aujourd'hui, ce problème des vibrations est bien connu et fait partie intégrante du contrat de gestion. Le nouveau matériel doit intégrer des spécifications relatives au bruit et aux vibrations et des travaux sont opérés sur les rails afin de diminuer les nuisances.

Avenue du Pesage, par exemple, des travaux ont été effectués afin de renouveler les rails des trams et ainsi diminuer les nuisances. Pourtant, cette rénovation a eu l'effet inverse de celui escompté. En effet, les riverains ont pu constater que les nuisances sonores ont augmenté depuis la pose des nouveaux rails. Ces constatations ont été faites à tout moment de la journée.

De plus, les riverains ressentent de fortes vibrations et craignent la formation de fissures, même au troisième étage d'un immeuble. Il s'agit de perturbations que ces habitants ne subissaient pourtant pas avant la pose des nouveaux rails.

Mme la ministre, combien ces travaux ont-ils coûté ? Une étude comparative des nuisances a-t-elle été menée ? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions ? Comment expliquer que les habitants ressentent plus de vibrations qu'auparavant ? Quel type d'installation a-t-il été posé avenue du Pesage ? Quel système devant permettre la diminution des vibrations a-t-il été utilisé pour la pose des rails ?

M. le président.- La parole est à Mme Jodogne pour sa question orale jointe.

Mme Cécile Jodogne.- La nouvelle ligne de tram 62, exploitée par les fameux trams T2000 reliant Schaerbeek à Evere, a été mise en service en septembre 2011.

À la suite de nombreuses plaintes des riverains de l'avenue Rogier pour des nuisances sonores et vibratoires, une campagne de mesures sonores et vibratoires a été réalisée en 2012 et 2013 par Bruxelles Environnement, dans le cadre du recours à l'article 10 de l'ordonnance bruit.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- In 2005 interpelleerde ik u reeds over trillingen die veroorzaakt worden door trams.*

In het beheerscontract met de MIVB wordt tegenwoordig rekening gehouden met het probleem. Het nieuwe materiaal van de MIVB moet beantwoorden aan strikte normen inzake geluid en trillingen en er worden werken uitgevoerd aan de sporen om de overlast te beperken.

In de Waaglaan te Elsene werden bijvoorbeeld de tramsporen vervangen om de overlast te beperken. De werken hadden echter het omgekeerde effect: buurtbewoners stellen vast dat de geluidshinder is toegenomen. Bovendien zijn er nu ook sterkere trillingen dan vroeger. De mensen vrezen voor barsten in hun huizen.

Hoeveel hebben de werken in de Waaglaan gekost? Werd er een vergelijkende overlaststudie uitgevoerd? Hoe verklaart u dat de trillingen zijn toegenomen? Wat voor tramsporen zijn er in de Waaglaan gelegd? Welk systeem is er gebruikt om de trillingen te beperken?

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).- De nieuwe tramlijn 62 dateert van september 2011.*

Naar aanleiding van vele klachten over geluidshinder en trillingen in de Rogierlaan bracht Leefmilieu Brussel in 2012 en 2013 de overlast in kaart.

De MIVB wachtte niet tot de resultaten werden bekrachtigd om maatregelen te nemen en ging daarvoor over tot verschillende metingen.

Je tiens à souligner que la STIB n'a pas attendu la validation des résultats de l'article 10 pour mettre en œuvre des actions correctrices, ce qui a entraîné plusieurs campagnes destinées à évaluer l'évolution des niveaux mesurés et l'efficacité des actions.

Cependant, selon les éléments en ma possession, les résultats finaux de ces mesures, transmis par Bruxelles Environnement, sont les suivants :

- pour le bruit, mis à part un léger dépassement des seuils en journée pour le point situé à proximité de la place Meiser, les valeurs indicatives du Plan bruit sont respectées ;

- en revanche, pour les vibrations, lors de la dernière campagne de mesures, la norme DIN 4150-2 (effet sur les personnes) n'est toujours pas respectée. La valeur maximale en journée est respectée, mais pas la valeur moyenne (plus du double pour les n° 412 et 407). La valeur maximale la nuit n'est pas respectée non plus.

L'examen des résultats des mesures a mis en évidence :

- que la reprise et la remontée du tapis antivibrations réalisées par la STIB n'ont pas entraîné d'amélioration ;

- que la diminution effective des vitesses a permis de réduire de 30% la valeur moyenne en journée ;

- que la suppression des T2000 en soirée et la nuit et leur remplacement par des T3000 a permis de réduire de 50% la valeur moyenne la nuit et donc de respecter le niveau préconisé par la norme.

Le rapport de Bruxelles Environnement transmis à la fin avril propose des pistes de solution pour que la norme puisse être totalement respectée et pour, on l'espère, que les riverains puissent retrouver un peu plus de tranquillité. Ni les riverains ni la commune n'ont baissé les bras et des réunions sont à nouveau programmées à cet égard.

Quelles sont les démarches entreprises par la STIB et, le cas échéant, Bruxelles Mobilité, pour remédier - définitivement si possible - aux problèmes engendrés principalement par ces vibrations, puisqu'en ce qui concerne le bruit, des améliorations ont été constatées ?

Met uitzondering van een lichte overschrijding overdag in de buurt van het Meiserplein worden de geluidsnormen nageleefd.

De normen inzake trillingen worden echter overschreden. Er is geen probleem met de piekwaarden overdag, maar de gemiddelde waarden zijn te hoog. Ook de piekwaarden 's nachts zijn te hoog.

Uit het onderzoek van de resultaten zijn een aantal zaken gebleken. Zo heeft het aanbrengen van een trillingbeperkende mat geen bevredigende resultaten opgeleverd, is het verlagen van de snelheid met 30% bevorderlijk gebleken voor het naleven van de normen en is de vervanging van trams van het type T2000 door het type T3000 's avonds en 's nachts ook nuttig gebleken.

In het verslag van Leefmilieu Brussel worden oplossingen voorgesteld om de normen perfect na te leven. Hopelijk zal dat bevorderlijk zijn voor de gemoedsrust van de buurtbewoners.

Welke maatregelen hebben de MIVB en Mobiel Brussel genomen om het trillingprobleem op te lossen?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les travaux effectués avenue du Pesage consistent exclusivement à renouveler les rails de tram sans autre modification des aménagements. Le coût de ces travaux s'élève à 2.500.000 euros.

La STIB a fait effectuer une étude d'incidences acoustiques et vibratoires par le bureau d'études indépendant et spécialisé D2S en juin 2012, comme avant tout important projet de renouvellement ou d'extension du réseau. Cette étude dresse un constat vibratoire et acoustique des lieux et des mesures de transmissibilité du sol entre le nouveau rail et les fondations des maisons des riverains.

Sur la base de ces mesures et de données sur le bruit et les efforts dynamiques du matériel roulant de la STIB, le bureau d'études peut prédire les niveaux de bruit et de vibration attendus lors de la nouvelle exploitation des voies. Ces valeurs prédictives sont confrontées aux seuils définis dans la convention environnementale bruit et vibration signée par la STIB et Bruxelles Environnement en 2004. Si on constate un dépassement du critère, un système antivibrations est préconisé pour réduire les nuisances et répondre aux recommandations lors du renouvellement.

En ce qui concerne la situation acoustique, l'étude montre que les niveaux de bruit sont conformes aux critères de la convention.

Pour ce qui est de la situation vibratoire, l'étude montre tout d'abord que les niveaux vibratoires causés par les passages des différents matériels roulants avant les travaux d'infrastructure étaient supérieurs aux valeurs limites admissibles.

L'étude prédictive a conduit à la préconisation de la pose de voies antivibratoires des plus performantes, c'est-à-dire des voies constituées de deux niveaux d'atténuation vibratoire, le premier étant l'encapsulation des rails de caoutchouc, le deuxième consistant à ce que l'ensemble de la superstructure de la voie repose sur une dalle flottante continue. Cette pose de voie antivibratoire performante a été mise en œuvre avenue du Pesage et a déjà fait ses preuves en d'autres endroits du réseau.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De werken aan de Waaglaan betreffen enkel de vernieuwing van de tramsporen en kosten 2,5 miljoen euro.*

In juni 2012 heeft de MIVB een effectenstudie laten uitvoeren door het onafhankelijk gespecialiseerd adviesbureau D2S, zoals gebeurt bij elk belangrijk vernieuwings- of uitbreidingsproject. Die studie meet de trillings- en geluidsniveau's en de transmissie van de trillingen in de bodem tussen het spoorniveau en de funderingen van de huizen.

Op basis van die metingen en de gegevens over de dynamische belastingen van het rollend materieel schat het adviesbureau de verwachte trillings- en geluidsniveaus. De voorspelde waarden worden vergeleken met de drempels in de milieuovereenkomst die de MIVB en Leefmilieu Brussel hebben ondertekend. Als die drempels worden overschreden, wordt een antitrilsysteem aanbevolen.

De studie heeft aangetoond dat de geluidsniveaus overeenstemmen met de criteria in de overeenkomst.

Wat de trillingen betreft, is uit de studie gebleken dat de trillingsniveaus vóór de infrastructuurwerken hoger waren dan de toegestane grenswaarden. De studie beval daarom aan om een zo performant mogelijk antitrilsysteem te plaatsen waarbij de sporen met rubber worden omhuld en waarbij de volledige bovenstructuur steunt op een onafgebroken zwevende vloerplaat. Dit systeem werd toegepast in de Waaglaan en heeft reeds elders zijn nut bewezen. Het is dus verbazingwekkend dat de buurtbewoners meer trillingen voelen dan voordien.

De antitrilperformantie zal worden gecontroleerd zodra de werken beëindigd zijn, dus wanneer het wegdek afgewerkt is, de groeven gereinigd zijn en de oppervlakte van de sporen vlak is gemaakt door een consequente stroom van trams na de plaatsing van de nieuwe sporen.

De geluidshinder waarover de buurtbewoners klagen wordt ongetwijfeld veroorzaakt door corrosie op het loopvlak en de verstopping van de

Il est donc étonnant que les riverains ressentent plus de vibrations aux passages des trams qu'auparavant. Des mesures de contrôle de la performance antivibratoire seront effectuées dès que le chantier sera finalisé, c'est-à-dire lorsque les revêtements seront achevés, les rails à gorges nettoyés, et la surface du rail rendue lisse par un flux conséquent de trams depuis la pose des nouvelles voies.

En ce qui concerne les nuisances sonores rapportées par les riverains, on ne peut qu'envisager la piste des rails neufs avec la présence de corrosion sur la table de roulement et l'encombrement des gorges par des débris à la suite des travaux. Le passage d'un flux conséquent de trams depuis la pose des nouvelles voies devrait rendre lisse la table de roulement et améliorer le contact entre les rails et les roues, qui est la source la plus importante de bruit et de vibrations causés par le transport ferroviaire urbain.

Un meulage des voies par un train meuleur est par ailleurs programmé pour améliorer rapidement le contact entre les rails et les roues et donc la situation acoustique. La STIB restera attentive à l'évolution de la situation à cet endroit.

Concernant Meiser, la STIB a bien reçu le nouveau rapport établi par Bruxelles Environnement dans le cadre de l'application de l'article 10 de l'ordonnance bruit.

Conformément à la législation en question, la STIB va à présent examiner les pistes de solutions suggérées par Bruxelles Environnement, en estimer le coût ainsi que les avantages et inconvénients.

Ces propositions seront alors soumises à l'appréciation du gouvernement afin qu'il décide des actions à entreprendre et de leur mode de financement. Pour rappel, l'application de l'article 10 implique l'obligation d'étudier le problème, de déterminer les solutions envisageables et de permettre à l'autorité compétente de décider de les mettre en œuvre ou de justifier les raisons pour lesquelles elles ne pourraient l'être, dans leur totalité ou partiellement.

En effet, comme le relève le rapport établi par Bruxelles Environnement, les mesures portant sur le choix de matériel roulant ou d'autres mesures d'exploitation ne pourront à elles seules résoudre

groeven door het puin van de werken. De doorgang van een aanzienlijke stroom trams na de aanleg van nieuwe sporen zou het loopvlak glad moeten maken en het spoor/wiel-contact moeten verbeteren.

Begin juni zal bovendien een slijptrein de sporen slijpen.

Voor het Meiserplein heeft de MIVB het jongste verslag van Leefmilieu Brussel ontvangen in het kader van de toepassing van artikel 10 van de geluidsordonnantie.

De MIVB moet nu de oplossingen bekijken, de kostprijs en de voor- en nadelen ervan onderzoeken en nadien de voorstellen voorleggen aan de regering, die zal beslissen over de te nemen acties en de financieringswijze.

Zoals blijkt uit het verslag van Leefmilieu Brussel zullen maatregelen betreffende de keuze van het rollend materieel of de exploitatie van het net niet volstaan om de problemen op te lossen.

Wat de infrastructuur betreft, moeten verschillende hypotheses worden bestudeerd, opdat elke nieuwe ingreep de verhoopte gevolgen zal hebben.

Daarna moeten alle parameters afgewogen worden, waaronder de duur van de werken in een buurt met talrijke mobiliteitsproblemen.

Voorlopig is het dus voorbarig om mee te delen welke maatregelen precies genomen zullen worden. Als de sporen vervangen moeten worden, kan dit ten vroegste begin 2015, aangezien hiervoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is.

les problèmes constatés.

Quant aux interventions sur l'infrastructure, différentes hypothèses doivent être envisagées et étudiées de manière approfondie afin de s'assurer que toute nouvelle intervention produise bien les effets escomptés.

Il faudra ensuite mettre en balance l'ensemble des paramètres, dont celui de l'inévitable durée des travaux dans un quartier où les contraintes de mobilité sont importantes.

À ce stade, il est donc trop tôt pour préciser quelles seront les mesures prises. Dans l'hypothèse où les voies devraient être remplacées, cela pourrait se faire au plus tôt début 2015, étant donné qu'un permis d'urbanisme devra être demandé.

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

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mme Viviane Teitelbaum.- L'essai de graissage des voies par les trams a-t-il été effectué ? Que peut-on en conclure ?

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Is het invetten van de sporen getest? Wat waren de resultaten?*

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais me renseigner à ce sujet, mais je puis vous assurer que nous travaillons sur le problème.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik zal dat navragen, maar ik kan u geruststellen dat wij aan het probleem werken.*

Mme Cécile Jodogne.- Je prends note de la mention de l'article 10, qui précise que la décision relève du gouvernement. Je trouve étrange que le contrat de gestion n'indique pas que la STIB doive prendre des mesures contre les seuils vibratoires.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).- Ik noteer dat artikel 10 de eindbeslissing bij de regering legt. Ik vind het vreemd dat het beheerscontract de MIVB niet verplicht om de trillingen te beperken.*

Au début de 2015, vous risquez un lynchage par les habitants ! En effet, les vibrations causent des nuisances aux personnes durant la nuit. Voici deux ans que les habitants vivent dans des conditions très difficiles. En ce moment, vous et moi n'y pouvons pas grand-chose, mais je fais appel à votre vigilance pour proposer des solutions au plus vite.

De hinder duurt ondertussen al twee jaar en verstoort de nachtrust van de buurtbewoners. Het is dus hoog tijd dat er een oplossing komt.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Une éventuelle solution serait de refaire les travaux, mais cela suppose d'obtenir des garanties, de dégager un nouveau budget et d'obtenir des permis.

J'espère que nous trouverons d'autres solutions pour

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Misschien moeten we nieuwe werken uitvoeren, maar dan moeten we zeker zijn van de resultaten. Voor die werken moet immers een nieuw budget worden vrijgemaakt en een vergunning worden aangevraagd. Wij hopen het probleem op*

résoudre le problème tout de suite.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATIONS

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

La commission décide de joindre les interpellations de Mme Marion Lemesre concernant "la réduction d'un tronçon du boulevard Général Jacques à deux bandes de circulation" et celle de Mme Gisèle Mandaila concernant "le nouveau projet de réaménagement de l'avenue Buyl".

INTERPELLATION 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 "la réduction d'un tronçon du boulevard Général Jacques à deux bandes de circulation".

INTERPELLATION DE MME GISÈLE MANDAILA

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

concernant "le nouveau projet de réaménagement de l'avenue Buyl".

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

Mme Marion Lemesre.- En début d'année, ma collègue Viviane Teitelbaum vous avait interrogée au sujet de l'aménagement d'une troisième voie pour les trams au boulevard Général Jacques à

een andere manier te kunnen oplossen.

- De incident zijn gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

De commissie beslist de interpellaties van mevr. Marion Lemesre betreffende "de versmalling van een deel van de Generaal Jacqueslaan tot twee rijstroken" en van mevr. Gisèle Mandaila betreffende "het nieuwe project voor de heraanleg van de Buyllaan" samen te voegen.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de versmalling van een deel van de Generaal Jacqueslaan tot twee rijstroken".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA,

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

betreffende "het nieuwe project voor de heraanleg van de Buyllaan".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Begin dit jaar voelde mevrouw Teitelbaum u reeds aan de tand over de aanleg van een derde tramspoor op de Generaal Jacqueslaan in Elsene, tussen het*

Ixelles.

Vous aviez avancé comme justification à cette implantation d'une troisième voie pour les trams entre le rond-point de l'Étoile et l'avenue Buyl le souci d'améliorer la vitesse commerciale des trams pour améliorer la fluidité de la ligne 7.

Le raisonnement développé serait que le tram 94 utiliserait la portion de la troisième voie afin d'emprunter l'avenue Buyl et laisserait ainsi la voie libre aux trams 7 se dirigeant vers le Heysel.

Ce sont des travaux non négligeables pour, en définitive, gagner quelques fractions de minutes, car le tram 7 n'est pas systématiquement précédé d'un tram 94.

À notre avis, les montants qui vont être engagés dans cette restructuration en surface pourraient utilement être affectés à d'autres opérations menées en faveur de l'usager, comme l'augmentation des fréquences.

Aux heures de pointe, pendant lesquelles se concentrent les problèmes d'engorgement, les gens ne se déplacent pas pour le plaisir de sortir la voiture : ils se rendent sur leur lieu de travail et participent au maintien de l'économie de la Région.

Ces gens sont dans les bouchons tous les matins. Ne pensez-vous dès lors pas qu'ils feraient tout pour éviter ces tracas si cela leur était possible ? Il faut croire qu'il y a manifestement un problème avec l'offre alternative de transport.

Il n'est pas inutile de rappeler que les travaux fort coûteux de mise en site propre du tram au boulevard de la Cambre n'ont pas permis aux trams de gagner du temps, vu qu'ils se trouvent, à plusieurs reprises, englués dans les encombrements, soit au niveau du rond-point de l'Étoile, soit au carrefour entre l'avenue Émile De Mot et l'avenue Franklin Roosevelt.

Voilà un exemple d'investissement qui n'apporte à l'usager du transport public aucune amélioration significative et engorge la capitale en augmentant au passage le temps que les conducteurs passent dans leur voiture, atteignant un record qui fait passer Bruxelles pour la ville la plus encombrée en terme de temps passé au volant et non pas en nombre de voitures.

Sterreplein en de Adolphe Buyllaan.

U beweerde dat die maatregel nodig is om tramlijn 7 vlotter te laten rijden. Het gaat echter om grootschalige werken die uiteindelijk maar een kleine tijdswinst opleveren voor tram 7, die niet per se altijd meteen na tram 94 volgt.

Volgens mijn fractie kan het geld voor die werken beter worden gebruikt voor andere maatregelen, zoals het opvoeren van de frequentie.

Ik wijs er trouwens op dat de mensen die 's ochtends in de file staan, dat niet voor hun plezier doen. Ze begeven zich naar hun werk en leveren een bijdrage aan de Brusselse economie. Als mensen liever in de file staan dan het openbaar vervoer te nemen, is er duidelijk een probleem met het openbaar vervoer.

De dure werken voor het aanleggen van een trambedding in de Terkamerenlaan hebben geen tijdswinst opgeleverd voor de tram, omdat die in de file staat ter hoogte van het Sterreplein en op andere plaatsen in de omgeving.

Dergelijke werken leveren de gebruikers van het openbaar vervoer geen significante tijdswinst op en maken het fileprobleem nog erger. Het resultaat is dat Brussel steeds meer filerecords breekt.

Ik geef een ander voorbeeld. Een van de drie rijstroken in de Wetstraat werd enige tijd geleden afgesloten voor auto's. Die beslissing werd ongedaan gemaakt, omdat de files er enkel langer door werden.

Het Brussels Gewest heeft ook tegen de zin van het Brusselse stadsbestuur in de verkeerssituatie op het kruispunt van de Zuidlaan met de Poincarélaan gewijzigd, waardoor chauffeurs daar nu nog langer moeten aanschuiven.

Ik verzet me tegen de geplande aanleg langs de Generaal Jacqueslaan, omdat daarvoor een rijstrook moet worden opgeofferd.

Op de Generaal Jacqueslaan staan nu al files tijdens de spitsuren. Het komt vaak voor dat trams worden tegengehouden door chauffeurs die over de sporen rijden.

Als er een rijstrook wordt geschrapt, zal dat

Citons encore à ce sujet que la troisième bande supprimée rue de la Loi vient d'être rouverte aux automobilistes : sa suppression avait entraîné 25 minutes de retard supplémentaire sur le temps de parcours plutôt que de fluidifier le trafic.

Sans m'étendre plus avant sur l'ensemble des dispositifs imaginés, je m'inquiète notamment de la situation au carrefour des boulevards Poincaré et du Midi qui, contre l'avis du collège et sans permis, concoure à créer des bouchons dans la ville.

L'opération envisagée à Ixelles a une portée plus large que l'installation contestable d'une troisième voie, puisqu'elle entraîne corollairement la suppression d'une bande de circulation entre le rond-point de l'Étoile et l'avenue Émile de Beco.

Dans la situation actuelle, avec trois bandes de circulation, le boulevard Général Jacques affiche une nette saturation aux heures de pointe et la présence de policiers n'améliore guère la fluidité. On en est arrivé au point où les trams sont souvent ralentis dans leur progression par les automobilistes désirant amorcer un virage.

En retirant une bande de circulation, l'on ne fera que dégrader la vitesse commerciale des transports en commun. Tous les efforts que vous planifiez pour accroître cette dernière seront vains.

Cet aménagement risque d'inciter encore davantage les automobilistes à enfreindre le code et utiliser les bandes de virage à gauche pour poursuivre leur parcours en ligne droite. Ce constat n'a pas été anticipé.

Vous comprendrez l'inquiétude que cette annonce a créée chez les riverains et au sein de l'ensemble des usagers de cet axe important de circulation, qui risque de connaître de sérieuses difficultés si le projet devait se concrétiser.

Pour coller à l'actualité, j'ajouterai que, le 19 juin 2013, la Région s'est déclarée favorable à la réduction de trois à deux bandes de circulation entre l'avenue Émile de Beco et le carrefour de l'Étoile. Après avoir entendu les craintes des riverains, représentants d'associations de commerçants, etc., la commission de concertation, au sein de laquelle la Région est majoritaire, a ensuite approuvé le projet.

probleem nog erger worden, wat nadelig is voor de reissnelheid van het openbaar vervoer. De maatregel zal nog meer automobilisten ertoe aanzetten om verkeersovertredingen te begaan door over de tramsporen te rijden.

U zult wellicht begrijpen dat buurtbewoners en weggebruikers zich zorgen maken over de aangekondigde werken.

Op 19 juni 2013 verklaarde de Brusselse regering dat ze voorstander is van het schrappen van een rijstrook in de Generaal Jacqueslaan tussen de Emile de Becolaan en het Sterreplein. De overlegcommissie, waarvan de meerderheid van de leden de gewestregering steunt, luisterde weliswaar naar de klachten van buurtbewoners en anderen, maar schaarde zich toch achter de plannen.

De gemeente Elsene kondigde echter aan dat ze een beroepsprocedure zou aanknopen.

Veel mensen tekenden al een petitie tegen de plannen. We weten niet eens hoe lang de werken naar verwachting zullen aanslepen. Er is blijkbaar ook geen rekening gehouden met sluipverkeer in parallelle straten. Bovendien zouden er ook zestig parkeerplaatsen verdwijnen.

Waarom blijft het Brussels Gewest volharden in de boosheid en werken uitvoeren die geen enkel voordeel hebben voor het openbaar vervoer? Mevrouw Grouwels, ik wijs erop dat het uw taak is om voor efficiënter en comfortabeler vervoer te zorgen, zodat meer mensen hun auto aan de kant laten staan. Helaas komt daar niets van in huis.

De inrichting van de Generaal Jacqueslaan wordt volledig overhoop gegooid en het autoverkeer wordt gestremd. Wat baat het dat er meer bomen zullen staan als u de economie van onze stad om zeep helpt?

Hoe kan Mobiel Brussel volhouden dat de verkeerssituatie op de kruispunten niet fundamenteel verandert? Als er maar drie rijstroken zijn, waarvan twee voor afslaand verkeer, blijft er toch maar een over voor doorrijdend verkeer?

Hoe motiveert u uw beslissing om een extra tramspoor aan te leggen en een rijstrook te schrappen? In feite rekent u erop dat meer mensen

En revanche, la commune d'Ixelles a annoncé son intention d'introduire un recours contre cette mesure. Ma collègue Viviane Teitelbaum ne manquera sans doute pas de développer les conditions de ce projet.

La pétition contre ce projet compte déjà de nombreuses signatures. Nous ne savons pas quelle est la durée estimée des travaux. Le report du trafic vers les rues résidentielles parallèles ne semble pas avoir été estimé. La mesure supprimerait également dans la foulée quelque 60 places de parking.

Pourquoi l'administration de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la mobilité semble-t-elle persister dans son raisonnement de lancer des travaux qui n'apporteront aucun avantage à l'usager du transport public ?

II n'existe en effet, dans cette opération, aucune extension de ligne, aucun abandon de rupture de charge susceptible d'améliorer le temps de déplacement poux l'usager. Or, je me permets de vous rappeler, Mme la ministre, que telle est votre fonction : améliorer le transport public, sa fréquence, son confort et sa performance en termes de service rendu au citoyen, afin que ce dernier fasse le choix du transport public. Je me dois de constater que toutes les politiques que vous mettez en place ne vont malheureusement pas dans ce sens.

Faut-il un tel chantier pour des résultats qui risquent d'être insignifiants, voire d'ajouter une paralysie supplémentaire à la confusion déjà existante, conséquente aux aménagements effectués au-delà du carrefour de l'Étoile ?

Ces travaux constituent un chambardement à la configuration du boulevard tout en restreignant la possibilité d'écoulement du trafic automobile sur cette portion du boulevard. Les Bruxellois pourront se réjouir d'avoir un boulevard avec quelques arbres en plus. Mais à quoi serviront-ils, dans une capitale que vous asphyxiez économiquement ?

Comment l'administration de Bruxelles Mobilité peut-elle justifier qu'il n'y aura pas de changement fondamental au niveau des carrefours, vu que trois bandes seront conservées, incluant celle réservée aux virages à droite et celle réservée aux virages à gauche, ce qui ne laissera qu'une seule bande pour les voitures poursuivant en ligne droite, au lieu de

dan de tram zullen nemen in plaats van de auto. Hebt u daarover een studie laten uitvoeren? Zal het aanbod van openbaar vervoer voldoende worden uitgebreid?

Hebt u overleg gepleegd met alle weggebruikers over uw plannen?

deux actuellement ?

Comment justifier la création d'une troisième voie de tram - qui ne me semble pas nécessaire - au boulevard Général Jacques sans entraîner la suppression d'une bande de circulation pour les automobilistes ?

Par la suppression d'une bande de circulation pour les automobilistes, vous comptez sur le report modal vers les transports en commun. Pouvez-vous me dire si vous disposez d'une étude quantitative de ce report et si la fréquence de l'offre de transport en commun sera améliorée en conséquence, de manière proactive ?

Dans quelle mesure ces plans ont-ils fait l'objet de concertation avec tous les usagers de la route ?

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

Mme Gisèle Mandaila.- Une fois de plus, le réaménagement de l'avenue Buyl fait couler beaucoup d'encre. Pour les personnes qui empruntent cette avenue et le carrefour avec le boulevard Général Jacques, il n'est pas nécessaire de rappeler que ce croisement constitue un des points noirs du réseau de la STIB.

Pour améliorer cette situation, la STIB envisage de renouveler les voies des trams et de bus de l'avenue Buyl en raison de leur vétusté et de rénover l'espace public de la zone, notamment le square Albert Devèze. L'objectif est de réorganiser les deux traversées transversales de flux de voitures qui se dirigent vers la ville le matin. Le confort et l'accessibilité des arrêts seront également améliorés.

Même si l'ambition du projet est d'amener plus d'harmonie, de diminuer le bruit et la pression automobile, et d'améliorer la fluidité des transports en commun, il importe de développer ce projet de manière concertée avec tous les acteurs.

Dans une de vos réponses, vous déclariez : "La STIB est ouverte à des propositions constructives d'amélioration du projet, en ce compris une réflexion sur la position des arrêts, pour autant que les objectifs premiers en matière d'amélioration du passage et de régularité des bus et des trams soient rencontrés. La STIB examine actuellement l'avis

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

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).- De heraanleg van de Adolphe Buyllaan doet weer veel inkt vloeien. Het kruispunt met de Generaal Jacqueslaan is gekend als een van de zwarte punten van het MIVB-net.*

De MIVB wil de tram- en busrijstroken heraanleggen en onder meer de Albert Devèzesquare renoveren. Het is de bedoeling de dwarse autostromen die 's morgens naar het centrum van de stad rijden, anders te organiseren. Ook de haltes worden beter toegankelijk gemaakt.

De doorstroom verbeteren en de geluidshinder verminderen zijn nobele bedoelingen, maar overleg met alle betrokken partijen is daarover wel nodig.

In een van uw antwoorden zei u dat de MIVB openstaat voor constructieve verbeteringen en dat op dit moment het advies van de overlegcommissie wordt bestudeerd.

Ook zei u dat de renovatie in nauwe samenwerking met de gemeente Elsene zou verlopen en de heraanleg van de Albert Devèzesquare op grond van een plan van Elsene zou worden uitgevoerd. Op de openbare informatievergadering van 14 mei 2013 is echter de zesde versie van het project door het College van burgemeesters en schepenen negatief geadviseerd.

rendu par la commission de concertation afin de répondre au mieux aux remarques formulées".

Vous disiez également que cette rénovation se ferait en étroite collaboration avec la commune d'Ixelles et que le réaménagement du square Devèze devrait se faire sur la base d'un plan élaboré par la commune. Or, lors de la dernière réunion publique d'information qui s'est tenue le 14 mai dernier, la sixième version du projet a reçu un avis défavorable du collège des bourgmestre et échevins d'Ixelles.

Celui-ci déplore que ni la STIB, ni Bruxelles Mobilité n'aient pris en compte ses précédentes remarques. Il a également souligné de nombreux points négatifs voire dangereux, concernant l'usage des voiries, les riverains et les commerçants des deux artères.

Il juge donc inacceptable la mise à sens unique de l'avenue Buyl entre l'avenue Jeanne et le boulevard Général Jacques d'une part, et entre l'avenue de l'Université et le square Devèze d'autre part, car ceci aurait pour conséquence des perturbations dans les quartiers environnants.

Parmi ses observations, le collège a aussi noté que la suppression de l'arrêt dans le haut de l'avenue Buyl, au croisement des avenues Jeanne et Maurice, réduirait le confort de l'usager et que les grandes extensions des trottoirs du square Devèze entraveraient la fluidité du trafic.

Ni les commerçants, ni les riverains, ni les autorités communales ne sont favorables à cette mise à sens unique, qui risque de nuire à la fréquentation des commerces de la rue et d'engendrer l'engorgement des rues avoisinantes.

Lors de la réunion du 19 juin, il a été décidé que le projet verrait effectivement le jour, malgré les réticences des autorités communales, celles des riverains et du comité de concertation. Mme Lemesre a d'ailleurs rappelé que la commune comptait saisir le Conseil d'État à cet égard.

Quelle est votre réaction par rapport au rejet du nouveau projet tant par l'autorité communale que par les commerçants et les riverains ? Pourquoi les remarques de la commune d'Ixelles n'ont-elles pas été prises en compte dans l'élaboration du projet ?
D'autres pistes ont-elles été étudiées pour fluidifier

Volgens het negatief advies hebben noch de MIVB, noch Mobiel Brussel met de vorige opmerkingen rekening gehouden. Voorts wordt gewezen op verschillende negatieve punten die zelfs gevaar kunnen opleveren voor de buurtbewoners.

Zo is het eenrichtingsverkeer op de Adolphe Buyllaan tussen de Johannalaan en de Generaal Jacqueslaan enerzijds en de universiteit en de Albert Devèzesquare anderzijds, onaanvaardbaar. De omliggende wijken worden daardoor ernstig verstoord.

Het College van burgemeester en schepenen merkte ook op dat het verwijderen van de halte aan het kruispunt met de Johannalaan en de Mauricelaan het comfort van de reizigers aantast en de verbrede voetpaden in de Albert Devèzesquare de doorstroom van het verkeer hinderen.

Noch de handelaars of buurtbewoners, noch de gemeente zien het eenrichtingsverkeer zitten. Ze vrezen voor een terugval van de handel en verkeersopstoppingen in de omliggende straten.

Tijdens de vergadering van 19 juni is gezegd dat het project in weerwil van het gemeentelijk verzet, toch doorgang zou vinden. Mevrouw Lemesre zei trouwens nog dat de gemeente eraan dacht naar de Raad van State te trekken.

Hoe staat u tegenover het verzet van de gemeente, de buurtbewoners en handelaars tegen het project? Waarom werd met de opmerkingen van de gemeente Elsene geen rekening gehouden?

Werd er ook naar andere oplossingen gezocht die de levenskwaliteit van de buurtbewoners niet aantasten? Als dat niet het geval is, waarom houdt men dan enkel vast aan het eenrichtingsverkeer op een deel van de Adolphe Buyllaan?

le trafic et améliorer la circulation des transports en commun, tout en maintenant la qualité de vie des riverains ? Si non, pourquoi a-t-on uniquement envisagé la piste du sens unique sur l'avenue Buyl ?

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge.- Je me dis parfois que c'est une aubaine que la Grand-Place ne soit pas située à Ixelles. Dans le cas contraire, il y aurait toujours un grand parking dessus et elle ne serait certainement pas piétonne. À entendre certains orateurs, j'en viens à me demander si l'on oserait aujourd'hui supprimer le parking sur la Grand-Place pour en faire un piétonnier.

Néanmoins, nous sommes en droit de nous inquiéter du fait qu'une ville moderne présente encore, dans un même temps, des artères densément peuplées abritant des crèches et des seigneuries, ainsi que deux fois trois bandes de circulation. Certaines parties de l'autoroute E411 n'en possèdent pas autant !

Avant toute autre chose, ce sont des problèmes de sécurité routière qui se posent sur cette artère. Comme pour l'avenue Buyl, il suffit de traverser fréquemment le boulevard Général Jacques pour se rendre compte des problèmes qui se posent en termes de sécurité routière.

Celui-ci pose problème, embouteillé ou non. En heure de congestion et même si certains tronçons du boulevard sont dégagés, les voitures finissent toujours par s'entasser, étant donné que Bruxelles n'est pas une éternelle autoroute !

À l'inverse, lorsque le boulevard est dégagé, les véhicules qui y circulent peuvent atteindre des vitesses impressionnantes. Dans les deux cas, traverser les deux fois trois bandes de cette artère est dangereux car, même lorsque le feu est vert pour les piétons, les automobilistes essaient de passer en force, quitte à brûler les feux. Il en va de même quand les vitesses établies sont vraiment inadaptées.

Pourriez-vous confirmer la volonté de la Région de requalifier cette actuelle "autoroute urbaine" en boulevard urbain, comme ce fut le cas à l'époque ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Gelukkig ligt de Grote Markt niet in Elsene, anders was ze zeker niet autovrij.*

Het is verontrustend dat een moderne stad nog steeds over grote wegen beschikt waar veel mensen wonen, waar zich crèches en rusthuizen bevinden en waar er toch twee keer drie rijstroken zijn.

De Generaal Jacqueslaan zorgt altijd voor problemen, om te beginnen op het vlak van verkeersveiligheid. Er staan altijd files tijdens de spits. Tijdens de daluren kunnen de wagens er dan weer heel snel rijden. In beide situaties is het voor voetgangers erg gevaarlijk om over te steken, zelfs als het licht groen is. De maximumsnelheid is ook totaal onaangepast.

Is het gewest van plan om deze stadssnelweg terug om te vormen tot een stadsboulevard en om hier een fietspad aan te leggen? Voor fietsers zou deze weg een perfecte verbinding met de stad kunnen vormen, maar nu is het er levensgevaarlijk.

De aanwezigheid van politieagenten is ook geen oplossing. Die schijnen het normaal te vinden dat mensen die bij groen oversteken, bijna omvergereden worden.

Een deel van het verkeer op de Buyllaan zal gedwongen worden om andere routes te zoeken. Welke maatregelen neemt het gewest om de gemeente Elsene te verplichten om een gemeentelijk vervoersplan op te stellen? Dat moet ervoor zorgen dat het doorgaand verkeer deze weg niet meer neemt, zodat de druk van het autoverkeer hier vermindert.

Volgens de informatie van de gemeente zouden de werken aan de Buyllaan vijf jaar duren. Klopt dat?

Brengen het beroep van de gemeente en de daardoor veroorzaakte vertragingen, het budget

Par ailleurs, confirmez-vous la volonté de la Région de mettre en place une piste cyclable sur cette artère ?

À l'heure actuelle, le cycliste s'engageant sur ce boulevard qui, en termes de relief, constitue pourtant une superbe liaison dans la ville, court au suicide ! Certains ont fait le test : ils se font klaxonner dessus comme s'ils n'avaient pas le droit de circuler sur ce boulevard !

Enfin, concernant le rôle de la police, je l'estime vain dans cette zone : lorsque des agents sont présents, ils sont souvent en train de discuter sur le coin de la rue. Leur rôle n'a donc pas d'impact, et c'est malheureux quand on pense aux subsides que la Région octroie aux contrats d'axe. J'ai pu constater que certains policiers jugent normal que des voitures manquent d'écraser des gens qui traversent au vert. Mais cela n'est malheureusement pas de votre ressort.

Compte tenu du risque de report d'une partie du trafic de l'avenue Buyl vers les rues adjacentes, quelles mesures sont-elles prises par la Région pour pousser la commune d'Ixelles à adopter un plan communal de déplacement qui agirait en amont sur les voitures en transit qui n'ont rien à y faire, afin de diminuer la pression automobile à cet endroit ?

Si l'on se réfère aux informations de la commune transmises aux citoyens et colportées un peu partout, le chantier devrait durer cinq ans à l'avenue Buyl. Confirmez-vous ces propos ?

Les retards entraînés par le recours probable de la commune sont-ils de nature à grever le budget du projet ? Risquent-ils de diminuer les marges de manœuvre au niveau des aménagements de chantier, qui comprennent le partenariat avec les commerçants du quartier en vue de diminuer les nuisances qu'ils subissent ?

À Bruxelles, une voiture compte en moyenne 1,2 passager, alors que les trams transportent jusqu'à 200 personnes. Il importe de garder cette proportion en tête lorsqu'on compare les voitures aux transports publics.

De voorzitter.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Hier soir, voor het project in het gedrang? Verkleint daardoor de manoeuvreerruimte bij het uitwerken van de herinrichting?*

In Brussel telt een wagen gemiddeld 1,2 passagiers, terwijl trams tot 200 personen vervoeren. Dat is belangrijk wanneer u auto's en openbaar vervoer vergelijkt.

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

De heer Jef Van Damme.- Barack Obama gaf

dans son important discours sur le changement climatique, Barack Obama a notamment dit : "We don't have time for a meeting of the flat earth society".

(poursuivant en français)

C'est-à-dire : "Nous n'avons pas le temps de réunir les gens qui croient toujours que la Terre est plate". Il s'agit de la même discussion ici. Il y a toujours des gens qui nient le fait qu'il faut faire de Bruxelles une ville ouverte aux autres modes de transport que la voiture.

Trop de gens se croient toujours dans les années 60, 70, 80 et n'ont pas évolué depuis. Ils défendent des points de vue qui sont totalement dépassés, tant par l'évolution de la société que par l'évolution de la science et de toutes les connaissances en termes de développement urbanistique.

Mme Lemesre, il s'agit d'un débat que j'espérais clôturé depuis longtemps à Bruxelles, mais qui malheureusement revient toujours : celui de la place réservée à la voiture, aux transports en commun et aux cyclistes.

(poursuivant en néerlandais)

Il est regrettable et incompréhensible que vous souteniez toujours une politique allant à l'encontre de la ville.

(poursuivant en français)

Ce que vous faites en réalité, c'est défendre une politique allant à l'encontre de la ville ! Vous faites de la politique en ville, mais en défendant un point de vue hostile à la ville, qui fait la promotion de la périphérie ou, du moins, d'une ville anti-urbaine.

(poursuivant en néerlandais)

Vous ne voulez pas circuler en vélo parce que c'est trop dangereux et qu'il n'y a pas suffisamment de pistes cyclables, et vous ne voulez pas non plus emprunter les transports publics parce qu'ils sont trop lents et que leur qualité laisse à désirer.

Mais vous êtes également opposée à ce que nous fassions de la place pour que les transports publics puissent circuler plus rapidement et pour que les cyclistes soient en sécurité, parce qu'il n'y aurait

gisterenavond een belangrijke toespraak over de klimaatverandering. Hij zei onder meer: "We don't have time for a meeting of the flat earth society".

(verder in het Frans)

Er zijn altijd mensen, zoals mevrouw Lemesre, die in het verleden blijven steken en zich niet realiseren dat de maatschappij en de techniek evolueren en bijvoorbeeld vinden dat er in Brussel geen plaats moet worden gemaakt voor andere vervoerswijzen dan de auto.

(verder in het Nederlands)

Ik vind het erg jammer en onbegrijpelijk dat u nog altijd een onmogelijk en antistedelijk beleid verdedigt.

(verder in het Frans)

Wat u doet is een beleid verdedigen dat tegen de belangen van de stad ingaat! U haalt argumenten aan die veeleer de periferie promoten, of alleszins antistedelijk zijn.

(verder in het Nederlands)

Ik begrijp het niet: dit is een discussie die steeds terugkeert, maar waarvan niemand beter wordt. Enerzijds wil u niet met de fiets rijden, omdat dat te gevaarlijk is en er niet voldoende fietspaden zijn. Anderzijds wil u ook niet gebruikmaken van het openbaar vervoer, omdat dat te traag gaat en de kwaliteit ontoereikend is.

Wanneer we dan meer plaats willen creëren voor het openbaar vervoer, zodat het sneller kan rijden, en voor de fietsers, zodat ze zich veilig kunnen verplaatsen, bent u daar ook tegen gekant omdat er dan geen plaats meer is voor de auto!

(verder in het Frans)

Wat wilt u nu eigenlijk? Een kwaliteitsvol openbaar vervoer en een veilig fietsverkeer? Dan moet u dit project steunen! Ook de sp.a steunt dit positieve project vanuit de oppositie, net zoals we alle projecten steunen die de mobiliteit en de leefbaarheid van Brussel verbeteren.

(Applaus bij de meerderheid)

alors plus de place pour la voiture !

(poursuivant en français)

Que voulez-vous exactement ? Un réseau de transports en commun de qualité et une circulation cycliste sécurisée ? Dans ce cas, soutenez ce projet et abandonnez votre fixation sur le "tout à la voiture" !

Ce projet est positif, soutenu par l'opposition composée par Groen et le sp-a. Nous faisons de même pour tous les projets visant à améliorer la mobilité, la viabilité et le bien-vivre à Bruxelles.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Cela n'arrive pas souvent, mais je suis entièrement d'accord avec M. Van Damme. Je voudrais aussi vous féliciter, Mme la ministre, parce que vous continuez à défendre le Plan Iris 2. Les résistances sont encore manifestement grandes dans le chef de certaines personnes, qui ont une conception datant du siècle dernier.*

Le fait que deux bandes de circulation lui soient encore réservées signifie que l'automobile a encore une grande place en ville. Nous voulons un transport public qui circule en site propre. De plus en plus de personnes cherchent des alternatives à l'automobile. Nous soutenons donc la vision que défend la Région.

Nous félicitons également les collaborateurs de Bruxelles Mobilité, qui ont tenu compte des souhaits de tous dans les commissions consultatives.

La commune d'Ixelles a décidé de faire appel. De ce fait, le dossier aura probablement du retard. Quel sera alors le calendrier ?

Mme Delforge a signalé qu'il pouvait subsister un problème de stationnement sauvage si l'infrastructure cyclable n'était pas suffisamment protégée. Dans la mesure où Ixelles est opposée au projet, je crains que la commune n'intervienne pas lorsque les gens gareront leur voiture sur une piste cyclable.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik sluit me aan bij de heer Van Damme. Het gebeurt niet vaak, maar ik ben het volledig met hem eens. Ik wil u eveneens feliciteren, mevrouw de minister, omdat u het Iris 2-plan blijft verdedigen. De weerstand is blijkbaar nog altijd groot bij mensen die er een visie van de vorige eeuw op nahouden. Het gaat ten slotte om de herinrichting van de openbare ruimte!

Het feit dat er nog twee rijstroken voor auto's worden gereserveerd, betekent dat de auto nog steeds veel plaats krijgt in de stad. Wij willen echter een openbaar vervoer dat in eigen bedding kan rijden. Het deel van de bevolking dat naar alternatieven voor de auto op zoek is, groeit gestaag. Wij steunen dus de visie die het gewest verdedigt.

Wij feliciteren eveneens de medewerkers van Mobiel Brussel die in de adviescommissies voet bij stuk hebben gehouden en rekening houden met de wensen van de hele maatschappij.

De gemeente Elsene heeft beslist om beroep aan te tekenen. Daardoor loopt het dossier misschien wel vertraging op. In welk tijdschema komen we dan terecht?

Mevrouw Delforge wees er al op dat er een wildparkeerprobleem kan ontstaan, als de fietsinfrastructuur onvoldoende wordt beschermd. De politie en de gemeente moeten in principe instaan voor de ordehandhaving, maar zij zullen daar waarschijnlijk geen prioriteit van maken.

Évaluerez-vous le projet de piste cyclable à temps et examinerez-vous si l'infrastructure ne doit pas être adaptée pour que les voitures ne puissent plus stationner sur les pistes cyclables ?

Il est grand temps d'infirmer les arguments selon lesquels cette décision étranglerait l'économie. Chaque fournisseur et chaque Bruxellois qui a besoin de son véhicule a intérêt à ce qu'il y ait davantage de transports publics, de cyclistes et de piétons.

Des études qui se consacrent à cette problématique sont-elles disponibles ? C'est toujours la même rengaine : chaque projet qui entraîne une diminution du nombre de places de stationnement est soi-disant mauvais pour l'économie. Il existe pourtant des études en Belgique et à l'étranger qui réfutent ce préjugé. Il serait bon que vous utilisiez des arguments économiques pour en finir avec ces sophismes.

Une diminution des voitures et une augmentation du nombre de cyclistes et de piétons ou de transports publics seraient bénéfiques à la santé publique et à la qualité de l'air, deux points sensibles en Région bruxelloise. L'Europe insiste sur une amélioration de la qualité de l'air et menace Bruxelles d'amendes parce qu'elle ne respecte pas les normes.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je souhaitais intervenir dans ce débat car j'y suis déjà intervenue il y a déjà quelques mois et je connais ce dossier. J'aimerais commencer par dire que peut-être que si votre prédécesseur, M. Smet, avait fait son travail, et peut-être que si votre gouvernement avait l'ambition d'offrir un réseau de transport public de qualité et que les ruptures de charge étaient limitées, peut-être que si le système fonctionnait bien en Région bruxelloise, nous ne devrions pas mener un tel débat, effectivement d'arrière-garde.

Aangezien Elsene tegen het project gekant is, vrees ik dat de gemeente niet zal ingrijpen wanneer mensen hun auto op een fietspad parkeren.

Zult u het fietspadenproject tijdig evalueren en nagaan of de infrastructuur niet moet worden aangepast, zodat auto's niet meer op fietspaden kunnen parkeren?

Ik hoor geregeld onterechte argumenten als zou deze beslissing de economie wurgen. Het wordt hoog tijd dat u die argumenten ontkracht. Elke leverancier die zijn auto nodig heeft om het fijnmazige economische weefsel van kleinhandelaars en kmo's te bedienen en elke Brusselaar die zijn wagen nodig heeft, heeft er alleen maar baat bij dat er meer openbaar vervoer en meer fietsers en voetgangers zijn.

Zijn er studies aan deze problematiek gewijd? Het is altijd hetzelfde liedje: elk project dat het aantal parkeerplaatsen doet afnemen, is zogezegd slecht voor de economie. Er bestaan nochtans studies in het binnen- en buitenland die dat vooroordeel weerleggen. Het zou goed zijn als u een aantal economische argumenten gebruikte om met die drogreden komaf te maken.

Het zou goed zijn voor de gezondheid van de Brusselaars als de auto minder plaats kreeg in de stad. Een daling van het aantal auto's en een toename van het aantal fietsers en voetgangers of van het openbaar vervoer is voordelig voor de volksgezondheid en de luchtkwaliteit. Momenteel vormen beide een pijnpunt in het Brussels Gewest. Ook Europa dringt aan op een verbetering van de luchtkwaliteit en dreigt met boetes, omdat Brussel de normen niet haalt.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Als uw voorganger, de heer Smet, zijn werk had gedaan en uw regering ambitieus genoeg was geweest om een kwaliteitsvol openbaar vervoer aan te bieden, zouden er minder overstappen zijn. Als het openbaar vervoer naar behoren zou functioneren, zou het Brussels Gewest dit debat niet moeten voeren.*

Op een bepaald moment moet men toch beslissingen nemen. De heraanleg van de Generaal

Toutefois, il arrive un moment où l'on doit se donner l'ambition et les moyens de ses politiques. Le développement du boulevard Général Jacques en est un nouvel exemple, et la mise à sens unique de l'avenue Buyl créera encore de nouveaux embouteillages. Mais vous vous entêtez, sans vision globale, au lieu de résoudre les problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Nous avons l'impression que le discours qui se dit avant-gardiste tenu ici ne correspond pas à la réalité du terrain.

Mme Lemesre n'a jamais prôné la priorité aux voitures, elle a critiqué un projet. Vous auriez dû intégrer une intermodalité dans les transports. La mobilité doit être abordée de manière globale, sous tous ses aspects, et ce n'est pas ce que fait ce gouvernement. Le présent projet le démontre encore.

Rappelons que le rapport d'incidences ne contient aucune donnée chiffrée quant à l'impact du projet sur les rues avoisinantes. Cela me semble pourtant primordial.

Bien entendu, nous sommes favorables à la mise en valeur de cette artère et à la résolution des encombrements. Bruxelles figure parmi les villes les plus congestionnées. Pourtant, vous siégez au gouvernement depuis 2004, avec les écologistes. Restons sérieux !

Les nouveaux aménagements ne régleront pas les problèmes de sécurité, ni pour les piétons ni pour les cyclistes. Le collège communal ixellois a fait remarquer que le déplacement de la bande de stationnement du côté de la berme centrale se révélait dangereux, en particulier du côté passager, puisque celui-ci se retrouve du côté de la voie de circulation la plus rapide.

Et c'est pourtant de ce côté que sont régulièrement assis des enfants et des personnes à mobilité réduite. Un tel déplacement de la bande de stationnement obligera aussi les piétons à parcourir entre 100 et 150m sur un trottoir d'une largeur inférieure à 1,5m pour atteindre un passage et pouvoir traverser.

Évidemment, il est dangereux de traverser les six bandes ! Mais nous sommes ici dans une situation dangereuse depuis le départ. Dans le nouvel aménagement, on peut craindre que les piétons

Jacqueslaan is daarvan een voorbeeld. Het ingevoerde eenrichtingsverkeer op de Adolphe Buyllaan leidt tot nog meer verkeersopstoppingen. Toch blijft u koppig doorgaan, zonder de veiligheidsproblemen van de voetgangers of fietsers aan te pakken.

Mevrouw Lemesre heeft nooit de auto op de eerste plaats willen zetten; ze leverde enkel kritiek op dit project. U had de intermodaliteit van de vervoermiddelen in dit project moeten integreren. De regering moet mobiliteit op een globale manier benaderen, in al haar aspecten, maar dat doet ze niet. Dit project is daarvan een uitstekend bewijs.

In het effectenrapport staan bijvoorbeeld geen cijfers over de impact van het project op de omliggende straten, wat toch fundamenteel is.

Natuurlijk willen wij een oplossing voor de verkeersopstoppingen op die verkeersader. Brussel is een van de steden met de meeste verkeersoverlast. U maakt nochtans al sinds 2004 samen met de groenen deel uit van de regering.

De nieuwe aanleg zal het veiligheidsvraagstuk niet oplossen, noch voor de voetgangers, noch voor de fietsers.

Het schepencollege van Elsene merkte nog op dat het verplaatsen van de parkeerstrook naar de middenberm gevaar oplevert, omdat daardoor de strook waar het snelst wordt gereden aan de kant van de rijweg komt te liggen.

Op die plek bevinden zich nochtans vaak kinderen en personen met beperkte mobiliteit. Bovendien moeten voetgangers dan 100 à 150 m afleggen over een voetpad van minder dan 1,5 m breed om een oversteekplaats te bereiken.

Het is uiteraard gevaarlijk om zes rijstroken over te steken, maar die gevaarlijke situatie is er altijd al geweest. Met een heraanleg zonder beschermingsmaatregelen zouden de voetgangers weleens eender waar kunnen oversteken. Het voetpad zal bovendien te smal zijn voor kinderwagens en rolstoelen.

Voorts ontbreken er laad- en loszones en parkeerzones. De laan telt nochtans een kinderdagverblijf, een rusthuis, een medisch laboratorium, kinesisten en een Carrefour Express.

traversent sans protection, là où cela les arrange. De plus, le trottoir sera trop étroit pour accueillir confortablement les poussettes ou les chaises des personnes à mobilité réduite.

Je pointerai aussi l'absence de zones de livraison et de stationnement devant les commerces, ainsi que l'absence, devant les habitations, d'espace permettant les déménagements ou les livraisons. Or, dans cette partie du boulevard, on trouve deux crèches, une maison de repos, un laboratoire d'analyses médicales, des kinésithérapeutes et un Carrefour Express, qui utilisent souvent pendant plusieurs heures une des bandes de circulation.

Le stationnement en double file y est courant ; cette problématique, cumulée à la réduction de moitié du nombre de places de parking et à la suppression de la possibilité pour les riverains de se garer devant leur garage, risque d'inciter les automobilistes à stationner sur la piste cyclable ou le trottoir. Il faut avoir une vision d'ensemble !

L'objectif de sécurité est également oublié dans l'aménagement des trottoirs, qui seront au mieux maintenus dans leur largeur actuelle, voire légèrement réduits. De plus, l'imperméabilisation complète de la zone centrale va totalement à l'encontre des tendances actuelles. Là aussi, une vision est nécessaire !

Le collège ixellois avait demandé une verdurisation pour assurer un meilleur écoulement des eaux et limiter les nuisances. Ce quartier est déjà assez endommagé par les vibrations, et les nouveaux aménagements n'amélioreront pas cette situation, puisqu'il est prévu de rapprocher la première bande de circulation pour voitures des immeubles avoisinants.

Enfin, le collège ixellois avait fait d'autres remarques sur l'aménagement : des arbres plus grands, de type tilleul ou châtaignier, car cette avenue en a besoin ; le respect du vade-mecum encadrant les règles d'accès aux personnes à mobilité réduite ; la création de passages pour piétons ; etc. Rien, finalement, n'a été pris en compte.

La Commission royale des monuments et des sites (CRMS) n'a pas non plus été entendue, puisqu'elle demandait de ne pas ajouter de troisième voie, en particulier à la hauteur de Buyl ; de revoir le

Een van de rijstroken wordt vaak voor die bestemmingen gedurende verschillende uren gebruikt.

Dubbelparkeren gebeurt dan ook geregeld. Het terugschroeven van het aantal parkeerplaatsen, waardoor bewoners zelfs niet voor hun eigen garage kunnen parkeren, vergroot de kans dat op het fietspad of voetpad wordt geparkeerd. Een globale aanpak is dus nodig!

De voetpaden worden opnieuw aangelegd, zonder rekening te houden met de veiligheid: ze worden er immers niet breder op, eerder smaller. Voorts gaat de volledige impermeabilisering van de middenberm eveneens in tegen de huidige tendensen. Een globale visie ontbreekt hier eveneens.

Het schepencollege van Elsene had om groenaanplanting gevraagd om de afwatering te bevorderen en de overlast te verminderen. De wijk heeft al genoeg last van trillingen. De heraanleg zal die overlast niet verminderen, aangezien de eerste rijstrook voor het autoverkeer dichterbij de gebouwen zal worden aangelegd.

Het schepencollege had nog andere opmerkingen: de laan heeft nood aan hogere bomen: lindes of kastanjebomen; de naleving van het vademecum voor personen met beperkte mobiliteit; aanleggen van voetgangersoversteekplaatsen enzovoort. Met geen enkele van die opmerkingen werd rekening gehouden.

De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) werd evenmin gehoord. Zij vroeg geen derde rijstrook aan te leggen, het parkeren aan de linkerkant te herzien, de voetgangersoversteekplaatsen te rationaliseren enzovoort.

Waarom werd er geen rekening gehouden met de adviezen van de KCML en het schepencollege? Waarom is er geen globale visie voor de wijk?

parcage à gauche, jugé trop dangereux et qui casserait les effets voulus par la plantation d'arbres ; de rationaliser les passages pour piétons ; etc. Je ne vais pas tout citer.

Pourquoi n'a-t-on pas tenu des différents avis émis par la CRMS ou le collège communal d'Ixelles ? Pourquoi ne pas faire preuve d'un peu de vision et d'ambition et créer un projet qui intégrerait une vision globale pour ce quartier ?

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

M. Hervé Doyen.- Si je peux comprendre que les communes, les comités de quartier et les commerçants voient toujours d'un œil appréhensif des modifications importantes de leur cadre de vie, singulièrement quand on réduit les voies de circulation, je voudrais amener deux ou trois témoignages à ce propos.

Dans la commune de Jette, nous avons deux très gros boulevards, qui ont été considérés pendant longtemps comme des axes de pénétration de la ville. Je parle notamment de l'avenue de l'Exposition, qui vient de Wemmel. Aujourd'hui, nous avons supprimé les deux bandes de cette avenue et il ne reste plus qu'une seule bande de circulation à l'entrée.

Nous ne sommes pas passés de deux à une, mais nous avons supprimé la double bande pour enlever cette impression d'autoroute urbaine et pour essayer de faire remonter le plus possible en dehors de la ville les flux de voitures entrant dans la ville. Nous avons fait la même chose dans le sens sortant.

Une autre voirie régionale qui a connu nombre d'accidents mortels, c'est le boulevard de Smet de Naeyer. Ce boulevard était, jusqu'il y a dix ans, un boulevard à double voie de circulation dans les deux sens. Nous sommes passés à une voie de circulation dans les deux sens. Et, sur ce tout grand boulevard, qui est classé comme voirie principale, il n'y a pas plus d'embouteillages qu'avant.

La troisième expérience, qui pourrait vous inspirer un peu, c'est celle de Paris. La Ville de Paris a choisi de d'introduire les trams 1, 2 et 3 sur les boulevards des maréchaux. Il s'agit d'un pari exceptionnel : voilà des voiries qui ressemblaient au boulevard Général Jacques et à l'avenue de la Couronne, sans tram, qui sont devenues des

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Ik begrijp best dat gemeenten, wijkcomités en handelaars argwanend staan tegenover veranderingen in hun omgeving, vooral wanneer rijstroken verminderd worden. Toch wil ik drie tegenvoorbeelden geven.*

In Jette werden op de Tentoonstellingslaan, een belangrijke toegangsweg tot de stad, de dubbele rijstroken afgeschaft, zodat de laan minder aan een stadssnelweg doet denken. Op die manier blijft de stroom van binnenrijdende auto's zo ver mogelijk buiten de stad. Dit hebben we ook in de andere richting gedaan.

Ook op de de Smet de Nayerlaan doen zich heel wat dodelijke ongevallen voor. Tot tien jaar terug was dit een laan met dubbele rijstroken in beide richtingen. Ook hier hebben we één rijstrook afgeschaft. Toch zijn hierdoor niet meer verkeersopstoppingen ontstaan.

In Parijs tot slot heeft men drie tramlijnen ingevoerd op de Boulevards des Maréchaux. Die lanen vertonen gelijkenissen met de Generaal Jacqueslaan en de Kroonlaan, maar zonder trams. Op die manier wordt de ruimte beter benut door de verschillende gebruikers.

Op de Generaal Jacqueslaan zijn de voetpaden op sommige plaatsen niet breder dan 1,80 m, terwijl er wel twee parkeerstroken, zes rijstroken en twee tramsporen zijn.

Toch wonen er ook mensen op die laan, waar geen boom te bespeuren valt. Er moet ook iets gedaan worden aan het groene netwerk.

In een stad als Brussel hebben we dergelijke grote lanen echt niet nodig.

avenues où l'espace partagé entre les différents utilisateurs est un peu plus raisonnable.

Regardez sur Google Map à quoi ressemble le boulevard Général Jacques aujourd'hui ! C'est saisissant ! J'ai l'impression qu'à certains endroits du boulevard les trottoirs ne dépassent pas 1,80m, là où vous avez deux bandes de stationnement, six bandes de circulation et deux voies de tram.

Il y a pourtant des personnes qui habitent sur ce boulevard. Et il n'y a pas un arbre à l'horizon. Si j'étais un moineau, je ne saurais où me poser... Il faut aussi travailler au maillage vert en Région bruxelloise.

Dans une ville telle que Bruxelles, avoir des boulevards de ce gabarit n'a plus beaucoup de sens, admettons-le.

Nous sommes à la limite du discours schizophrénique. Les usagers prônent l'utilisation de la voiture tant que les transports publics ne sont pas plus fiables. Pourtant, chaque fois que l'on essaye d'améliorer les conditions de circulation des transports en commun - par la création de nouvelles lignes, en augmentant la vitesse commerciale des trams ou leur confort - justement pour les fiabiliser, ce sont les mêmes qui crient au loup.

Il est dès lors important de faire la part des choses et de nous concentrer sur notre volonté et notre politique en matière de mobilité.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'apprécie particulièrement la dernière intervention de M. Hervé Doyen. Par ailleurs, je suis toujours étonnée d'entendre l'opposition déclarer que la Région ne procède à aucune étude, ne réfléchit pas et fait n'importe quoi.

M. le président.- Ce n'est pas le cas de toute l'opposition !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est exact !

Je vais donc prendre le temps de vous expliquer en quoi le projet du boulevard Général Jacques constitue un très bel équilibre, qui profitera également aux automobilistes sur cet axe majeur.

De discussie begint stilaan schizofreen te worden: zolang het openbaar vervoer niet betrouwbaar is, neemt men liever de auto. Maar telkens wanneer we maatregelen willen nemen om het openbaar vervoer te verbeteren, schreeuwen diezelfde personen moord en brand.

We moeten de balans opmaken en ons concentreren op ons mobiliteitsbeleid.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het verbaast mij altijd wanneer de oppositie beweert dat wij geen studies uitvoeren en zomaar wat doen.*

De voorzitter.- *Niet iedereen in de oppositie doet dat!*

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

Het project voor de Generaal Jacqueslaan biedt een mooi evenwicht en zal ook voor de automobilisten gunstig zijn.

À l'heure actuelle, la capacité du boulevard Général Jacques est très faible, malgré les trois bandes de circulation en direction de Montgomery. Des comptages ont montré que le maximum recensé est d'environ 1.400 véhicules. À titre de comparaison, sur le ring, une bande de circulation peut accueillir jusqu'à 2.500 véhicules. Cela signifie donc que, sans les carrefours, le trafic (et même près du double du trafic) sur le boulevard Général Jacques pourrait circuler sur une seule bande de circulation. Telle est la réalité du terrain.

Ce qui demeure le point d'achoppement et celui sur lequel nous devons travailler, ce sont les carrefours. Ce n'est donc pas le nombre de bandes qui pose problème. Ainsi, le carrefour du boulevard Général Jacques avec l'avenue Buyl est un véritable goulot d'étranglement. Vu les différentes manœuvres souvent complexes des transports en commun, ce carrefour est excessivement difficile à gérer et constitue un entonnoir pour la fluidité de tous les trafics, en ce compris celui des transports publics.

Les deux projets - boulevard Général Jacques et avenue Buyl - qui ont fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme ont précisément pour but d'améliorer cette situation.

La proposition actualisée est cohérente. Voici les mesures qu'elle contient.

L'avenue Adolphe Buyl sera mise en sens unique, ce qui garantira une bonne fluidité des lignes de transport public, des trams 25 et 94 et du bus 71 sur cette avenue, sans toucher à la capacité du boulevard Général Jacques.

Une bonne fluidité sur l'avenue Adolphe Buyl en se contentant d'augmenter sa phase verte serait bien évidemment préjudiciable à la capacité du boulevard Général Jacques.

La création d'un site propre sur l'avenue Adolphe Buyl avec le maintien d'une circulation dans les deux sens pour les voitures présenterait un avantage limité et peu fiable pour les transports en commun et réduirait fortement la capacité de l'avenue Adolphe Buyl.

En effet, dans ce cas, le tram 25 devrait croiser le trafic automobile, ce qui nécessiterait la mise en place d'une phase spécifique dans la grille des feux. De plus, en cas de perturbation, cette phase devrait

Momenteel is de capaciteit van de laan erg beperkt, ondanks de drie rijstroken in de richting van Montgomery. De maximale telling bedraagt 1.400 voertuigen, terwijl op de Ring één rijstrook tot 2.500 wagens kan verwerken. Dat betekent dat, als er geen kruispunten zouden zijn, al het verkeer op de Generaal Jacqueslaan vlot op één rijstrook zou kunnen rijden.

Het struikelblok zijn de kruispunten en niet het aantal rijstroken. Vooral het kruispunt met de Adolphe Buyllaan is een echte flessenhals, ook voor het openbaar vervoer. Door de complexe manoeuvres van het openbaar vervoer is dit kruispunt immers erg moeilijk te beheren. De projecten voor de Generaal Jacqueslaan en de Adolphe Buyllaan zijn precies bedoeld om die situatie te verbeteren.

Het voorstel bevat volgende maatregelen.

De Adolphe Buyllaan wordt een eenrichtingsstraat. Dat moet de lijnen 25, 94 en 71 vlotter doen rijden, zonder de capaciteit van de Generaal Jacqueslaan te verminderen. Dat laatste zou gebeuren als we alleen de groenfase van de verkeerslichten op de Adolphe Buyllaan zouden verlengen. Een eigen bedding aanleggen en het verkeer in twee richtingen laten rijden, zou veel minder effect hebben voor het openbaar vervoer en zou de capaciteit van de Adolphe Buyllaan gevoelig verminderen. De verkeerslichten zouden dan immers een aparte fase moeten hebben voor tram 25.

Door de derde rijstrook kan tram 94 beter gedetecteerd worden. Daardoor kan de groenfase voor de tram accurater geregeld worden, wat ook de doorstroming van het gewone verkeer verbetert.

Overstappen wordt gemakkelijker, omdat alle bussen en trams die dezelfde richting uitrijden ook aan dezelfde haltes stoppen. Bovendien kan de programmatie van de verkeerslichten daardoor wat stabieler worden, wat ook de doorstroming ten goede komt.

Op alle kruispunten komen er beveiligde vluchtheuvels voor overstekende voetgangers. Daardoor kan de veiligheidsfase, waarin het licht zowel voor de voetgangers als voor het andere verkeer rood is, ingekort worden. De groenfase duurt wel lang genoeg om de volledige laan over te

être prolongée, ce qui porterait préjudice à l'ensemble du trafic automobile, ainsi d'ailleurs qu'à tous les autres usagers de la route.

La troisième voie permettra une meilleure détection du tram 94. De ce fait, la phase verte pour cette manœuvre, très gênante pour le trafic automobile, pourra être davantage ciblée et moins souvent accordée.

La localisation des arrêts sera optimale pour les correspondances, puisque tous les transports en commun qui empruntent la même direction s'arrêtent aux mêmes arrêts. De plus, elle permettra une programmation plus stable des feux de signalisation avec une meilleure fluidité sur le boulevard Général Jacques.

Tous les carrefours seront pourvus d'îlots sécurisés pour les traversées piétonnes, de manière à ce que le temps de rouge sécurité puisse être raccourci pour les piétons. Le temps de rouge sécurité est le temps rouge nécessaire au piéton, qui s'est déjà engagé sur la traversée, pour rejoindre le premier lieu prévu pour s'arrêter, en toute sécurité, et y attendre le prochain feu vert.

Grâce aux îlots, le lieu d'arrêt sera plus proche. Le temps rouge sécurité pourra donc être raccourci. A priori, au feu vert, le piéton aura le temps de traverser tout le boulevard.

Combinées au fait qu'outre les deux bandes de circulation, tous les carrefours seront pourvus d'une troisième bande de tourne-à-gauche, ces mesures éviteront de réduire la capacité automobile sur la Moyenne ceinture. Bien au contraire !

Outre la fluidité des transports en commun, ces projets améliorent de façon significative les aménagements pour les vélos.

Vu la présence des universités, il existe un potentiel énorme pour le report modal vers le vélo. Les infrastructures à aménager permettront donc certainement de réduire la demande en mobilité automobile dans cette zone. Je suis dès lors certaine que la situation va s'améliorer pour les automobilistes qui n'y passent pas par plaisir. Je reprends votre expression, Mme Lemesre.

À l'heure actuelle, et selon les estimations, trois à quatre fois plus de personnes traversent le carrefour

steken.

Naast de twee gewone rijstroken zal er op alle kruispunten ook een voorsorteerstrook zijn voor wie links wil afslaan. De capaciteit van de middenring zal dus niet verminderen, integendeel!

Niet alleen voor het openbaar vervoer, maar ook voor de fietsers verbetert er heel wat.

Door de universiteiten in de omgeving zijn er ook veel potentiële fietsers. Een betere infrastructuur zal het autoverkeer minder druk maken. Ook voor de automobilisten is dat goed.

Momenteel steken drie tot vier keer meer mensen het kruispunt van de Generaal Jacqueslaan en de Adolphe Buyllaan over met het openbaar vervoer als met de wagen. Zelfs al zou de capaciteit voor het autoverkeer verminderen - wat niet zo is - dan zou dat niet meteen een overdreven extra belasting voor het openbaar vervoer veroorzaken.

Bovendien wordt de capaciteit van alle lijnen verhoogd: op lijn 7 worden steeds meer de tramstellen met de grootste capaciteit ingezet, tram 94 wordt verlengd, het rollend materieel wordt verbeterd en lijn 71 wordt een tramlijn.

Dat het aantal rijstroken daalt, komt door het feit dat de haltes groter worden. Overigens is er aan de kruispunten nog steeds plaats voor twee rijstroken en een voorsorteerstrook.

De MIVB, de gemeente en Mobiel Brussel hebben de projecten uitgebreid besproken en voorgelegd aan de gewestelijke fietscommissie en de gewestelijke mobiliteitscommissie. In laatstgenoemde commissie zetelen ook vertegenwoordigers van automobilisten-verenigingen (Touring), transportverenigingen (Febetra) en de bedrijfswereld (Union des classes moyennes, BECI, Unizo). Die commissies hebben een erg positief advies gegeven.

Over de heraanleg van de Adolphe Buyllaan en de Albert Devèzesquare praten we al sinds begin deze eeuw met de gemeente Elsene. De MIVB heeft altijd gestreefd naar de beste oplossing voor alle betrokkenen: de gemeente, de omwonenden, de handelaars en de gebruikers van het openbaar vervoer.

entre le boulevard Général Jacques et l'avenue Buyl en transports en commun plutôt qu'en voiture. Même si une diminution de la capacité devait survenir pour les voitures - ce qui ne devrait pas être le cas ! -, celle-ci ne représenterait pas une charge supplémentaire significative pour les transports en commun.

De plus, une augmentation de la capacité de toutes les lignes est prévue : la ligne 7 est de plus en plus desservie par des trams ayant la plus grande capacité, le tram 94 a été et sera encore prolongé et le matériel roulant sera amélioré. Et bien entendu, il faut y ajouter la tramification de la ligne 71.

Comme je l'ai déjà dit, ce n'est pas la troisième voie, mais l'élargissement nécessaire des arrêts qui conduit à la diminution du nombre de bandes de circulation. À côté de la troisième voie, trois bandes de circulation seront d'ailleurs conservées aux carrefours (deux bandes rectilignes et un tourne-à-gauche).

Les projets ont fait l'objet de plusieurs réunions avec la STIB, la commune et Bruxelles Mobilité. En outre, le projet a également été présenté à la Commission vélo et à la Commission régionale de mobilité. Les associations des automobilistes et des transporteurs (Touring, Febetra) siègent également dans cette commission et le monde économique y est aussi représenté (Union des classes moyennes, BECI, UNIZO). Les projets ont obtenu un avis très positif de la part de ces commissions.

La question du réaménagement de l'avenue Buyl et du square Albert Devèze est en discussion avec la commune d'Ixelles depuis le début des années 2000. Le souci de la STIB dans ce dossier a toujours été de rechercher les meilleures solutions possibles avec tous les acteurs, à la fois la commune, les riverains, les commerçants et les utilisateurs des transports publics.

Pour rappel, une première demande de permis d'urbanisme avait été introduite en 2003 et avait essuyé un avis défavorable de la commune d'Ixelles. Pourtant, le projet de l'époque conservait les sens de circulation actuels, et créait uniquement une voie dédiée aux virages à gauche des véhicules grâce à un écartement entre les voies de tram.

Rappelons quand même qu'en 2004 et 2005, la STIB a mis en place un processus de concertation

Een eerste aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning in 2003, kreeg een ongunstig advies van de gemeente Elsene. Toen was er alleen sprake van een extra voorsorteerstrook voor auto's die links wilden afslaan.

In 2004 en 2005 heeft de MIVB overleg opgezet waarbij de buurtbewoners rechtstreeks bij het project betrokken werden. Zij zijn zelf tot de conclusie gekomen dat de beste oplossing erin bestond van de Adolphe Buyllaan een eenrichtingsstraat te maken, behalve voor wat het openbaar vervoer betreft. Vervolgens waren het diezelfde buurtbewoners en de gemeente die tegen dit plan protesteerden.

In 2010 werkte de MIVB samen met de gemeente een project uit waarbij niet geraakt werd aan de rijrichtingen van de Adolphe Buyllaan, maar het openbaar vervoer wel een eigen bedding kreeg. Dat project werd dan weer afgewezen door de gemeente, omdat er te veel parkeerplaatsen zouden verdwijnen en er eenrichtingsverkeer werd voorgesteld tussen de Paul Hégerlaan en de Albert Devèzesquare.

De jongste aanvraag van stedenbouwkundige vergunning door de MIVB is inderdaad gebaseerd op het advies van het gewestelijk bestuur voor stedenbouw, maar dat betekent niet dat de MIVB geen rekening heeft gehouden met de adviezen van de gemeente. In het nieuwe project verdwijnen maar twintig parkeerplaatsen meer, tegen zestig in het oorspronkelijke. Bovendien zijn de haltes in de richting van de stad op vraag van de gemeente gegroepeerd ter hoogte van de Albert Devèzesquare.

Twee richtingen behouden op de Adolphe Buyllaan naast de eigen bedding, was dan weer niet mogelijk, omdat het voetpad dan versmald zou moeten worden en dat gaat in tegen de doelstellingen van het gewest. Bovendien zou dat voor het openbaar vervoer maar een halve oplossing zijn en zou de impact op het kruispunt Adolphe Buyllaan/Generaal Jacqueslaan bijzonder groot zijn. Dit kruispunt is erg ingewikkeld en de ingediende projecten vormen een coherente oplossing.

Overigens zijn heel wat grote winkelstraten in het gewest eenrichtingsstraten, zonder dat dat de toegankelijkheid en de leefbaarheid in het gedrang

associant directement les riverains à l'élaboration du projet. Ce sont les riverains eux-mêmes qui, avec les autres acteurs, sont arrivés à la conclusion que la meilleure solution consistait à mettre l'avenue Buyl en sens unique avec un sens réservé aux transports publics. Cette formule a ensuite été remise en cause par ces mêmes riverains et la commune.

En 2010, la STIB a élaboré un projet conservant les sens de circulation de l'avenue Buyl et créant un site propre en étroite concertation avec les services communaux. Ce projet a malgré tout été refusé par le collège en raison des pertes en places de stationnement et du sens unique proposé entre l'avenue Héger et le square Devèze.

Il est vrai que la dernière demande de permis d'urbanisme a été élaborée par la STIB sur la base de l'avis remis par l'administration régionale de l'urbanisme, qui est l'autorité délivrant le permis, dans le cadre de la concertation sur ce dernier projet. Ceci ne signifie pas, bien au contraire, que les avis exprimés par la commune n'aient pas été suivis en partie. En effet, le nouveau projet n'entraîne plus qu'une perte d'une vingtaine de places de stationnement contre près de 60 dans le précédent projet, et les arrêts vers la ville ont été regroupés au niveau du square Devèze, comme le demandait la commune.

La demande de maintien du double sens avenue Buyl exprimée par la commune n'a pas été retenue, car celle-ci entraîne nécessairement la réduction de la largeur des trottoirs si un site propre est créé pour les transports publics, or ceci serait totalement contraire aux objectifs de la Région et de son plan piétons.

En outre, elle n'offre, comme je l'ai déjà expliqué dans ma réponse concernant le boulevard Général Jacques, qu'une solution limitée et peu fiable pour les transports publics et son impact sur tous les autres déplacements dans le carrefour avenue Buyl/boulevard Général Jacques sera important. Ce carrefour est très complexe. Les projets pour lesquels des demandes de permis ont été introduites représentent une solution cohérente pour y améliorer la situation de chacun.

Permettez-moi de vous rappeler que de nombreuses artères commerçantes de Bruxelles sont à sens unique sans que cela ne pose un quelconque

brengt. De MIVB en het gewest hebben er in het bijzonder op gelet om de mogelijkheden voor parkeren en leveringen zo ruim mogelijk te houden.

Uiteraard zullen de MIVB en het gewest elke nuttige suggestie van de gemeente onderzoeken. De slechte staat van de tramsporen noodzaakt ons echter om snel een beslissing te nemen.

Mevrouw Delforge, de werken aan de Adolphe Buyllaan zullen maximaal een jaar duren en die aan de Generaal Jacqueslaan een tot twee jaar. Het grote kruispunt zal in één keer heraangelegd worden tijdens de zomervakantie. Vijf jaar, zoals de gemeente beweert, is dus overdreven.

Ik sluit mij aan bij de visie van de heer Van Damme. Deze stadssnelweg moet een aangename laan worden, waar alle weggebruikers welkom zijn.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, het geplande fietspad langs de Generaal Jacqueslaan is een verhoogd fietspad, dat hoog genoeg is om wildparkeren tegen te gaan. Al kunnen er natuurlijk altijd auto's op gaan staan.

problème d'accessibilité et de vitalité commerciale. Dans le projet tel qu'élaboré, au contraire, la STIB et la Région ont eu le souci premier de conserver les possibilités de stationnement et de livraison afin de préserver l'activité commerciale.

Ceci étant, si des suggestions pertinentes et constructives sont formulées par la commune, il va de soi qu'elles seront examinées par la STIB et la Région, mais il est à présent indispensable qu'une décision soit prise, car l'état des voies de tram nécessite un renouvellement à très court terme.

Je voudrais encore répondre à quelques autres questions.

Concernant celle de Mme Céline Delforge portant sur la durée des travaux, l'estimation pour l'avenue Buyl est d'un an maximum et, concernant le boulevard Général Jacques, de une à deux années. Le grand carrefour serait, quant à lui, réaménagé en une fois pendant les vacances d'été. Il n'est donc pas question de cinq ans comme l'annonce la commune. Je comprends que les riverains craignent les travaux, mais ceux-ci ne dureront qu'un ou deux ans.

Par ailleurs, je ne puis que m'inscrire dans la vision développée par M. Jef Van Damme. L'objectif est bien de transformer une autoroute urbaine en un boulevard agréable, où tous les modes de déplacement sont les bienvenus. C'est qu'il faut réaliser à Bruxelles à différents endroits, en ce compris le boulevard Général Jacques.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, la piste cyclable prévue le long du boulevard Général Jacques sera suffisamment surélevée pour empêcher le stationnement sauvage.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Quelle sera sa hauteur ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Elle sera à la même hauteur que le trottoir. Il y aura toujours des gens qui oseront y stationner, mais ce sera clairement une piste cyclable séparée et surélevée.*

Le nombre de places de stationnement supprimées sera moins élevé qu'initialement prévu.

Mevrouw Annemie Maes.- Hoe hoog is dat dan precies?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het fietspad zal even hoog zijn als het voetpad. Er zijn mensen die overal durven parkeren, maar in principe is het duidelijk dat dit een afgescheiden en verhoogd fietspad zal worden.

Wat de vermindering van het aantal parkeerplaatsen betreft: er zullen minder plaatsen verdwijnen dan oorspronkelijk gepland.

Je ne peux pas répondre aujourd'hui à vos questions sur l'impact de l'étude.

(poursuivant en français)

M. Doyen, vous avez cité des exemples intéressants d'aménagements comparables qui ont déjà été réalisés en Région de Bruxelles-Capitale. Ceux-ci sont de nature à rassurer les mandataires des communes concernées ainsi que les riverains.

Ces aménagements sont indubitablement synonymes d'une amélioration de la qualité de vie pour tous ceux qui empruntent de tels boulevards à pied, à bicyclette ou en voiture.

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

Mme Marion Lemesre.- Je ne veux certainement pas tomber dans la caricature d'attitudes passéistes. Cependant, quand on aborde un chantier de cette ampleur avec un coût aussi important, qui aura forcément un impact sur l'activité commerciale et économique mais également sur l'habitat, tout doit être étudié. Vous dites qu'il faut privilégier la fluidité des transports en commun et je ne m'y oppose absolument pas, mais il convient aussi d'étudier comment fluidifier le trafic automobile sur des artères qui desservent le pourtour de la ville.

Il est incohérent de vouloir supprimer la circulation de transit à l'intérieur de la ville si vous n'assumez pas la fluidité du trafic automobile sur son pourtour. Je reviendrai sur ce que vous faites au boulevard Poincaré et au boulevard du Midi, car cela risque de mettre en péril toute la logique d'allègement de la pression automobile de transit dans le cœur de ville.

C'est la même crainte que je partage pour le boulevard Général Jacques. Il est vrai qu'il a besoin d'être embelli, requalifié et repensé, mais il faut le faire en intégrant la fonction du déplacement parmi tant d'autres, comme l'économie et le commerce. Les décisions sont toujours prises en tenant insuffisamment compte de leur impact économique et de la concertation avec les riverains et l'autorité communale.

Vous avez répondu à certaines attentes, comme les places de stationnement, mais on vous demandait également une amélioration en termes de

Ik kan uw vragen over het effect van de studie uiteraard niet zomaar beantwoorden.

(verder in het Frans)

Mijnheer Doyen, u hebt interessante voorbeelden aangehaald van andere grote lanen waar de situatie voor voetgangers, fietsers en auto's aanzienlijk is verbeterd. Die kunnen de gemeente en de buurtbewoners geruststellen.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Voor het opstarten van ingrijpende werkzaamheden, met een dermate hoge kostprijs, die gevolgen hebben voor de economische activiteiten en de buurt, moet een grondige studie worden uitgevoerd. U wilt in de eerste plaats een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer, maar we moeten ook analyseren hoe het autoverkeer vlotter kan rijden op de assen rondom de stad.*

Het heeft geen zin om doorgaand verkeer in de stad af te schaffen als er geen vlot verkeer rondom de stad mogelijk is. Wat u op de Poincarélaan en de Zuidlaan doet, brengt de verlichting van de druk van het doorgaand verkeer in de stad in gevaar.

Hetzelfde vrees ik voor de Generaal Jacqueslaan. Die moet weliswaar verfraaid worden en op een andere manier aangepakt, maar hierbij moet de verplaatsingsfunctie hand in hand gaan met onder meer de economische functie. Er worden beslissingen genomen zonder dat er wordt nagedacht over de economische impact ervan en zonder overleg met de buurtbewoners en de gemeentelijke overheid.

U hebt ingespeeld op een aantal verwachtingen, zoals de parkeerplaatsen, maar we vroegen ook meer groenvoorzieningen. Waarom zaait u de eigen bedding niet in?

De toenemende commerciële snelheid brengt vaak schade toe aan de levenskwaliteit van bewoners en handelaars. Het verkeer krijgt voorrang op alle

verdurisation ou d'engazonnement. Quand M. Doyen cite les boulevards des maréchaux à Paris, il s'agit d'un système d'engazonnement extrêmement coûteux, avec arrosage automatique en fonction du climat.

Nous en sommes loin au boulevard Général Jacques. Pourquoi ne prenez-vous pas dès lors cette option d'engazonnement du site propre ? Une option sans doute plus chère, mais qui peut contribuer à l'amélioration du cadre de vie.

Actuellement, trop souvent, une plus grande vitesse commerciale porte atteinte à la qualité de vie des habitants et des commerces. La circulation est pensée au détriment de toutes les autres fonctions urbaines. Il faut penser le transport public en adéquation et en harmonie avec toutes les autres fonctions de la ville.

Ce projet, en l'état, n'a pas encore intégré toutes ces dimensions et devrait être remis sur le métier. Lorsque vous défendez l'avenue Buyl à sens unique, je ne m'y oppose pas car cela concourt à la fluidification du trafic, y compris automobile. Bruxelles devrait être mieux repensée en termes de fluidification du trafic automobile par des artères à sens unique, selon le modèle parisien.

Ce choix est payant à Paris, alors qu'on y recense beaucoup plus de voitures qu'à Bruxelles. Je le répète, si Bruxelles est embouteillée, ce n'est pas tant en termes de nombre de voitures qu'en termes de nombre d'heures passées au volant. C'est cet aspect qui exige des réponses plus concrètes.

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

Mme Gisèle Mandaila.- Je remercie la ministre pour ses réponses. L'avenue Buyl doit être requalifiée. Les riverains craignent la congestion des rues avoisinantes. Les voitures qui arriveront par Delta devront désormais emprunter l'avenue Huysmans pour rejoindre l'avenue Buyl.

Tout cela a-t-il été étudié ? Vous y avez en partie répondu ; la situation est plus claire.

Quel tronçon de l'avenue Buyl sera maintenu à double sens ?

andere stadsfuncties. Het openbaar vervoer moet echter aansluiten bij al die andere functies.

Zoals het er nu uitziet, zijn nog niet al die dimensies in het project opgenomen, en moet het dus opnieuw worden bekeken. Brussel moet meer eenrichtingsassen krijgen, zoals Parijs. Dit zal leiden tot vlotter autoverkeer.

In Parijs loont die keuze, al rijden er veel meer auto's rond dan in Brussel. Als het verkeer in Brussel vastzit, dan komt dat niet zozeer door het aantal auto's dan wel door het aantal uren achter het stuur. Dit aspect moet een concrete oplossing krijgen.

De voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).- De Adolphe Buyllaan moet worden geherkwalificeerd. De buurtbewoners vrezen voor extra verkeersdruk in de omliggende straten. De auto's die van Delta komen, zullen voortaan de Huysmanslaan moeten gebruiken om de Adolphe Buyllaan te bereiken. Is dat bestudeerd?*

Op welk stuk van de Adolphe Buyllaan zal de dubbele richting worden behouden?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le tronçon compris entre le boulevard Jacques et le square Devèze.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. WILLEM DRAPS

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

concernant "le gabarit en largeur des trams de la STIB".

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

M. Willem Draps.- Tout réseau de transport, quel qu'il soit, est le produit de son évolution historique, puisqu'il dépend des normes techniques adoptées à son origine. Ainsi, le réseau actuel de tram de la STIB appartenait à l'origine à la S.A. les Tramways bruxellois, elle-même étant le résultat de la fusion ou de l'absorption d'autres sociétés.

C'est ainsi qu'il a été décidé, à l'origine, d'établir à Bruxelles un réseau de trams urbains avec des voies à écartement normal de 1.435mm et avec un gabarit urbain relativement étroit de 2.200mm de largeur. Ce n'est pas le cas dans les autres villes belges, excepté à Liège, où la voie métrique avait été choisie. Beaucoup de réseaux à l'étranger présentent un gabarit plus étroit encore, notamment en France et en Suisse.

Pendant des années, deux réseaux de tramways ont coexisté dans de nombreuses communes bruxelloises. Peu de personnes s'en souviennent encore, mais il existait à côté du réseau de la STIB celui de la défunte Société nationale des chemins de fer vicinaux, pour lequel la voie était d'un mètre de large et la largeur des véhicules de 2,32m sans que cela pose de problèmes majeurs.

Ce qui m'inquiète, c'est que depuis des années, une pratique d'élargissement systématique de l'entrevoie est pratiquée à l'occasion des travaux de renouvellement ou d'extension des voies. Cela se fait de manière quelque peu informelle, sans qu'il y

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Tussen de Generaal Jacqueslaan en de Albert Devèzesquare.*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLEM DRAPS

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

betreffende "de breedte van de trams van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps *(in het Frans).- Indertijd werd in Brussel beslist om een tramnetwerk aan te leggen met een ruimte van 1.435 mm tussen de sporen en trams van 2.200 mm breed. In de andere Belgische steden bedraagt de afstand tussen de sporen een meter. In andere landen, zoals Frankrijk en Zwitserland, zijn de sporen nog smaller.*

Gedurende heel wat jaren bestonden er in Brussel twee verschillende tramnetwerken naast elkaar: het netwerk van de MIVB en het netwerk van de voormalige Nationale Maatschappij van buurtspoorwegen, die met sporen van een meter breed en trams van 2,32 meter breed werkte.

Wat mij verontrust, is dat de voorbije jaren de ruimte tussen de sporen systematisch wordt verbreed bij een vernieuwing of uitbreiding van de sporen, zonder enig debat of formele beslissing van de regering, de administratie of de beheersorganen van de MIVB. Het doel zou zijn om op nagenoeg het hele netwerk trams 3000 en 4000 te kunnen laten rijden, die 2,30 meter breed zijn. Aangezien er niet veel verschil is tussen 2,20 en 2,30 meter en er veiligheidsmarges zijn ingebouwd, heeft niemand daar graten in gezien.

In de Waaglaan evenwel werden de sporen niet alleen vervangen door geluidsvriendelijkere sporen, maar werden de sporen ook verplaatst om op termijn trams van 2,65 meter breed te kunnen

ait eu un débat ou une décision formelle en la matière de la part de la Région, de ses ministres successifs et de leur administration, ou de la part des organes de gestion de la STIB.

L'objectif est, dans un premier temps, de faire circuler sur la quasi-totalité du réseau les trams Bombardier 3000 et 4000, d'une largeur de 2,30m. Entre 2,20 et 2,30m, compte tenu des réserves en matière de sécurité - ce qu'on appelle le diagramme tremblé -, personne n'y a vu malice !

Je voudrais à cet égard, Mme la ministre, quelque peu rectifier ce que vous disiez tout à l'heure à propos de l'avenue du Pesage à Ixelles. Sur cette artère, on ne s'est pas contenté de remplacer des voies par d'autres voies plus performantes afin de réduire le bruit et les vibrations mais, comme dans de nombreuses artères à Bruxelles, on a systématiquement déplacé les voies pour élargir l'entrevoie, avec la volonté de faire passer, à terme, non pas des véhicules de 2,3 mètres comme les trams 3000 et 4000 en circulation aujourd'hui, mais bien des tramways de 2,65 mètres de large. Seule la ville de Montpellier utilise des trams aussi larges sur son réseau.

Les travaux récemment réalisés avenue Woeste à Jette ou chaussée de Gand à Molenbeek et Berchem-Ste-Agathe iraient dans ce sens. Les travaux projetés et soumis à permis d'urbanisme, comme au boulevard Général Jacques à Ixelles ou à la rue du Ham à Uccle, seraient conçus avec le même objectif, mais, à ma connaissance, sans qu'aucune décision de principe à portée générale n'ait été prise dans ce sens.

Il est à noter que le gabarit maximum en largeur pour des tramways en Belgique avait été jusqu'ici de 2,4m, comme cela a été le cas sur les lignes vicinales d'Ostende et des plages belges.

Au niveau des véhicules routiers, on considère dans les normes internationales qu'au-delà d'une largeur de 2,5 mètres, il s'agit d'un gabarit exceptionnel soumis à des règles de circulation particulières. Or, les trams ne vont pas circuler uniquement en sites propres, puisqu'ils les quitteront à certains moments pour rejoindre la circulation routière.

Dans ce contexte, pouvez-vous confirmer ou non la volonté des services de la STIB de porter à 2,65 mètres le gabarit en largeur de ses futurs

laten rijden in plaats van de huidige trams 3000 en 4000 van 2,3 meter breed. Montpellier is momenteel de enige stad die al zulke brede trams gebruikt.

Ook de werken op de Woestelaan, de Gentsesteenweg, de Generaal Jacqueslaan en de Hamstraat zouden rekening houden met die doelstelling, maar voor zover ik weet is daarover geen algemene principepsbeslissing genomen.

De breedste trams in België waren 2,4 meter. Die werden onder meer ingezet voor het buurtverkeer in Oostende en aan de Belgische kust.

Wegvoertuigen van meer dan 2,5 meter breed worden volgens de internationale normen als uitzonderlijk verkeer beschouwd die aan bijzondere verkeersregels zijn onderworpen. Trams rijden niet altijd in eigen baan, maar ook tussen het gewone wegverkeer.

Is de MIVB van plan om in de toekomst trams van 2,65 meter breed in te zetten? Op welk niveau en op wiens initiatief is die beslissing genomen? Waarom?

Is er onderzocht welke gevolgen het inzetten van bredere trams zal hebben op de aanleg van bepaalde wegen en op de integratie van de tramlijnen in het stadsweefsel?

Op sommige wegen is het gewoon niet mogelijk om een tramlijn van die breedte aan te leggen.

Bepaalde lijnen zouden prioritair zijn, zoals lijn 7. Als men op de Churchilllaan de twee rijen bomen wil behouden, is het evenwel onmogelijk om twee tramsporen van 2,65 meter aan te leggen met de nodige veiligheidsmarges. In Brussel zijn er heel wat smalle wegen, zoals de Helmetsesteenweg en de Alsembergsesteenweg, waar een tramlijn niet altijd makkelijk te verzoenen is met de andere vervoerswijzen.

Als er op eenzelfde netwerk met trams van verschillende breedtes wordt gewerkt, moet er bovendien verschillend rollend materieel worden aangekocht. Dat is niet het beleid dat de voorkeur wegdraagt van de ingenieurs, die eerder voor eenvormigheid pleiten. Het is immers veel moeilijker om een netwerk met variabele geometrie te beheren.

tramways ? À quel niveau et à la requête de qui une éventuelle décision a-t-elle été prise dans ce sens ?

Cette pratique n'est pas neuve et a probablement été initiée depuis nombreuses années. Quelle en est la raison ? Une évaluation a-t-elle été faite des conséquences de cet élargissement sur l'aménagement de certaines voiries, et de manière plus générale, sur l'insertion des lignes de tram dans le tissu urbain ?

On réaménage une série de voiries. Or, pour certaines d'entre elles, il est radicalement impossible de réserver au site du tram une telle largeur.

On annonce que certaines lignes seraient prioritaires, notamment la ligne 7. Or, sur l'avenue Churchill, à partir du moment où l'on maintient les arbres ou que l'on doit les remplacer par d'autres dotés du même potentiel de croissance, il est impossible de prévoir deux voies d'une largeur de 2,65m, auxquelles s'ajouteraient les coefficients de sécurité de part et d'autres des véhicules.

Sur de nombreuses voiries étroites que nous connaissons à Bruxelles - chaussée de Helmet, chaussée d'Alsemberg, etc. -, la présence du tram est un élément qui ne facilite pas une coexistence entre les différents modes de transport.

Qu'en est-il de la coexistence, sur un même réseau, comme cela a déjà été le cas par le passé, de plusieurs gabarits différents ? Cela implique-t-il que l'on s'engage dans l'acquisition de matériel roulant correspondant à des normes différentes ? Or, cette politique n'a jamais eu la préférence des ingénieurs qui, pour des raisons diverses, préfèrent standardiser. Il est aussi beaucoup plus difficile de gérer un réseau à géométrie variable.

Est-il exact qu'aujourd'hui - à ma connaissance, sans décision de principe au niveau politique -, plus de deux tiers du réseau de trams seraient d'ores et déjà adaptés afin de permettre la circulation de trams parmi les plus larges ayant existé sur les différents réseaux européens ?

Discussion

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

Klopt het dat meer dan twee derde van het tramnetwerk al aangepast is om bredere trams te kunnen laten rijden?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

M. Aziz Albishari.- Je suis très intéressé par l'intervention de M. Draps et je serai très attentif à la réponse que la ministre apportera. En effet, nous avons pu constater lors de différents aménagements de l'espace public - entre autres la rue de la Brasserie et la place Flagey en 2004-2005 - que l'entrevoie avait été considérablement modifié.
Depuis lors, il semblerait que cette politique d'élargissement de l'entrevoie soit poursuivie, sans jamais avoir été confirmée par la STIB. Chaque fois qu'un mandataire local pose la question, la STIB répond évasivement, quand elle ne nie pas. La situation est telle qu'aujourd'hui, cette question est devenue une sorte de légende urbaine chaque fois qu'il est question de réaménagement de rails de tram au sein des comités de riverains préoccupés par les questions urbanistiques.

L'exemple qui revient régulièrement est celui de l'avenue Albert. En effet, l'arrêt du chantier a été motivé par la nécessité d'abattre des arbres pour, comme le précise M. Draps, proposer des écartements de voies de tram plus importants. On ne sait toujours pas, à ce jour, qui a pris cette décision, ni quand, ni où ! Avoir une réponse enfin claire à cette question m'intéresse vraiment. Cette politique est-elle bien réelle et quelle décision a-t-elle été prise à ce sujet ?

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- De tussenkomst van de heer Draps was bijzonder interessant en ik ben benieuwd naar het antwoord van de minister. Tijdens tal van projecten voor de inrichting van de openbare ruimte stelden we immers vast dat de ruimte tussen twee sporen aanzienlijk is toegenomen, zonder dat dit ooit door de MIVB werd bevestigd. Telkens wanneer een plaatselijke mandataris daarover een vraag stelt, wordt die door de MIVB ontweken of zelfs ontkend.*

Zo zou de stopzetting van de werken op de Albertlaan te wijten zijn aan het kappen van bomen om een bredere ruimte tussen de tramsporen mogelijk te maken. Tot op vandaag is het niet duidelijk wie die beslissing heeft genomen, noch wanneer of waarom.

Klopt het dat dit beleid wordt gevoerd? Welke beslissing werd daarover genomen?

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

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

M. Hervé Doyen.- Je m'inscris dans l'interpellation de M. Draps, car il y a de bonnes raisons d'être inquiet. Sur les voiries citées par M. Draps, la STIB supprimera le stationnement sur toute la longueur ! C'est la proposition peu recevable qui a été faite à la commune de Jette et cela pose un vrai problème.

Il est pertinent de poser la question sur le plan des principes. Une décision de principe, formelle, a-t-elle été prise ? À un horizon de 10, 20 ou 30 ans, le réseau de la STIB sera-t-il essentiellement formé d'une flotte de véhicules de 2,65 mètres de large. Est-on d'accord avec ce projet ?

Cela pose notamment des problèmes d'organisation générale de la maintenance d'une flotte. Une flotte d'une largeur de 2,65 mètres n'est pas une flotte d'une largeur de 2,30 mètres ! La tendance lourde étant à la standardisation, la démarche est surprenante.

De plus, l'aménagement urbain posera d'autres

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Ik sluit me aan bij de heer Draps: er is reden tot ongerustheid. Hij vernoemde een aantal wegen waar alle parkeerplaatsen zullen worden geschrapt. In Jette is dat bijvoorbeeld niet doenbaar, want daar is al een tekort aan parkeerplaatsen.*

Werd er al een formele principebeslissing genomen? Binnen enkele decennia zou de MIVB hoofdzakelijk voertuigen van 2,65 meter breed gebruiken. Gaan we daar wel mee akkoord?

Die beslissing heeft ingrijpende gevolgen. Ze is des te verrassender omdat ze ingaat tegen de neiging naar standaardisatie.

Ik ben hoegenaamd niet tegen openbaar vervoer of voor auto's, maar als de MIVB mijn gemeente toestemming vraagt om alle parkeerplaatsen in een lange straat te schrappen omdat ze er met bredere voertuigen wil rijden, moet ik toch even slikken.

problèmes. Madame la ministre, sans être un pourfendeur des transports publics, et encore moins un grand défenseur de la voiture, j'affirme qu'entre alpha et oméga, il y a de la marge. Lorsque la STIB annonce qu'elle va renouveler une rue particulièrement longue et qu'elle demande l'accord de la commune pour supprimer le stationnement sur toute sa longueur, dans l'optique d'un éventuel renouvellement de sa flotte, dans 20 ou 30 ans, pour faire circuler des véhicules de 2,65 mètres de large, il y a un souci.

Je suis donc très curieux de découvrir les réponses de la ministre.

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

M. Joël Riguelle.- Je m'inscris aussi dans cette interpellation, parce que non seulement les trams subissent cette standardisation, mais les bus aussi. J'ai pu constater à plusieurs reprises que la STIB ne se rend pas compte qu'il n'est pas possible de reculer les façades des maisons et qu'il faut laisser des trottoirs ! Il n'est pas possible de laisser indéfiniment passer des bus et des trams de grande largeur.

Ainsi, à Berchem-Sainte-Agathe, les quais des trams de l'avenue Josse Goffin qui ont été aménagés il y a seulement cinq ans viennent d'être rabotés, parce qu'à cet endroit, les bus et les trams ne parvenaient pas à se croiser. Non seulement, les bus sont larges, mais de plus, ils ont des rétroviseurs comme des oreilles d'éléphant !

Les ingénieurs semblent faire preuve d'une obsession et ne pas se rendre compte qu'il faut aussi du matériel différencié. De la même manière, dans ma commune, nous refusons une proposition de modification d'une ligne de bus qui touche Molenbeek et Berchem-Sainte-Agathe, parce que le croisement entre deux bus est manifestement impossible dans cette rue et que le parc de véhicules de la STIB ne comporte pas de bus plus étroits.

Une diversification est indispensable pour que le transport puisse s'adapter à la ville. Il faut adapter la ville à de nouveaux modes de déplacements, mais il faut aussi, dans les quartiers existants qui ont des rues plus étroites, adapter les modes de transports à la ville.

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Ik sluit me ook aan bij de interpellatie, want ook bussen krijgen te maken met voorgemelde standaardisatie. De MIVB blijkt niet te beseffen dat de gevels van de huizen niet kunnen wijken en dat de trottoirs behouden moeten blijven.*

Ingenieurs begrijpen blijkbaar niet dat ook het materiaal moet worden gedifferentieerd: de stad moet zich weliswaar aanpassen aan de nieuwe vervoerwijzen, maar in bestaande wijken met smallere straten moeten ook de vervoermiddelen aan de stad worden aangepast.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La question de la largeur des trams et de l'entrevoie est plus complexe qu'il n'y paraît. Elle ne se résume pas à un simple débat sur la largeur des trams, comme votre interpellation le démontre.

Il est exact que les anciens trams de Bruxelles avaient une largeur de 2,20m. Sur l'ancien réseau de Bruxelles, où aucune règle d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) aux arrêts n'existait, une entrevoie d'1,10m à 1,20m était généralement suffisante pour permettre le croisement des trams. De même, l'aménagement d'un arrêt de tram se limitait généralement à la plantation d'un poteau dans le trottoir.

Dès la fin des années 80 et le début des années 90, cette question a dû être revue, afin de permettre la circulation des trams T-2000, d'une largeur de 2,30m. L'augmentation de la largeur des trams était nécessaire afin de répondre à la demande croissante de capacité.

À l'époque, plusieurs tronçons ou croisements ont dû être modifiés en urgence, afin de permettre la circulation de ces nouveaux trams et ces conditions minimales ont été appliquées depuis. Dès lors, l'acquisition des trams T-3000 et T-4000, également d'une largeur de 2,30m, n'a eu aucune conséquence sur cette question. Par contre, depuis la fin des années 90, l'accessibilité des PMR est devenue, à juste titre, une préoccupation importante.

Or, pour que cette accessibilité soit correcte, les quais des trams doivent être aménagés à une distance de 55cm des rails. Pour que les véhicules autorisés à circuler sur nos voiries (dont des poids lourds qui font aujourd'hui 2,55m, sans les rétroviseurs) puissent croiser des trams à hauteur des arrêts, une largeur d'entrevoie de 1,70m minimum est requise.

Lorsque des quais doivent être aménagés en vis-à-vis, cette largeur d'entrevoie est de minimum 2,03m. Dès lors, et afin de tenir compte de l'ensemble des contraintes de sécurité et d'accessibilité et d'éviter ainsi des tracés de voies comprenant de nombreuses courbes génératrices d'usure, on considère qu'un écartement de l'ordre de

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De kwestie is niet zo eenvoudig als ze lijkt. Er komt veel meer bij kijken dan de breedte van de trams.*
Het klopt dat trams vroeger 2,20 meter breed waren. Toen werd er nog geen rekening gehouden met personen met een beperkte mobiliteit en volstond een afstand van 1,10 of 1,20 m tussen twee tramsporen, opdat tramstellen elkaar konden kruisen. Een tramhalte had destijds niet meer om het lijf dan een paal op het voetpad.

Vanaf eind jaren tachtig werden de trams breder, namelijk 2,30 m. Dat was nodig om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar openbaar vervoer. Er moesten destijds meerdere delen van het netwerk dringend worden aangepast aan de nieuwe trams. Aangezien de modellen T3000 en T4000 ook 2,30 m breed zijn, moest daarvoor niets worden aangepast.

Sinds eind jaren negentig gaat er echter ook meer aandacht naar de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit. Daartoe moeten tramperrons op 55 cm van de rails liggen. Opdat trams elkaar kunnen kruisen, moet de afstand tussen de tramsporen minstens 1,70 m bedragen. In het geval van tramperrons die tegenover elkaar liggen, moet de laatstgenoemde afstand minstens 2,03 m bedragen.

In onze buurlanden rijden er zeer vaak trams van 2,65 meter breed, zelfs in steden met smalle straten. Zulke trams bieden het voordeel van een grotere capaciteit en meer zitplaatsen.

De vraag naar openbaar vervoer is de laatste jaren sterk gestegen. De MIVB bereidt haar netwerk dan ook stilaan voor op trams met een hogere capaciteit.

Een groot deel van het netwerk werd al probleemloos aangepast. Onze opvolgers zullen de MIVB ongetwijfeld dankbaar zijn voor haar vooruitziendheid. Op sommige plaatsen was het echter onmogelijk om het netwerk aan te passen.

Het zou onverstandig zijn om in grote verkeersassen als de Gentsesteenweg niet te anticiperen op de toenemende vraag naar

1,70m est une norme permettant de tenir compte de ces paramètres.

Il est vrai que, dans les pays qui nous entourent, de très nombreux réseaux accueillent des trams d'une largeur de 2,65m, en ce compris dans des villes au tissu dense et aux rues étroites, tout comme à Bruxelles. Bâle en constitue un bon exemple. Des trams d'une telle largeur ont en effet pour avantage d'offrir à la fois plus de places assises et une plus grande capacité.

Or, vous savez combien le réseau bruxellois a connu ces dernières années une très importante croissance de fréquentation. Il est question d'une moyenne de 6% par an depuis plus de dix ans déjà. Dès lors, la STIB prépare progressivement ses infrastructures à accueillir, là où ce sera possible, des trams offrant une capacité répondant à cette croissance de la demande.

Ces adaptations ont été effectuées sur une bonne partie du réseau, sans que cela ne pose de problèmes particuliers d'aménagement. Il s'agit là d'une vision prospective dont nos successeurs seront sans nul doute reconnaissants à la STIB.

Comme vous devez le savoir, ces adaptations ne sont pas toujours possibles, compte tenu du contexte local. Ainsi, dans le cadre du renouvellement en cours des avenues Orban et Alfred Madoux, seul l'écartement compatible avec les T-3000 et T-4000 a pu être pris en compte. Il en va de même dans certaines rues de Saint-Gilles parcourues par le tram 81.

Par contre, sur des axes en pleine croissance de fréquentation, comme la chaussée de Gand ou les artères empruntées par les trams 3,4, 7 et 19, il serait inconcevable de ne pas prévoir la croissance des besoins du réseau. C'est ainsi que la rue du Ham, qui se situe dans le prolongement de l'axe de l'avenue Brugmann, doit être adaptée, comme l'ont été tout récemment dans la même logique les avenues de Wolvendael et Carsoel, en accord avec la commune concernée.

En outre, dans la mesure où une entrevoie de 1,70m est également compatible avec des trams de 2,65m, on comprendra qu'en réalité, le respect des normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite permet de facto la circulation des trams de 2,65m en voirie.

openbaar vervoer. Om die reden wordt bijvoorbeeld de infrastructuur in de Ukkelse Hamstraat, die in het verlengde van de Brugmannlaan ligt, aangepast.

Overigens geldt sowieso dat als we de normen inzake de toegankelijkheid van trams voor personen met een beperkte mobiliteit toepassen, het netwerk geschikt is voor trams met een breedte van 2,65 m.

Ik wil in elk geval duidelijk en openlijk communiceren over deze kwestie. Aangezien er nog geen openbaar debat over dit onderwerp heeft plaatsgevonden, werd in het beheerscontract met de MIVB bepaald dat de kwestie nader wordt onderzocht en dat er een duidelijke beslissing komt. Ik ben voorstander van een debat.

En tout état de cause, il est judicieux de faire la clarté sur ce débat en toute transparence. Comme il n'y a pas eu de débat public à ce sujet jusqu'à présent, il a été prévu, dans le cadre de l'article 28 du nouveau contrat de gestion de la STIB, d'examiner cette question et de décider de manière claire quels sont les axes qui devront impérativement être adaptés en ce sens. Nous appelons donc ce débat de nos vœux.

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

M. Willem Draps.- J'ai écouté avec attention la réponse de la ministre, laquelle ne me rassure pas vraiment. Elle admet qu'une proportion importante des rues a été adaptée sans aucun débat préalable, en l'absence de toute transparence.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les permis ont été délivrés pour ce faire.

M. Willem Draps.- Absolument pas ! Dans la plupart des cas, aucun permis n'a été demandé. Il avait été dit, comme pour l'avenue du Pesage, qu'il s'agirait d'un simple remplacement à l'identique. En réalité, on en a profité pour passer à une entrevoie de 1,70m. Dans de nombreux cas, donc, aucun permis n'a été demandé, sous prétexte qu'il s'agissait d'un remplacement. En réalité, l'implantation des voies a été modifiée.

En guise de justification, vous invoquez l'accès aux personnes à mobilité réduite. S'il est exact que les réseaux français, qui sont récents, ont souvent été implantés avec des gabarits larges, des réseaux anciens et performants en Allemagne et en Suisse sont parfois très étroits. Ils figurent pourtant parmi les meilleurs en termes de taux d'utilisation et de régularité. L'on ne peut donc pas généraliser en affirmant qu'un bon tram accessible aux PMR doit être un tram large.

Entre un tram de 2,30m tel que ceux qui équipent le réseau de la STIB et un tram de 2,65m, la différence est considérable. Or, le tram n'est pas seul en ville : il s'insère dans des rues où, comme l'a rappelé M. Doyen, il faut pouvoir se garer, car les voitures existent encore, qu'on les aime ou pas. Le long des artères, il faut aussi des arbres, comme cela a été rappelé tout à l'heure dans un autre débat pour le boulevard Général Jacques.

Une grande partie du réseau a été transformée en

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps *(in het Frans).- Uw antwoord stelt mij niet echt gerust. U geeft toe dat heel wat straten zijn aangepast zonder voorafgaand debat, dus zonder enige transparantie.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Daarvoor zijn vergunningen aangevraagd.*

De heer Willem Draps *(in het Frans).- In de meeste gevallen is er helemaal geen vergunning aangevraagd en werd een eenvoudige vervanging van de sporen aangekondigd, zoals in de Waagstraat, terwijl van de gelegenheid gebruik werd gemaakt om de ruimte tussen de sporen te vergroten tot 1,70 m.*

U zegt ter verantwoording dat er bredere trams nodig zijn om de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit te verbeteren. De oude tramnetwerken in Duitsland en Zwitserland zijn soms zeer smal, maar ze behoren tot de meest performante netwerken op het vlak van het aantal reizigers en de regelmaat. Een tram die goed toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit moet dus niet noodzakelijk een brede tram zijn.

Het verschil tussen een tram van 2,30 m en 2,65 m breed is enorm. De tram is bovendien niet het enige vervoermiddel in de stad. In de straten moeten ook nog auto's kunnen parkeren, moet er plaats voor bomen blijven, enzovoort.

Een groot deel van het netwerk is aangepast zonder het minste overleg. Bovendien zegt u zelf dat het niet mogelijk is om op het hele netwerk bredere trams in te zetten. Het zou volgens mij een grote vergissing zijn om de bomen langs de Albertlaan, de Churchillaan en andere lanen op te offeren voor bredere trams waarvan de noodzaak niet voldoende

l'absence de toute transparence, et vous avez montré l'impossibilité d'appliquer un gabarit uniforme à l'ensemble de ce réseau. Je souhaiterais donc que l'on prenne clairement attitude pour l'avenue Albert, l'avenue Churchill et bien d'autres, où la condamnation du caractère arboré constituerait une grave erreur.

Faire de ces artères de nouveaux boulevards Général Jacques en supprimant les arbres qui les bordent, pour permettre un gabarit de 2,65m, serait un très mauvais choix, d'autant plus que les arguments en faveur d'un gabarit de 2,65m ne me semblent pas suffisants.

Ce n'est pas cette différence de 35cm qui modifie de manière fondamentale la capacité d'un convoi. Il existe de nombreux réseaux avec des débits très importants et des capacités de transport très élevées qui n'ont pas une largeur de 2,65m.

Je retiens donc de votre réponse qu'il n'y a jamais eu de décision officielle de se lancer dans pareille politique, et ce même au sein des organes de décision de la STIB associant le conseil d'administration, le comité de gestion et les représentants du gouvernement placés sous le contrôle du parlement.

De plus, cette politique montre aujourd'hui petit à petit ses limites. Si cette politique n'a pas posé de problèmes sur certaines artères où elle a été menée très souvent sans aucun permis, nous sommes confrontés aujourd'hui à certaines voiries où elle pose problème, et donc à la difficulté de la poursuivre. Si l'on ne dispose pas d'itinéraires continus où l'on passe à ce type de gabarit, on peut s'interroger sur l'utilité de ce qui a été réalisé jusqu'à présent.

Je ne remets donc pas du tout en cause le passage à 2,30m, qui constitue une variation minime par rapport au gabarit ancien. J'attire simplement votre attention sur le fait que persévérer dans pareille direction sans réelle évaluation des conséquences dans des voiries aussi symboliques que celles citées tout à l'heure me paraît difficilement acceptable.

J'ai eu le plaisir de constater que mes préoccupations sont partagées sur différents bancs.

- *L'incident est clos.*

is aangetoond.

Die extra 35 cm zal de capaciteit van de trams niet fundamenteel wijzigen. Er zijn heel wat netwerken met een hoge frequentie en een grote capaciteit met trams van minder dan 2,65 m breed.

Ik noteer dat er nooit een officiële beslissing rond dit beleid is genomen, zelfs niet binnen de beheersorganen van de MIVB.

Dit beleid bereikt overigens stilaan zijn grenzen, aangezien het niet in alle straten kan worden toegepast. Wat voor nut heeft het om bredere tramsporen aan te leggen als de continuïteit van de trajecten niet kan worden gegarandeerd? Het lijkt mij onaanvaardbaar om in die richting verder te gaan zonder te onderzoeken welke gevolgen dit zal hebben voor bepaalde lanen met een symboolwaarde.

Het verheugt mij dat heel wat fracties mijn bezorgdheid delen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les actes racistes au sein de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- La presse a relayé des faits graves qui auraient été commis au sein de certains dépôts de la STIB. II s'agirait en particulier du dépôt de la rue de Bonne et de l'atelier moteurs de Haren. Il est question de brimades systématiques, qui se traduisent par des situations ahurissantes, telles que des outils peints aux couleurs nationales et interdits aux travailleurs d'origine immigrée, ou l'affectation systématique des ouvriers d'origine immigrée aux tâches les plus ingrates,

Par ailleurs, certains travailleurs ont l'impression qu'il existe une discrimination dans le cadre des promotions internes, au détriment des agents issus de l'immigration et au bénéfice des agents néerlandophones.

La diversité est l'une des richesses de la STIB, qui est, rappelons-le, le plus grand employeur bruxellois. C'est l'un des rares employeurs qui intègre tant la mixité de la population bruxelloise. Il est attaché à cette richesse, mais de tels faits ne peuvent laisser indifférents. Le risque est grand, en effet, de voir certaines tensions se cristalliser et provoquer des replis communautaires.

Dans la mesure où la STIB, employeur public, affiche sa volonté de promotion de la diversité et que son contrat de gestion prévoit l'élaboration d'un plan d'action en la matière, ce type d'informations nuit tant aux personnes discriminées qu'à l'image de l'entreprise.

Pouvez-vous me dire si vous avez connaissance de ces faits ? Une enquête interne a-t-elle été ouverte dans les dépôts concernés ? C'est sans doute la meilleure façon d'éclaircir la situation.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de racistische gedragingen bij de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De pers maakt melding van systematische pesterijen in de remise in de De Bonnestraat en het atelier van Haren. Zo zou gereedschap in de nationale driekleur zijn geschilderd dat arbeiders van vreemde afkomst niet mogen gebruiken en zouden zij systematisch het meest onaangename werk moeten uitvoeren.*

Ze hebben ook de indruk dat ze op interne promotie weinig kans maken, aangezien Nederlandstalige werknemers de voorkeur krijgen.

Diversiteit is net een troef van de MIVB, de grootste werkgever van Brussel. De MIVB is aan die rijkdom gehecht en kan niet onverschillig blijven tegenover die feiten. Het risico bestaat immers dat dit leidt tot spanningen.

Die berichten schaden ook het imago van de MIVB. Als publieke werkgever promoot de MIVB diversiteit. Het beheerscontact voorziet bovendien in de uitwerking van een actieplan ter zake.

Bent u op de hoogte van de feiten? Is er een intern onderzoek gestart? Zijn er maatregelen getroffen tegen de daders?

Speelt de taal en de afkomst een rol bij interne promotie?

Bevat het actieplan voor diversiteit dat in juli klaar zou zijn maatregelen tegen dergelijke vormen van discriminatie?

Quelles mesures ont-elles, le cas échéant, été prises à l'encontre des auteurs des faits dénoncés ? La représentation des agents sur la base des critères linguistique et géographique est-elle identique aux échelons inférieurs et aux échelons supérieurs accessibles au personnel des dépôts suite à des promotions internes ?

Le plan d'action pour la diversité prévu pour le mois de juillet de cette année comporte-t-il des dispositions destinées à lutter contre des discriminations de ce type ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les faits rapportés par un certain journal ne correspondent pas à la réalité. De telles publications tendent à stigmatiser des personnes là où un travail de pédagogie s'impose pour réduire les tensions.

II s'agit bien d'un différend entre personnes - auquel aucune organisation n'échappe -, lié plus spécifiquement à un conflit de générations. Il ne s'agit donc pas en l'occurrence de racisme, comme on a voulu le faire croire.

Cette tension a du reste fait l'objet d'une concertation entre l'équipe de direction et les organisations syndicales. Des initiatives ont été prises et le seront encore pour apaiser les relations entre personnes.

La STIB n'échappe malheureusement pas aux phénomènes de société que l'on observe à Bruxelles. Certains comportements s'apparentant à du racisme sont observés. La réaction de la direction de l'entreprise est systématique : aucun acte, geste ou attitude raciste ou discriminant n'est toléré et les sanctions sont appliquées.

Par ailleurs, des phénomènes de radicalisation identitaire de nature religieuse qui ne sont pas conformes à certains prescrits juridiques, comme le règlement de travail ou la législation anti-discrimination, sont également observés.

Dans un cas comme dans l'autre, la STIB entend agir avec vigilance et fermeté. Ainsi, le comité de la diversité a été relancé, des formations originales

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De feiten van een artikel in een bepaalde krant stemmen niet overeen met de werkelijkheid. Dergelijke publicaties hebben de neiging om mensen te stigmatiseren, terwijl ze meer baat zouden hebben bij pedagogie.*

Het gaat wel degelijk om een meningsverschil dat te maken heeft met een generatieconflict, en niet om racisme.

Er vond bovendien overleg plaats tussen directie en vakbondsorganisaties. Er werden en zullen nog maatregelen worden genomen om de gemoederen te bedaren.

De MIVB ontsnapt helaas niet aan maatschappelijke fenomenen die zich in Brussel voordoen. Er komt wel degelijk racistisch gedrag voor. De reactie van de directie is in dat geval duidelijk: elke vorm van racistisch of discriminerend gedrag wordt bestraft.

Er worden eveneens vormen van radicalisering in de religieuze identiteitsbeleving die niet in overeenstemming zijn met het arbeidsreglement en de antidiscriminatiewetgeving vastgesteld.

In beide gevallen wil de MIVB streng optreden. Zo werd het diversiteitscomité opnieuw opgericht, werden er opleidingen over diversiteit georganiseerd en zijn er tal van initiatieven genomen om de lange traditie van tolerantie en samenwerking binnen de MIVB in stand te kunnen houden.

à la diversité ont été développées et toute une série d'initiatives seront mises en place pour entretenir le bien-vivre ensemble et perpétuer la longue tradition de tolérance de la STIB, reconnue depuis toujours pour sa grande ouverture à la diversité dans sa politique des ressources humaines.

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

Mme Céline Delforge.- Je me réjouis d'entendre qu'un problème entraîne des réactions et que l'on choisit la voie de la pédagogie face à des équilibres fragiles de plus en plus mis à mal par des phénomènes externes à la STIB.

Si des faits répréhensibles sont commis, il est positif qu'ils soient sanctionnés. Ce qui me rassure encore plus, c'est d'entendre qu'un travail de concertation est entrepris pour réduire les tensions. J'espère que l'on poursuivra dans ce sens.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "le bilan de ces quatre années de législature en matière de politique de taxis et la situation globale du secteur".

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

M. Joël Riguelle.- Nous avons pu vivre récemment un nouvel épisode de la saga des taxis bruxellois dans nos rues. Mon interpellation avait été déposée auparavant, à la suite d'autres événements.

Les prises de position et les menaces de certains exploitants de taxis quant à de futures grèves, mais aussi la saga ininterrompue autour de cette corporation depuis que je fais partie de cette assemblée, m'amènent à vous interpeller sur une question fondamentale qui me semble devoir être posée.

Après toutes ces années de négociations, de

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het verheugt me dat zo'n probleem reacties teweegbrengt en dat er wordt gekozen voor de weg van de opleiding. Externe fenomenen brengen het kwetsbare evenwicht binnen de MIVB immers steeds meer in gevaar.*

Als er strafbare feiten worden gepleegd, is het goed dat die worden bestraft. Dat er daarnaast ook overleg wordt gepleegd om de spanning te verminderen, stelt me nog meer gerust.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de balans na vier jaar zittingsperiode wat het taxibeleid betreft en de algemene toestand in de sector".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- De hervormingen in de taxisector veroorzaken heel wat heisa en stakingen.*

Er wordt nu al jaren onderhandeld met de sector. Er komen concrete, positieve voorstellen van de overheid. Ik vraag me echter af of de taxisector in zijn huidige vorm kan blijven voortbestaan. Door de vele zelfstandige uitbaters en de wildgroei van taxicentrales is het zeer moeilijk om de sector te reguleren.

Ik heb het vermoeden dat heel wat mensen uit de sector helemaal geen zin hebben om normen na te

pressions, de manifestations, de réactions à fleur de peau, mais aussi de propositions concrètes et parfois constructives, je pose très clairement la question iconoclaste du statut global de cette profession essentielle à la vie économique bruxelloise. Doit-on encore laisser le secteur en l'état, ce qui implique des exploitants indépendants, des chauffeurs isolés, des centrales multiples, etc., quand on voit la difficulté de gérer un secteur aussi essentiel ?

En effet, je me demande finalement si certaines personnes du secteur ont vraiment la volonté de s'insérer dans la norme, de respecter les règles et de faire vivre cette profession dans le respect de ceux qui l'exercent comme de celui de leurs clients !

Au mois d'avril dernier, un article de presse annonçait qu'entre 2010 et 2012, le nombre de procès-verbaux dressés par les contrôleurs de Bruxelles Mobilité a doublé, passant de 540 à 1.100. Sur ces 1.100 procès-verbaux, seuls 660 ont été rédigés à l'encontre de chauffeurs de taxis. Les autres l'ont été contre des particuliers, ce qui indique que les contrôles visent à la qualité du service et aux attitudes respectueuses de la clientèle. Nous nous en réjouissons.

(Mme Céline Delforge, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Toutefois, parmi les chauffeurs de taxis verbalisés, un quart roulait sans avoir rempli les feuilles de route, un cinquième n'avait pas de véhicule en ordre et quinze pour cent ne disposaient pas sur eux de la preuve de qualification nécessaire, comme un permis de conduire ! Les autres raisons qui peuvent donner lieu à une amende sont le non-respect des franchises ou la piraterie, qui consiste à venir de la périphérie chercher des clients sur le territoire bruxellois.

En outre, nous avons appris la semaine dernière que Taxis United, l'Association des taxis bruxellois (ATB) et l'Union professionnelle des exploitants de taxis et taxis camionnettes (UPETTC), constituant le noyau dur des associations de taxis bruxelloises au sein du conseil consultatif, appelaient à la manifestation.

Ces associations dénonçaient le non-respect des accords signés le 29 janvier et réclamaient un moratoire pour l'ensemble de l'accord sectoriel,

leven en respect voor taxichauffeurs en klanten op te brengen.

In april las ik in de krant dat het aantal processen-verbaal opgesteld door de controleurs van Mobiel Brussel tussen 2010 en 2012 was verdubbeld. Van de 1.100 processen-verbaal waren er slechts 660 aan taxichauffeurs gericht. De rest was aan privépersonen gericht. Met de controles wil Mobiel Brussel dus vooral de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren.

(Mevrouw Céline Delforge, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

Van de geverbaliseerde taxichauffeurs had een kwart zijn reisblad niet ingevuld. Bij een vijfde van de chauffeurs was het voertuig niet in orde en 15% had niet de juiste kwalificaties.

Afgelopen week vernamen we dat de drie belangrijkste Brusselse taxiverenigingen tot een staking hadden opgeroepen.

De verenigingen beweren dat de overeenkomst van 29 januari niet wordt nageleefd, eisen uitstel voor de invoering van het sectoraal akkoord en willen dat de directrice van de Directie Taxi's bij Mobiel Brussel wordt ontslagen. Blijkbaar zijn zulke intimidaties schering en inslag in de sector.

Als de taxisector van goede wil is en de normen wil naleven, moet ze aanvaarden dat het Brussels Gewest controles uitvoert en regels oplegt. Ik ben ervan overtuigd dat een groot deel van de mensen in de sector het daarmee eens is.

Als de sector blijft dwarsliggen, is het misschien beter om een gewestelijk taxi-agentschap op te richten dat de werkgever zou worden voor alle taxichauffeurs, voertuigen ter beschikking zou stellen, opleidingen zou organiseren enzovoort. De Londense taxisector is op die manier georganiseerd. Het zou een einde maken aan de wantoestanden.

Ik weet dat het een provocerende stelling is, maar volgens mij is er een revolutie nodig om een behoorlijk functionerende taxisector mogelijk te maken.

Mijn interpellatie gaat dus over de toekomst van de sector, gebaseerd op de evaluatie van het taxibeleid

ainsi que la démission de la directrice de l'administration du taxi. Il semble que ce genre d'intimidations devienne légion quand il s'agit de faire valoir certaines revendications du secteur.

Aujourd'hui, je m'interroge. Y a-t-il une véritable volonté de faire ce métier correctement, dans le respect des règles et des gens qui en dépendent, clients ou chauffeurs ? Dans l'affirmative, il faut une fois pour toutes que les exploitants acceptent les contrôles et la guidance de la Région, qu'ils respectent les règles et qu'ils respectent leur clientèle. Je suis persuadé qu'une bonne partie du secteur le souhaite.

Si la réponse est négative, ne faudrait-il pas envisager une centralisation du service des taxis sous la forme d'une agence régionale ? Elle deviendrait, de facto, le patron de ces travailleurs, mettrait à leur disposition des véhicules, moyennant une formation et une reconnaissance des compétences, comme à Londres, et mettrait ainsi durablement un terme à ces tensions, insupportables pour le service au public comme pour la clientèle ?

Je sais que ma question est iconoclaste, mais le secteur n'a-t-il pas besoin d'une révolution pour être enfin à la hauteur de l'ambition européenne de la Région de Bruxelles-Capitale ?

Mon interpellation porte donc sur l'avenir du secteur, au départ du bilan de la politique des taxis de cette législature et des précédentes, car vous n'êtes qu'un maillon d'une chaîne longue de vingt ans déjà, ainsi que sur les mesures prises par le gouvernement pour que ce secteur trouve enfin sa vitesse de croisière.

Sous cette législature, dans quels domaines des progrès ont-ils été enregistrés pour l'assainissement et la stabilisation du secteur ? A-t-on réduit significativement la marge de fraude ? Le climat global des relations sociales entre employeurs et travailleurs s'est-il amélioré ?

Autrement dit, sort-on davantage du travail au noir et de l'exploitation ? Quelles sont les décisions prises récemment par le gouvernement et leurs échéances, notamment pour répondre aux dernières manifestations des chauffeurs de taxis ?

van de afgelopen regeerperiodes, en over de maatregelen die de regering wil nemen om het niveau van de sector op te krikken.

Werd er tijdens deze regeerperiode vooruitgang geboekt? Evolueren we naar een gezonde, stabiele sector? Wordt er minder gefraudeerd? Zijn de relaties tussen werkgevers en werknemers verbeterd?

Is het zwartwerk gedaald? Worden de chauffeurs minder uitgebuit? Welke beslissingen nam de regering naar aanleiding van de recente weerstand van de taxichauffeurs?

Discussion

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

M. Jamal Ikazban.- L'interpellation de M. Riguelle a le mérite d'ouvrir un débat intéressant. Je ne sais pas s'il faut créer une agence ou "nationaliser" le secteur du taxi, comme on le dit dans d'autres contrées, mais il est certain que la déclaration de politique générale indique que le secteur doit être amélioré, grâce à la lutte contre la précarité des chauffeurs. Il est aussi prévu de rendre le secteur du taxi complémentaire au réseau des transports publics.

J'ai déjà interpellé la ministre à plusieurs reprises sur ce sujet et je voudrais donc me joindre à l'interpellation de M. Riguelle. Je pense que beaucoup d'avancées ont été obtenues dans le secteur. Mme la ministre a introduit plusieurs innovations, sans avoir l'air d'y toucher : la question de la visibilité des taxis a suscité de longs débats, mais vous avez uniformisé les taxis bruxellois, même si le spoutnik était bien plus identifiable dans son ancienne formule et que sa dernière version connaît quelques problèmes techniques.

Vous êtes sortie avec succès du débat difficile concernant la visibilité, même si des groupuscules ont mené la lutte jusqu'à la dernière minute. Les accès autorisés aux sites propres de la STIB sont également bien plus nombreux à l'heure actuelle. Il en va de même pour les places de parking réservées aux taxis. On peut toujours faire plus, mais on ne peut pas dire qu'aucune avancée n'a été enregistrée durant cette législature.

Une étude a clairement démontré que les taxis bruxellois étaient les moins chers. Si nous voulons lutter contre la précarité du métier, nous devons agir au niveau du tarif. Un pas intéressant a été franchi en la matière.

Le gros problème, que je constate en permanence et qui vient parfois perturber la vie des Bruxellois et le secteur lui-même, c'est celui de la représentativité. Je n'aimerais pas être à votre place : on ne sait plus à qui on parle ! Tant que ce problème n'est pas réglé, vous aurez beau trouver des accords intéressants et des avancées significatives sur des sujets difficiles, vous n'aurez rien. Selon la police, ils étaient 200 à manifester,

Bespreking

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

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- De algemene beleidsverklaring geeft duidelijk aan dat er aan de taxisector moet worden gesleuteld, door de armoede onder de chauffeurs te bestrijden en het aanbod af te stemmen op het openbaar vervoer.*

Er is al heel wat vooruitgang geboekt. Ondanks veel tegenkanting heeft de minister voor visuele uniformiteit gezorgd en dat is goed. De MIVB heeft eigen beddingen laten aanleggen waar ook taxi's mogen rijden en er zijn ook meer parkeerplaatsen voorbehouden voor taxi's.

Een studie toont aan dat de Brusselse taxi's de goedkoopste zijn. We moeten dus aan het tarief sleutelen als we het beroep willen steunen. Er is al een interessante stap in die richting gezet.

Het grote probleem is de vertegenwoordiging. Ik zou niet in uw plaats willen zijn. Zolang dat probleem niet van de baan is, is alle moeite voor niets. Volgens de politie hebben 200 van de 1.400 belanghebbenden betoogd. De betogers vertegenwoordigden niet de hele sector, maar twintig auto's kunnen wel de hele stad platleggen.

sur 1.400. Les manifestants n'étaient pas représentatifs du secteur, mais il suffit de vingt voitures pour tout bloquer !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ils ne représentent pas 20% du secteur.

M. Jamal Ikazban.- Je ne dis pas qu'il ne faut pas tenir compte de la minorité, mais vous êtes ministre et vous devez pouvoir avancer ! Le secteur subit les conséquences de cette situation. Je n'ai pas vu les images de cette manifestation, mais la dernière fois, j'ai été choqué : on arrêtait des taxis qui ne participaient pas à la grève à coups de pied dans les portières. C'est scandaleux ! J'ai fait savoir aux représentants du secteur que j'ai rencontrés que c'était dramatique pour leur image. Je sais pourtant que certains font des efforts.

La proposition de M. Riguelle est intéressante, car elle suscite le débat : prendre les choses dans l'autre sens, aller vers des labels, récompenser ceux qui font des efforts pour avoir des véhicules propres ou traiter convenablement leur personnel. Sur ce plan aussi, nous devons nous préoccuper de certains problèmes.

Il y a eu des avancées, mais le problème sur lequel nous butons et qu'il faut régler, c'est celui de la représentativité. C'est une épée de Damoclès. Cinq véhicules suffiraient à bloquer la circulation ! Vous ne pouvez pas être à la merci du moindre chantage. Cela donne une image exécrable du secteur.

Je vous encourage à poursuivre vos efforts et à entamer une réflexion globale et intéressante sur l'avenir des taxis.

Il faut surtout éviter d'avoir des cailloux dans la chaussure. C'est très bien de faire place à la discussion, à la négociation et à la concertation, parce que cela fait partie de la tradition de ce pays et de cette Région, mais il faut aussi savoir mettre le holà et savoir qui est qui, et qui représente quelle partie du secteur.

En effet, ce dernier est assez complexe.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ze vertegenwoordigden nog geen 20% van de sector.*

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Ik zeg niet dat u geen rekening moet houden met die minderheid van taxichauffeurs. Deze keer heb ik geen beelden van de betoging gezien, maar de laatste keer was ik geschokt. Taxi's die niet wilden deelnemen aan de betoging, kregen toen voetschoppen tegen hun autodeuren te verwerken. Ik heb de vertegenwoordigers van de sector laten weten dat die agressieve houding hun imago geen goed heeft gedaan.*

Het voorstel van de heer Riguelle is positief omdat het een debat op gang brengt. Men zou labels kunnen invoeren of beloningen kunnen uitloven voor wie zijn voertuig netjes onderhoudt of zijn personeel goed behandelt.

Er is vooruitgang geboekt maar het probleem van de vertegenwoordiging is nog niet opgelost. U mag niet toegeven aan chantage.

Ik steun u in uw verdere pogingen om de toekomst van de sector veilig te stellen.

Overleg en onderhandelingen zijn een traditie in dit land en dit gewest, maar het moet wel duidelijk zijn wie precies wie vertegenwoordigt.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Depuis le début de la législature, nous avons voulu travailler en collaboration avec le secteur, afin d'améliorer tant la qualité de vie des chauffeurs et exploitants d'un service de taxis que l'image des taxis bruxellois. C'est ainsi que de nombreux projets ont vu le jour, dont un certain nombre ont déjà abouti.

Une étude de la rentabilité du secteur a été réalisée par une firme extérieure. Ses résultats, basés sur des chiffres officiels, ont été présentés au comité consultatif du secteur des taxis. On ne peut que constater la description très pessimiste du secteur en question : on peut presque parler d'une faillite.

Des recommandations ont été formulées. L'une d'elles portait sur une plus grande transparence du secteur. Dans tous les domaines, c'est cette transparence accrue qui pourra véritablement l'aider. Tant que régnera un certain flou, nous ne pourrons jamais l'aider. Or, il faut que le secteur soit rentable, car beaucoup de personnes vivent du métier de chauffeur de taxi.

Conformément à l'accord intervenu au début de cette législature, nous avons également augmenté les tarifs chaque année depuis 2010. Récemment, le tarif 1 est passé à 1,80 euro. Selon les recommandations de l'étude, il serait utile de continuer à travailler sur la fixation des tarifs. Il ne s'agit pas forcément de les augmenter, mais de les simplifier. Peut-être faut-il se contenter d'un tarif unique, tout en permettant quelques suppléments pour certaines prestations. Tout cela est en cours de discussion et j'ai à cœur de travailler en concertation avec le secteur.

De nombreux projets ont été mis en œuvre à propos de la qualité et de l'image du taxi bruxellois. Nous avons ainsi développé une charte de bonne conduite du chauffeur bruxellois, que tous les chauffeurs doivent signer pour obtenir leur certificat de capacité.

Là aussi, nous avons noté quelques mécontentements, car certains jugent que cette bonne conduite doit aller de soi. Nous pensons cependant que chacun doit s'engager en signant cette charte visant à améliorer le service rendu aux clients.

Cette charte reprend une série d'obligations prévues par la réglementation régionale. Une nouvelle

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Vanaf het begin van de legislatuur wilden we samenwerken met de sector om zowel de levenskwaliteit van de taxichauffeurs en -exploitanten als het imago van de Brusselse taxi's te verbeteren.*

Een externe firma maakte een rentabiliteitsstudie van de sector. De resultaten, op basis van officiële cijfers, werden voorgesteld aan het Raadgevend Comité voor de taxi's. Het verdict is uiterst pessimistisch: de sector zou bijna failliet zijn.

Er werden een aantal aanbevelingen geformuleerd. Een ervan had betrekking op een grotere transparantie binnen de sector. Transparantie is immers noodzakelijk voor het overleven van de sector.

In overeenstemming met het akkoord bij het begin van de legislatuur verhoogden we vanaf 2010 jaarlijks de tarieven. Volgens de aanbevelingen moeten die niet noodzakelijk worden opgetrokken, maar moeten ze vooral eenvoudiger worden. Een eenheidstarief met toeslagen voor bepaalde prestaties is een mogelijk denkspoor. Hierover worden gesprekken gevoerd met de sector.

Er werden tal van projecten opgezet voor de verbetering van de kwaliteit en het imago van de Brusselse taxi. Zo stelden we een gedragscode voor de taxichauffeurs op, die elke chauffeur moet ondertekenen om een bekwaamheidsattest te krijgen.

Niet iedereen was het daarmee eens, omdat een goed gedrag vanzelfsprekend zou zijn. Toch vinden we dat eenieder zich moet engageren en de gedragscode ondertekenen.

De gedragscode bevat een aantal verplichtingen die zijn opgenomen in de gewestelijke regelgeving. Er is ook een nieuwe raamklever uit, waarop de tarieven maar ook de rechten van de klant worden vermeld. Binnenkort komen er bij de staanplaatsen informatieschelpen met alle informatie over de werking van de Brusselse taxi's.

Er gaat ook meer aandacht uit naar de mening van de gebruikers, onder de vorm van een gebruikerscomité en een periodieke tevredenheidsbarometer.

affichette est également sortie, reprenant, outre les tarifs, les droits des clients. Une coquille d'information devrait bientôt se trouver près des stationnements de taxis. Les clients y trouveront toutes les informations concernant le fonctionnement du taxi bruxellois.

Une attention accrue a également été portée à l'avis des usagers, par la création d'un comité d'usagers et d'un baromètre de satisfaction périodique.

Une nouvelle identité visuelle a été mise en place, permettant rapidement de distinguer les taxis bruxellois des taxis pirates et périphériques, et facilitant le contrôle de ces derniers. Nous voulons absolument privilégier les taxis bruxellois à Bruxelles. Ce sont les seuls qui peuvent exercer ce métier dans notre Région. Des taxis de l'extérieur peuvent déposer des clients, mais en aucun cas en charger d'autres.

Mon administration a ainsi renforcé les contrôles à l'égard des taxis non bruxellois, notamment à la gare de Bruxelles-Midi, où des contrôles sont souvent organisés.

La composition et le fonctionnement du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur ont été revus en 2011 dans le but d'assurer une meilleure représentativité des différents acteurs du secteur des taxis. Même ceux qui ont fait grève siègent au sein de ce comité, car ils répondent aux conditions d'adhésion, notamment avoir au minimum 50 adhérents. Le message que nous désirons réaffirmer est que les problèmes doivent être discutés et résolus au sein du comité, et non dans la rue.

Depuis quelques mois, des amendes administratives sont infligées, tant à l'encontre des chauffeurs et exploitants d'un service de taxis qu'à l'encontre des particuliers. Ainsi, un particulier qui se gare sur un emplacement de taxi peut se voir infliger une amende de 75 euros.

Mon administration continue à lutter activement contre les diverses pratiques illégales, telles que la concurrence déloyale, le refus des petites courses ou le forfait-location, à savoir la location du taxi au chauffeur salarié. Cette pratique d'exploitation est absolument interdite, mais elle est malheureusement monnaie courante. Dans ce but, de nouveaux contrôleurs ont été engagés et le

Er werd een nieuwe visuele identiteit gelanceerd, zodat er een beter onderscheid kan gemaakt worden tussen de Brusselse taxi's, piratentaxi's en taxi's uit de rand. Deze laatste mogen wel klanten afzetten in Brussel, maar geen nieuwe klanten meenemen.

Mijn administratie is erin geslaagd de controle op niet-Brusselse taxi's te versterken.

De samenstelling en werking van het regionaal comité van advies voor de taxi's en de verhuurde voertuigen met chauffeur werd in 2011 herzien teneinde een betere vertegenwoordiging van de verschillende actoren mogelijk te maken. Problemen moeten immers binnen het comité en niet op straat worden besproken.

Sinds een aantal maanden worden er administratieve boetes opgelegd, zowel tegen taxichauffeurs en -exploitanten als tegen particulieren.

Mijn administratie blijft de talloze illegale praktijken actief bestrijden. Hierbij denken we aan oneerlijke concurrentie, weigering van korte ritten en huurforfait. Er werden meer controleurs ingezet en de dienst geschillen werd versterkt.

We willen de sector ook transparanter maken. Het ontwerp van besluit voor een digitale taximeter werd reeds meermaals voorgesteld in het comité van advies. Op 18 juni laatstleden bracht het merendeel van de leden een positief advies uit.

De nieuwe taximeter leidt tot administratieve vereenvoudiging, omdat het schriftelijke ritblad erdoor verdwijnt. Op die manier wordt het voor de exploitant eenvoudiger om de lonen te berekenen, de chauffeurs op te volgen, enzovoort. Ook overtredingen in verband met de ritbladen zullen afnemen.

De taximeter drukt automatisch een volledig ontvangstbewijs voor de klant af. Ook de sociale en fiscale administratie kan de meegedeelde gegevens beter controleren, daar ze automatisch worden geregistreerd.

Die laatste maatregel werd niet unaniem goedgekeurd binnen het comité. De drie taxiverenigingen (ATB, UPETTC en Taxis United) zijn gekant tegen de plaatsing ervan zonder

service du contentieux de l'administration a été renforcé.

Notre volonté est également de rendre le secteur plus transparent. Un projet d'arrêté imposant un taximètre digital (taximètre numérique) est en cours et a été présenté à plusieurs reprises au comité consultatif. Le 18 juin dernier, la majorité des membres du comité consultatif a donné un avis favorable. Ce nouveau taximètre devrait faciliter la vie des chauffeurs et exploitants.

Il s'agit d'une simplification administrative, qui supprimera la feuille de route écrite. Cela facilitera la gestion de l'entreprise pour l'exploitant, en termes de calculs des salaires, du suivi des chauffeurs, etc. Le nouveau taximètre va également limiter les infractions en lien avec les feuilles de route, tels que celles déjà citées dans cette commission : feuille de route incomplète, courses non inscrites, etc.

Ce taximètre imprimera automatiquement un reçu complet à l'attention du client, qui rehaussera l'image des taxis bruxellois. Les administrations fiscales et sociales pourront aussi plus aisément vérifier les données communiquées, puisqu'elles seront enregistrées automatiquement.

Cette dernière mesure, j'en conviens, ne fait pas l'unanimité au sein du comité consultatif. Le noyau dur, représenté par trois organismes professionnels (Taxis United, ATB et UPETTC), s'oppose à l'installation du taximètre digital sans apporter d'arguments pertinents. Il s'agit pourtant d'un système avantageux, tant pour les clients que pour les chauffeurs et exploitants. Ce système a été introduit il y a plus de deux ans en Flandre et fonctionne très bien.

Sachez que les menaces de grève ne sont pas de nature à perturber notre volonté politique. Par ailleurs, suite à différentes réunions avec les principaux intéressés, nous avons déjà ouvert de nouveaux sites propres. D'autres le seront encore bientôt.

Dans la mesure du possible, les nouveaux sites sont ouverts aux taxis dès leur création. En ce qui concerne les voiries communales, nous avons contacté les communes et la Ville de Bruxelles afin qu'elles ouvrent autant de sites propres pour bus que possible. Tous les sites propres ne peuvent

afdoende argumenten. Nochtans is het een systeem dat voordelen biedt voor zowel de klanten als chauffeurs en exploitanten. In Vlaanderen werkt het al twee jaar bijzonder goed.

Stakingsdreigingen kunnen onze politieke wil niet verstoren. Naar aanleiding van gesprekken met de voornaamste betrokkenen hebben we reeds nieuwe eigen beddingen geopend. Binnenkort volgen er nog meer.

Voor zover mogelijk worden die vanaf de aanleg ervan opengesteld voor taxi's. Wat de gemeentewegen betreft hebben we de gemeenten en Brussel-Stad gevraagd om zoveel mogelijk eigen beddingen toegankelijk te maken voor taxi's. Wegens veiligheidsredenen is dit echter niet altijd mogelijk.

Sinds het begin van de legislatuur hebben we bovendien ongeveer 75 extra taxistandplaatsen gecreëerd.

We werken voorts nog aan tal van projecten die erop gericht zijn de sector aanvullend te maken aan het openbaar vervoer.

cependant pas être accessibles aux taxis, pour des raisons de sécurité.

Enfin, je souhaite également souligner qu'un nombre considérable d'emplacements de taxi supplémentaires a été créé : environ 75 de plus par rapport au début de la législature.
Je pourrais poursuivre en vous exposant les projets que nous avons dans le domaine des congrès à Bruxelles, avec le secteur des hôtels, avec Collecto ou les services nocturnes de taxis. Nous essayons de trouver différents développements au secteur des taxis, en le rendant complémentaire aux transports publics. J'ai l'intention de poursuivre mon travail dans cette direction.

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

M. Joël Riguelle.- Je vous remercie pour vos réponses. Nous sommes sur la même longueur d'onde.

- L'incident est clos.

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

INTERPELLATION DE M. PAUL DE RIDDER

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

concernant "l'insécurité routière à proximité de la porte de Ninove et dans le quartier Heyvaert".

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

M. Paul De Ridder *(en néerlandais).- Le 16 mai 2013, Dirk Berckmans, conseiller communal à Molenbeek, vous a envoyé un courrier, ainsi qu'à votre collègue Bruno De Lille, au sujet de l'insécurité routière aux abords de la porte de Ninove et du quartier Heyvaert.*

À l'arrêt Triangle, les automobilistes en provenance de l'extérieur de la Ville de Bruxelles

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

De heer Joël Riguelle *(in het Frans).- Het verheugt mij dat we op dezelfde golflengte zitten.*

- Het incident is gesloten.

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DE RIDDER

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

betreffende "de verkeersonveiligheid in de omgeving van de Ninoofsepoort en in de Heyvaertwijk".

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

De heer Paul De Ridder.- Op 16 mei 2013 stuurde Molenbeeks gemeenteraadslid Dirk Berckmans een brief naar u en uw collega Bruno De Lille over de verkeersonveiligheid in de omgeving van de Ninoofsepoort en de Heyvaertwijk.

De toestand daar is op meerdere vlakken gevaarlijk. Dit geldt in het bijzonder voor de halte Driehoek. Automobilisten die uit Brussel-Stad komen en die

qui veulent rejoindre la Petite ceinture ou le quai de l'Industrie, entrent en conflit avec les transports en commun. La circulation des usagers faibles et des cyclistes est également entravée, sur une chaussée de Ninove toujours très fréquentée.

Par ailleurs, les piétons doivent traverser un trop grand nombre de passages pour piétons en très peu de temps. La situation est inacceptable pour les personnes âgées et à mobilité réduite.

Dans le quartier Heyvaert aussi, la situation est intenable. Les riverains subissent les nuisances sonores des camions transportant des voitures d'occasion, qui traversent plusieurs fois par jour le quartier.

Comment comptez-vous améliorer la situation à l'arrêt Triangle, tant pour les automobilistes que pour les cyclistes ?

Comment améliorerez-vous la situation à la porte de Ninove pour les personnes âgées et à mobilité réduite ?

Mi-2012, vous aviez annoncé que le commerce de voitures du quartier Heyvaert déménagerait d'ici 2015 aux abords immédiats du Port de Bruxelles. Ce délai sera-t-il respecté ? Quelles sont les prochaines étapes et quand seront-elles réalisées ?

Un grand parc doit être aménagé à la porte de Ninove. Qu'en est-il de ce projet ?

La porte de Ninove devait être entièrement réaménagée d'ici la fin 2013. Comment se déroule la procédure du permis d'urbanisme ? Le calendrier sera-t-il respecté ? Quelles sont les prochaines phases ? Quelle est la position de Beliris concernant ce réaménagement ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Mon administration a pu prendre*

voorbij de halte Driehoek terug naar de Kleine Ring of naar de Nijverheidskaai willen rijden, komen in conflict met het openbaar vervoer. Ook de zwakke weggebruikers en de fietsers worden hier gehinderd. Dit alles uitgerekend op de ontzettend drukke Ninoofsesteenweg.

Voetgangers moeten bovendien te veel zebrapaden oversteken op zeer korte tijd. Al lopend lukt dat misschien, maar voor bejaarden en rolstoelgebruikers is de situatie onaanvaardbaar. Het is er ook onveilig voor spelende kinderen. Zij geraken te gemakkelijk bij het drukke verkeer en de afsluiting aan het kanaal is niet voldoende.

Ook in de Heyvaertwijk is de situatie onhoudbaar. Zo ondervinden de buurtbewoners steevast geluidshinder door de talloze vrachtwagens met tweedehandsauto's die meerdere keren per dag door de wijk rijden. Nochtans had u beloofd de autohandel in de Heyvaertwijk aan te pakken!

Hoe wilt u de verkeerssituatie verbeteren aan de halte Driehoek, zowel voor de automobilisten als voor de fietsers?

Hoe zult u de verkeerssituatie aan de Ninoofsepoort verbeteren voor bejaarden en rolstoelgebruikers?

Midden 2012 kondigde u aan dat de autohandel in de Heyvaertwijk tegen 2015 zou verhuizen naar een terrein in de onmiddellijke omgeving van de Haven van Brussel. Zal die planning gerespecteerd worden? Wat zijn de volgende stappen en wanneer worden die uitgevoerd?

Aan de Ninoofsepoort zou een groot park komen. Hoever staat dit project?

De Ninoofsepoort zou tegen eind 2013 helemaal heraangelegd worden. Hoe verloopt de procedure voor de stedenbouwkundige vergunning? Zult u het streefdoel van eind 2013 halen? Wat zijn de volgende fasen? Wat is het standpunt van Beliris over de heraanleg?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mijn bestuur heeft bij een aantal gelegenheden, onder

connaissance des difficultés rencontrées par les piétons et les cyclistes aux abords de la porte de Ninove.

Bien que Beliris ait introduit une demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement complet de ce carrefour, Bruxelles Mobilité a entre-temps réalisé une étude pour la sécurisation temporaire des lieux. Ces travaux de sécurisation ont été réalisés fin 2011.

Dans ce cadre, aucune mesure spécifique n'a été prise, comme l'abaissement des bordures aux traversées. Ces préoccupations devraient cependant être abordées dans le projet Beliris.

Dans son avis rendu dans le cadre de l'enquête publique, Bruxelles Mobilité a insisté pour que toutes les mesures en faveur des personnes à mobilité réduite soient intégrées au projet Beliris de manière correcte et optimale.

Concernant le quartier Heyvaert, le contrat de gestion du Port prévoit l'acquisition d'un terrain de 6,5ha sur la rive droite de l'avant-port pour le transport des voitures d'occasion vers Anvers.

Le projet de parc constitue une part essentielle du projet Beliris.

L'enquête publique relative au projet Beliris a eu lieu pendant l'été 2011. La commission de concertation s'est réunie en septembre 2011. L'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) a délivré début 2013 un article 91 à Beliris pour introduire une demande de plans modifiés.

Beliris est donc en train de modifier les plans en vue d'obtenir le permis d'urbanisme. Il me semble dès lors peu probable que les travaux débutent fin 2013.

meer in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de gemeente, kennis kunnen nemen van de moeilijkheden die voetgangers en fietsers in de omgeving van de Ninoofsepoort ondervinden.

Hoewel Beliris een aanvraag van stedenbouwkundige vergunning heeft ingediend voor de volledige herinrichting van dit kruispunt, heeft Mobiel Brussel ondertussen een studie voor de tijdelijke beveiliging ervan verricht. De beveiligingswerken (markeringen, signalisatie, verbreding van verkeerseilanden, voetpaduitstulpingen, enzovoort) werden eind 2011 uitgevoerd.

Bij die werkzaamheden werden er geen specifieke maatregelen genomen, zoals de vernieuwing of de verlaging van de stoepen aan de oversteekplaatsen. Die bekommernissen zouden evenwel in het eindproject van Beliris aan bod moeten komen.

Mobiel Brussel heeft er in zijn advies in het kader van het openbaar onderzoek in elk geval op aangedrongen dat alle maatregelen ten bate van personen met een beperkte mobiliteit op een correcte en optimale wijze opgenomen zouden worden in het Belirisproject.

De beheersovereenkomst van de Haven voorziet in de aankoop van een terrein van 6,5 ha op de rechteroever van de voorhaven voor het transport van tweedehandswagens naar de haven van Antwerpen. Wij werken dus wel degelijk aan de verhuizing van die economische activiteit uit de Heyvaertwijk.

Het parkproject is een wezenlijk onderdeel van het Belirisproject.

Het openbaar onderzoek over het Belirisproject vond plaats in de zomer van 2011. De overlegcommissie is samengekomen in september 2011. Het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) heeft begin 2013 een artikel 91 afgegeven aan Beliris. Dat is een aanvraag van gewijzigde plannen, waardoor wordt vermeden dat de hele procedure moet worden overgedaan.

Beliris past dus de plannen aan om de stedenbouwkundige vergunning te kunnen krijgen. Het lijkt mij dan ook weinig waarschijnlijk dat de werkzaamheden eind 2013 zullen aanvangen. Alles

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

M. Paul De Ridder *(en néerlandais).- Le déménagement du commerce de voitures d'ici 2015 est-il réaliste ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Le terrain, toujours en négociation, doit d'abord être acheté. Dès que nous en disposerons, le projet deviendra plus concret.*

Dans l'intervalle, nous discutons également avec le secteur du quartier Heyvaert. À l'exception d'un marchand automobile, tous sont disposés à déménager, mais il est prématuré d'avancer une date.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "l'évaluation de l'application des clauses sociales dans les marchés publics".

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

INTERPELLATION DE M. BEA DIALLO

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

hangt nu af van het moment waarop Beliris de gewijzigde plannen indient. Daarna zal er hopelijk snel een oplossing komen voor de situatie aan de Ninoofsepoort.

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

De heer Paul De Ridder.- Is een verhuizing van de autohandel tegen 2015 realistisch?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Eerst moet het terrein nog aangekocht worden. Daar wordt nog over onderhandeld. Zodra we over het terrein beschikken, zal het project concreter worden.

Ondertussen praten we ook met de sector in de Heyvaertwijk. De meeste autohandelaars, met één uitzondering, zijn bereid te verhuizen. Hopelijk kunnen we ook die ene autohandelaar overtuigen. Een datum hiervoor opgeven is voorbarig.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de evaluatie van de toepassing van de sociale clausules in de overheidsopdrachten".

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER BEA DIALLO

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

concernant "les travaux sur la chaussée d'Ixelles et l'accès pour les PMR".

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

betreffende "de werken op de Elsensesteenweg en de toegankelijkheid voor de PBM's".

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

QUESTIONS ORALES

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

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".

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "les locaux et espaces inutilisés dans le métro bruxellois".

QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

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

concernant "le vol des gsm dans le métro bruxellois".

MONDELINGE VRAGEN

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

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".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de onbenutte lokalen en ruimtes in de Brusselse metro".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de diefstal van gsm's in de Brusselse metro".

QUESTION ORALE DE MME ELKE ROEX

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

concernant "l'entretien de la piste cyclable le long du canal".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELKE ROEX

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

betreffende "het onderhoud van het fietspad langs het kanaal".

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 "l'utilisation de taxis par des personnes à mobilité réduite".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "het taxigebruik door mensen met een beperkte mobiliteit".

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "le réaménagement définitif du quai de Veeweyde".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de definitieve heraanleg van de Veeweidekaai".

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 "le site propre de l'avenue d'Auderghem".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de eigen baan op de Oudergemselaan".

M. le président.- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

_____

De voorzitter.- De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.

_____