



**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 3 JUILLET 2013**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 3 JULI 2013**

—

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	10	INTERPELLATIES	10
- de Mme Brigitte De Pauw	10	- van mevrouw Brigitte De Pauw	10
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "l'organisation de formations ciblées à l'anticipation dans la conduite dans le cadre du Plan d'actions bruxellois 2011-2020 pour la sécurité routière".		betreffende "het organiseren van gerichte opleidingen over anticiperend rijden in het kader van het Brussels verkeersveiligheid Actieplan 2011-2020".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Brigitte De Pauw.</i>	11	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>	11
- de M. Philippe Pivin	14	- van de heer Philippe Pivin	14
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "le cadre juridique de la Journée sans voiture".		betreffende "het juridisch kader van de autoloze dag".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Philippe Pivin.</i>	16	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Philippe Pivin.</i>	16
QUESTIONS ORALES	20	MONDELINGE VRAGEN	20
- de M. Arnaud Pinxteren	20	- van de heer Arnaud Pinxteren	20

<p>à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,</p> <p>concernant "les interruptions de service du réseau Villo".</p>		<p>aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,</p> <p>betreffende "de dienstonderbrekingen bij het Villo-netwerk".</p>	
<p>- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p>	22	<p>- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p>	22
<p>à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,</p> <p>concernant "l'intégration d'une composante électrique dans les Villo".</p>		<p>aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,</p> <p>betreffende "de inbouw van een elektrische component in de Villo-fietsen".</p>	
<p>- de M. Philippe Pivin</p>	28	<p>- van de heer Philippe Pivin</p>	28
<p>à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,</p> <p>concernant "le comptage routier 2012-2013 réalisé sur une période de 8 mois qui a débuté en septembre 2012".</p>		<p>aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,</p> <p>betreffende "de telling van het auto-verkeer 2012-2013 gedurende een periode van acht maanden met ingang in september 2012".</p>	
<p>INTERPELLATIONS</p>	32	<p>INTERPELLATIES</p>	32
<p>- de M. Didier Gosuin</p>	32	<p>- van de heer Didier Gosuin</p>	32
<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'évaluation de l'application des clauses sociales dans les marchés publics".</p>		<p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de evaluatie van de toepassing van de sociale clausules in de overheidsopdrachten".</p>	

<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels</i> , ministre, M. Didier Gosuin .	33	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels</i> , minister, de heer Didier Gosuin .	33
- de M. Bea Diallo	36	- van de heer Bea Diallo	36
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les travaux sur la chaussée d'Ixelles et l'accès pour les PMR".		betreffende "de werken op de Elsensesteenweg en de toegankelijkheid voor de PBM's".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels</i> , ministre, M. Bea Diallo .	38	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels</i> , minister, de heer Bea Diallo .	38
- de M. Willem Draps	40	- van de heer Willem Draps	40
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les travaux à l'avenue Woeste".		betreffende "de werken op de Karel Woestelaan".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels</i> , ministre, M. Willem Draps .	42	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels</i> , minister, de heer Willem Draps .	42
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	46	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	46
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la faillite d'une importante entreprise au Port de Bruxelles".		betreffende "het faillissement van een groot bedrijf in de Haven van Brussel".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels</i> , ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven .	48	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels</i> , minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven .	48

- de M. Benoît Cerexhe	51	- van de heer Benoît Cerexhe	51
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les concertations entre la STIB et De Lijn sur les tracés des lignes de tram que projette cette dernière sur le territoire de la Région bruxelloise".		betreffende "het overleg tussen de MIVB en De Lijn over de trajecten van de tramlijnen die De Lijn plant op het grondgebied van het Brussels Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Benoît Cerexhe, Mme Brigitte Grouwels, ministre.</i>	55	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Benoît Cerexhe, mevrouw Brigitte Grouwels, minister.</i>	55
- de Mme Danielle Caron	58	- van mevrouw Danielle Caron	58
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la mobilité des personnes âgées ou handicapées sur la voie publique".		betreffende "de mobiliteit van de bejaarden of gehandicapten op de openbare weg".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Danielle Caron, M. Jamal Ikazban, président.</i>	59	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, mevrouw Danielle Caron, de heer Jamal Ikazban, voorzitter.</i>	59
- de Mme Carla Dejonghe	63	- van mevrouw Carla Dejonghe	63
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la concertation entre l'asbl Bruksellive et la STIB dans le cadre du prolongement de la ligne de bus N18".		betreffende "het overleg tussen de vzw Bruksellive en de MIVB in het kader van de verlenging van buslijn N18".	
Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	63	Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	63

concernant "les plans de déplacements pour les événements Bruksellive et Couleur Café".		betreffende "de evenementvervoerplannen van Bruksellive en Couleur Café".	
QUESTIONS ORALES	64	MONDELINGE VRAGEN	64
- de M. Benoît Cerexhe	64	- van de heer Benoît Cerexhe	64
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'état lamentable de la fresque 'The Magic City' de Jean-Michel Folon à la station de métro Montgomery".		betreffende "de jammerlijke toestand van het fresco 'The Magic City' van Jean-Michel Folon in metrostation Montgomery".	
- de M. Jef Van Damme	66	- van de heer Jef Van Damme	66
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les locaux et espaces inutilisés dans le métro bruxellois".		betreffende "de onbenutte lokalen en ruimtes in de Brusselse metro".	
- de Mme Danielle Caron	69	- van mevrouw Danielle Caron	69
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le vol des gsm dans le métro bruxellois".		betreffende "de diefstal van gsm's in de Brusselse metro".	
- de Mme Elke Roex	71	- van mevrouw Elke Roex	71
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "l'entretien de la piste cyclable le long du canal".		betreffende "het onderhoud van het fietspad langs het kanaal".	
- de Mme Carla Dejonghe	74	- van mevrouw Carla Dejonghe	74
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'utilisation de taxis par des personnes à mobilité réduite".		betreffende "het taxigebruik door mensen met een beperkte mobiliteit".	
- de M. Jef Van Damme	74	- van de heer Jef Van Damme	74
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le réaménagement définitif du quai de Veeweyde".		betreffende "de definitieve heraanleg van de Veeweidekaai".	
- de Mme Céline Delforge	77	- van mevrouw Céline Delforge	77
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le site propre de l'avenue d'Auderghem".		betreffende "de eigen baan op de Oudergemselaan".	
- de Mme Béatrice Fraiteur	79	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	79
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le taux d'occupation des parkings pour vélos installés à proximité des stations de métro".		betreffende "de bezettingsgraad van de fietsstallingen in de buurt van de metrostations".	
- de M. Jef Van Damme	81	- van de heer Jef Van Damme	81
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk	

<p>Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,</p>	83	<p>Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,</p>	83
<p>concernant "l'interdiction des quads en Région de Bruxelles- Capitale".</p>		<p>betreffende "het verbod op quads in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".</p>	
<p>- de Mme Sophie Brouhon</p>	83	<p>- van mevrouw Sophie Brouhon</p>	83
<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p>		<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p>	
<p>concernant "la sécurité routière place Sainte-Croix à Ixelles".</p>		<p>betreffende "de verkeersveiligheid aan het Heilig Kruisplein in Elsene".</p>	
<p>- de Mme Sophie Brouhon</p>	84	<p>- van mevrouw Sophie Brouhon</p>	84
<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p>		<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p>	
<p>concernant "la réservation temporaire d'emplacements de taxi et du parking souterrain de Flagey pour l'événement Audi".</p>		<p>betreffende "het tijdelijk voorbehouden van taxiplaatsen en de ondergrondse parking aan Flagey voor het Audi-evenement".</p>	

*Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, troisième vice-présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, derde ondervoorzitter.*

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "l'organisation de formations ciblées à l'anticipation dans la conduite dans le cadre du Plan d'actions bruxellois 2011-2020 pour la sécurité routière".

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (*en néerlandais*).- *Le Plan d'actions bruxellois 2011-2020 pour la sécurité routière a pour principal objectif de diminuer de moitié le nombre de victimes de la route d'ici à 2020. Et ce n'est pas une sinécure. En 2008 et 2009, il y a en effet eu 65 décès et 415 personnes grièvement blessées.*

Dans ce plan d'actions vous aspirez à une ville à taille humaine, avec une grande qualité de vie. La circulation et la sécurité routière sont primordiales à cet égard. Le groupe CD&V est entièrement d'accord avec vous à ce propos et il attend beaucoup des mesures que vous avez mises en place pour de diminuer effectivement de moitié le nombre de victimes de la route.

Dans le plan d'actions pour la sécurité routière, Il est notamment question de formations à la conduite défensive à destination d'entreprises, d'administrations publiques et de sociétés de

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "het organiseren van gerichte opleidingen over anticiperend rijden in het kader van het Brussels verkeersveiligheid Actieplan 2011-2020".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Het Brusselse Verkeersveiligheidsactieplan 2011-2020 heeft als voornaamste doelstelling een halvering van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2020. Gelet op de cijfers is dat geen sinecure. Zo kwamen in 2008 en 2009 zo'n 65 mensen om in het verkeer en raakten maar liefst 415 personen zwaargewond.

Als reactie op die bedroevende cijfers besliste de Brusselse regering op uw voorstel om op 24 maart 2010 opnieuw een Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid op te starten. Dit proces verliep in samenwerking met verschillende instanties en experts betrokken bij de Brusselse verkeersveiligheid, zoals de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB), het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), de Bond Beter Leefmilieu (BBL) en Mobiel Brussel.

Daar werden alle maatregelen van 2003 en 2007

transports publics.

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

Ces groupes cibles sont ceux qui ont les plus mauvaises statistiques.

Les formations doivent améliorer la capacité de conduite des usagers de la route et leur apprendre un comportement adéquat au volant. L'importance d'un comportement préventif ne doit pas être sous-estimée. Il donne des résultats positifs en matière de sécurité routière. Où en est l'organisation de ces formations ?

Quelles mesures avez-vous prises pour diminuer le nombre de victimes de la route ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *L'organisation de formations ciblées à la conduite défensive figure dans le plan*

geëvalueerd en bijgestuurd in het actieplan van 2010. Dat resulteerde in een nieuw Actieplan verkeersveiligheid, dat de Brusselse regering op 28 april 2013 heeft goedgekeurd.

In dit actieplan stelde u te streven naar een stad op maat van mensen, een stad met een hoge levenskwaliteit waar mensen zich goed en veilig voelen. Verkeer en verkeersveiligheid zijn daarbij heel erg belangrijk. De CD&V-fractie treedt u daarin volledig bij. Elk slachtoffer is er natuurlijk één te veel. Mijn fractie verwacht dan ook veel van de concrete acties en maatregelen die u op poten zet in het kader van de verkeersveiligheid, zodat u de doelstelling kan halen om het aantal verkeersslachtoffers te halveren tegen 2020.

Het Verkeersveiligheidsplan spreekt onder meer over gerichte opleidingen op het vlak van anticiperend rijden voor ondernemingen, overheidsadministraties en openbaarvervoermaatschappijen.

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

Dit zijn de doelgroepen die het hoogst scoren in de ongevallenstatistieken.

De opleidingen moeten de rijvaardigheid van de weggebruikers verhogen en hen een aangepast rijgedrag aanleren. Het belang van een preventief en anticiperend rijgedrag mag zeker niet onderschat worden. Het levert significante positieve resultaten op inzake verkeersveiligheid. Hoever staat het met de organisatie van die gerichte opleidingen?

Welke maatregelen hebt u genomen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Het organiseren van gerichte opleidingen over anticiperend rijden staat inderdaad in het

d'actions pour la sécurité routière 2011-2020, qui a pour objectif d'améliorer la conduite automobile de tous les usagers de la route et de les convaincre d'adopter des comportements préventifs. L'organisation de formations à la conduite défensive à destination des entreprises, des administrations publiques et des sociétés de transports publics répondent à cet objectif.

Une énorme avancée au niveau de la sécurité routière peut être effectuée si les usagers de la route adoptent une conduite défensive, mais il n'est pas évident de les y contraindre. J'ai dès lors formé des groupes cibles spécifiques.

Un budget de 18.000 euros a donc été libéré pour offrir les formations 'Road safety at work' proposées par l'ISBR aux entreprises et administrations publiques de la Région. À ce jour, vingt séminaires ont été dispensés et/ou commandés.

Le nouveau contrat de gestion 2013-2017 liant la Région et la STIB comprend un chapitre consacré à la sécurité routière. Il y figure, au point relatif aux formations, que la STIB s'engage à offrir à ses conducteurs des formations spécifiques visant à leur rappeler les règles existantes et à les sensibiliser à propos des comportements dangereux et inadéquats. Un bilan des actions menées sera effectué annuellement, et le premier bilan sera effectué début 2014.

Des formations de rappel du Code de la route destinées aux seniors sont également proposées aux communes qui en font la demande. En 2011, un cours de conduite est venu s'ajouter au volet théorique. Cela permet en effet de montrer aux seniors comment réagir en situation et d'éviter le danger. Ces formations sont accueillies très positivement et les seniors se sentent ainsi plus en sécurité dans la circulation, ce qui leur permet également d'avoir des réactions plus adaptées.

Le Plan stratégique Taxi pour les années 2011-2014 prévoit également qu'une formation à la conduite écologique deviendra obligatoire pour l'obtention et le renouvellement d'un certificat de capacité.

Par ailleurs, une formation à la conduite écologique - qui prône une conduite souple et préventive, respectueuse des vitesses - peut être

Verkeersveiligheidsactieplan 2011-2020. Het actieplan beoogt een verbetering van de rijvaardigheid van alle weggebruikers en wil hen overtuigen een preventief en anticiperend rijgedrag aan te nemen. Onder die operationele doelstelling hoort de organisatie van gerichte vormingen preventief rijden ten behoeve van ondernemingen, overheidsadministraties en maatschappijen voor openbaar vervoer.

Wanneer weggebruikers voorzichtig en anticiperend rijden, kan dit de verkeersveiligheid enorm verbeteren, maar anticiperend rijgedrag is moeilijk af te dwingen. Het zwaartepunt van de acties die ik in dit verband gevoerd heb, ligt dan ook op het vormen van specifieke doelgroepen.

Zo werd er een budget van 18.000 euro vrijgemaakt voor de opleidingen 'Road Safety At Work' die aangeboden worden door het BIVV aan ondernemingen en overheidsadministraties. Tot op heden werden twintig workshops besteld, waarvan al verschillende werden gegeven. De thema's die aan bod komen, zijn snelheid, stress en agressiviteit, verstrooidheid en het verkeersreglement.

Het beheerscontract 2013-2017, afgesloten tussen het gewest en de MIVB, bevat een hoofdstuk gewijd aan de verkeersveiligheid, meer bepaald artikel 64, pagina's 134 tot 136. Onder het deel 'vorming' verbindt de MIVB zich ertoe de bestuurders van bussen, trams en interventievoertuigen specifieke opleidingen aan te bieden die gericht zijn op het opfrissen van de verkeersregels, het sensibiliseren over verkeersonveilig en onaangepast gedrag. Elk jaar zal een balans van de acties worden opgemaakt. Dat gebeurt voor het eerst in het voorjaar van 2014.

Er worden ook opfrissingscursussen over het verkeersreglement voor senioren aangeboden aan de gemeenten die daarvoor een aanvraag indienen. In 2011 werd de theoretische cursus aangevuld met een praktische rijcursus. Op die manier kan de begeleider in het verkeer de bejaarden duidelijk maken hoe ze moeten reageren en gevaarlijke situaties kunnen vermijden. Ik heb al een paar keer gepraat met bejaarden die aan de cursus hebben deelgenomen. Ze ervaren die cursus als heel positief. Hij wordt op een constructieve manier gegeven, helemaal niet bestraffend. De bejaarden voelen zich nadien een stuk veiliger in het verkeer. Het probleem is immers dat ze vaak onaangepast

intégrée à un label de qualité.

Nous œuvrons donc à améliorer la sécurité routière par le biais d'actions ciblées.

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Quelles communes se sont-elles inscrites pour les formations de rappel du Code de la route destinées aux seniors ? Le projet est-il toujours en cours ?*

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Il n'y a pas que des communes qui s'y sont inscrites.*

Plusieurs formations ont été dispensées et/ou commandées en français et en néerlandais. Celles-ci ont pour thèmes la conduite sous influence, le stress et l'agressivité - l'agressivité au volant vient en effet souvent du stress -, la distraction au volant, le Code de la route, et la vitesse.

Voici la liste de ceux qui ont demandé ces formations : la commune de Jette (quatre cours), Total en a demandé (deux cours), Umicore (quatre cours), la Croix rouge (quatre cours), la VUB (deux cours), la Société du logement de la Région bruxelloise (quatre cours). Le CPAS de Watermael-Boitsfort en a demandé plusieurs pour le mois d'octobre et le CPAS de Molenbeek a posé des questions mais n'a encore rien demandé.

Il est possible d'offrir davantage de cours. Les communes ont été informées de l'offre de la Région.

reageren, precies omdat ze zich onveilig voelen.

Het Taxibeleidsplan 2011-2014 voorziet eveneens in een verplichte opleiding ecologisch rijden voor het behalen en het verlengen van het bekwaamheidscertificaat van taxichauffeur.

Een opleiding ecologisch rijden kan een onderdeel van een kwaliteitslabel vormen. Via die opleiding wordt de boodschap uitgedragen dat men best een soepele en preventieve rijstijl aanhoudt en de snelheid matigt.

Het is dus duidelijk dat we overtuigd zijn van de positieve gevolgen van anticiperend rijden op de verkeersveiligheid. We hebben er met gerichte acties trachten werk van te maken.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- U zei dat u opfrissingscursussen over het verkeersreglement voor senioren aanbiedt aan gemeenten die daarvoor een aanvraag indienen. Welke gemeenten hebben hierop ingetekend? Loopt het project nog steeds?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Niet alleen gemeenten tekenen daarop in. Ik bezorg u de volledige deelnemerslijst.

De gemeente Jette geeft het goede voorbeeld. Die gemeente heeft voor haar ambtenaren zowel een cursus over rijden onder invloed besteld, als een cursus over stress en agressiviteit, en dat in beide landstalen. We merken immers dat verkeersagressie vaak uit stress voortkomt.

Total heeft een workshop over snelheid en een workshop over afleidingen in het verkeer aangevraagd, beide in het Frans. De cursussen vonden op 4 en 6 juni 2013 plaats. Umicore heeft twee workshops over afleidingen in het verkeer in het Frans en in het Nederlands aangevraagd, en twee workshops over het verkeersreglement, zowel in het Frans als in het Nederlands.

Het Rode Kruis heeft vier keer ingetekend, namelijk op 22, 23, 27 en 30 mei 2013. Het waren workshops over snelheid en workshops over stress en agressiviteit, telkens in het Frans.

De VUB vroeg twee workshops over stress en agressiviteit in het Nederlands op 24 en 27 mei. Het OCMW van Watermaal-Bosvoorde heeft een aantal cursussen besteld voor de maand oktober. De data moeten nog worden bevestigd.

De Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij heeft vier workshops besteld, namelijk twee over snelheid en twee over agressiviteit.

Het OCMW van Molenbeek heeft ook vragen gesteld, maar we wachten nog op de bestelbon.

Er is zeker ruimte om nog meer cursussen aan te bieden. De gemeenten werden schriftelijk geïnformeerd over het aanbod van het gewest.

Als men hen nog op andere manieren een duwtje in de rug kan geven, is dat natuurlijk een goede zaak.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "le cadre juridique de la Journée sans voiture".

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

M. Philippe Pivin.- Je fais partie de ceux qui apprécient Bruxelles lors du Dimanche sans voitures et non de ceux qui la fuient ce jour-là. Comme à beaucoup de Bruxellois, l'événement me permet de découvrir notre trépidante ville d'une façon plus calme. Mon propos n'est pas de poser un jugement de valeur, d'autant que sur le plan de l'efficacité, on peut douter de l'objectif de réduction de la circulation. Bruxelles se place au sommet des villes embouteillées. Je ne suis donc pas certain que le nombre de véhicules ait diminué depuis la mise

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "het juridisch kader van de auto-loze dag".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *De Auto-loze Zondag is de gelegenheid bij uitstek om onze stad op een rustigere manier te kunnen verkennen. Men kan zich echter afvragen of het evenement wel een reële impact heeft. Brussel behoort immers tot de steden met het grootste aantal files, en dat is niet verbeterd sinds de invoering van de Auto-loze Zondag. Toch kunnen dergelijke initiatieven op mijn steun rekenen.*

Ik zou willen dat het initiatief binnen een wettelijk

en place du Dimanche sans voitures. Quoi qu'il en soit, toutes les initiatives de ce type-là emporteront évidemment mon soutien.

Je souhaiterais toutefois que ce genre d'action s'organise dans un cadre légal, réglementaire et rassurant pour tous les usagers : le cycliste que je suis ce jour-là, le piéton et même l'automobiliste disposant d'une dérogation. Depuis plusieurs années, je vous interpelle régulièrement sur la question. En 2010 déjà, je vous avais sensibilisé à l'impuissance de la police face à des comportements que je qualifie d'inciviques comme circuler sans être titulaire d'une dérogation. Je vous avais aussi interpellé sur l'efficacité de la signalisation du 30km/h.

En 2010, 2011 et 2012, vous m'avez répondu que tout était sous contrôle et que l'organisation fonctionnait sans problème. Comme bon nombre d'autres Bruxellois et de mandataires, j'ai donc été surpris de la récente sortie du procureur du Roi, lorsqu'il a déclaré qu'on devait considérer cette journée comme dangereuse, compte tenu du manque de dispositions légales effectives encadrant son organisation. Il avait également évoqué par écrit le problème de la sanction des comportements constatés, le problème de l'information et de son déficit par signalisation. Vous vous souviendrez de l'annonce dans la presse de l'annulation de cette journée considérée comme illégale.

À la suite de la sortie du procureur du Roi, une querelle juridique s'est engagée afin de départager le vrai du faux et l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) s'en est mêlée. Entre-temps, le mal était fait. Je regrette personnellement que vous n'ayez pas anticipé les critiques du procureur du Roi car, rappelons-le, je les avais moi-même exprimées il y a trois ans.

Quand le procureur a soulevé le problème, vous avez déclaré que "des engagements étaient pris pour répondre aux éléments avancés par le procureur du Roi". C'est donc bien la preuve qu'il était nécessaire d'apporter des corrections à un dispositif que vous décriviez pourtant auparavant comme "parfaitement fiable, opérationnel et complet".

Je voudrais opérer une mise au point : en comparant les dispositions des ordonnances que

en reglementair kader wordt georganiseerd. Dat zou alle weggebruikers geruststellen. In 2010 deed ik reeds melding van de onmacht van de politie tegenover verscheidene vormen van onbehoorlijk gedrag, zoals autorijden zonder over een toelating te beschikken. Ik uitte ook kritiek op de naleving van de snelheidsbeperking van 30 km/u.

In 2010, 2011 en 2012 antwoordde u dat alles onder controle was en dat de organisatie perfect verliep. Het verbaasde me dan ook dat de procureur des Konings onlangs stelde dat de Autoloze Zondag een gevaarlijke dag is, omdat er onvoldoende doeltreffende wettelijke bepalingen zijn om de organisatie in goede banen te leiden. Hij wierp ook het probleem van de bestraffing op, van de informatie en de ontoereikende signalisatie. U herinnert zich nog wel dat in de pers werd aangekondigd dat de dag zou worden afgeschaft omdat hij onwettelijk was.

Die uitspraak deed een juridische strijd ontstaan en ook de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) was erbij betrokken. Het kwaad was echter geschied. U had de kritiek van de procureur kunnen vermijden aangezien ik die drie jaar geleden al had geuit.

U hebt op de kritiek van de procureur gereageerd door te zeggen dat er engagements waren aangegaan om in te spelen op de elementen die hij naar voor had geschoven. Dat bewijst dus wel degelijk dat het nodig was om correcties aan te brengen aan een systeem dat u als perfect betrouwbaar, operationeel en volledig had omschreven.

Kan men stellen dat de 30 km/u-borden conform en efficiënt zijn? Op welke wettelijke en reglementaire basis kan men een overtreder ertoe verplichten zijn wagen niet te gebruiken of achter te laten?

Welke engagements in de nieuwe politie-verordening onderschrijft u precies, want ik vind er geen enkele duidelijke maatregel inzake het wegverkeer noch inzake specifieke bewegwijzering.

vous avez suggérées aux communes les années précédentes et le projet d'ordonnance de police type de 2013, on constate des différences assez infimes, qui ne rencontrent pas encore assez les problèmes de terrain. Par exemple, on dit à présent qu'on a la possibilité de sanctionner d'une amende administrative un automobiliste qui ne satisfait pas à une injonction de police. Donc, si un automobiliste décide de rouler, nous n'avons aucune possibilité de l'empêcher de passer, il sera simplement sanctionné par une amende. C'est une source d'inquiétude car, d'année en année, on identifie des usagers qui méconnaissent les règles et l'esprit dans lequel elles ont été décidées pour le Dimanche sans voitures.

Peut-on considérer aujourd'hui que la signalisation des 30km/h est conforme et efficace telle qu'elle est proposée ? Serait-il possible de nous préciser sur quelles bases légales et réglementaires on peut enjoindre à un contrevenant à ne pas utiliser son véhicule, ou plutôt à laisser son véhicule immobilisé ?

Quels sont ces engagements auxquels vous avez déclaré souscrire dans le texte de la nouvelle ordonnance de police type car, je le répète, je n'y vois aucune mesure claire en matière de circulation routière, ni même en termes de signalisation spécifique ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Il est vrai que vous avez régulièrement introduit des interpellations à ce propos. Il faut constater que le Dimanche sans voitures s'est déroulé sans problème jusqu'à présent.

Depuis plus de dix ans, la Région organise cet événement chaque année dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité au cours de laquelle les modes de transport durables sont mis à l'honneur afin de stimuler le transport modal. Le succès de cet événement ne fait que croître d'année en année ainsi qu'en témoigne la participation de milliers de Bruxellois. Les personnes qui fuient la ville sont minoritaires et l'on peut aisément

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *U ondervraagt mij geregeld over dit onderwerp, maar tot nu zijn de autoloze zondagen telkens vlekkeloos verlopen.*

Al meer dan tien jaar lang organiseert het gewest de Autoloze Zondag tijdens de Europese week van vervoering. In die week staan duurzame vervoerswijzen centraal om een modale verschuiving te bevorderen. Het succes van het evenement groeit jaarlijks. Er nemen telkens duizenden Brusselaars aan deel. Slechts een klein aantal Brusselaars ontvlucht de stad. Ook zonder auto's is Brussel een bruisende stad.

démontrer que même sans voiture, Bruxelles est loin d'être une ville morte.

Les communes et les zones de police sont des acteurs sans le concours desquels l'événement ne pourrait avoir lieu. Je les en remercie vivement car le succès croissant du Dimanche sans voitures leur est dû.

En tant que secrétaire d'État à la Mobilité, il est évident que j'accorde beaucoup d'importance à cet événement, mais également au fait que ce dernier puisse se dérouler en toute sécurité. Pour cette raison, j'ai fait examiner de manière exhaustive les remarques formulées par le Parquet par un bureau d'avocats spécialisés, par les juristes de l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) et de mon cabinet.

Je tiens à signaler qu'il n'entrait pas du tout dans les intentions du Parquet et de la Région de développer ce sujet dans la presse. Nous étions en plein processus de travail : nous avons reçu des remarques auxquelles nous essayions de répondre. Tout ce qui a filtré dans la presse portait sur un processus en cours et tout le monde en a été désolé. La manière dont les faits sont relatés laisse entendre un climat beaucoup plus tendu qu'il ne l'était en réalité.

Les préoccupations du Parquet concernaient principalement la motivation des mesures de précaution dans l'ordonnance de police temporaire, les possibilités de sanctions de la police et la signalisation.

Concernant la motivation de l'ordonnance de police, vous savez que les dix-neuf bourgmestres prennent chaque année une ordonnance de police temporaire qui interdit la circulation automobile et précise les exceptions. Cette ordonnance est présentée par la Région.

Le Parquet s'est interrogé sur la manière dont la proportionnalité de l'interdiction de conduire sur l'ensemble du territoire a été motivée ces dernières années dans l'ordonnance de police. Le projet d'ordonnance de police présenté par la Région aux communes a été adapté afin de répondre aux préoccupations du Parquet.

Le procureur du Roi a clairement affirmé qu'avec

Het evenement zou niet kunnen plaatsvinden zonder de medewerking van de gemeenten en de politiezones. Ik wil hen daarvoor dan ook hartelijk bedanken.

Als staatssecretaris van Mobiliteit hecht ik veel belang aan de Autoloze Zondag, maar ik heb minstens evenveel aandacht voor de veiligheid van het evenement. Daarom heb ik de opmerkingen van het parket grondig laten bestuderen door een gespecialiseerd advocatenkantoor en door de juristen van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) en van mijn kabinet.

Het was geenszins de bedoeling van het parket en het gewest om het onderwerp in de pers te doen belanden. De informatie die in de pers is verschenen had betrekking op een werkproces dat nog volop aan de gang was. Het werkklimaat was bovendien heel wat minder gespannen dan de pers liet uitschijnen.

De kritiek van het parket betrof voornamelijk de motivering van de voorzorgsmaatregelen in de tijdelijke politieverordening, de sanctioneringsmogelijkheid van de politie en de signalisatie.

Op voordracht van het gewest vaardigen de 19 burgemeesters elk jaar een tijdelijke politieverordening uit die het autoverkeer verbiedt en de uitzonderingen duidelijk omschrijft. Het parket bekritiseert de manier waarop de proportionaliteit van het rijverbod op het volledige grondgebied de voorbije jaren werd gemotiveerd in de politieverordening. Het ontwerp van politieverordening werd aangepast om tegemoet te komen aan de bekommernissen van het parket.

Volgens de procureur des Konings bood de aangepaste politieverordening een wettelijke basis voor het evenement en was de proportionaliteit van de maatregelen afdoende gemotiveerd.

Het parket suggereerde dat een volledige afsluiting van het gewest niet nodig was. Wij hebben dan moeten uitleggen dat het evenement niet beperkt blijft tot enkele losstaande initiatieven, maar betrekking heeft op het volledige autoverkeer in het hele gewest.

De kwestie werd ook besproken op de Conferentie van Burgemeesters. De burgemeesters hebben

l'ordonnance de police adaptée, l'événement disposait bel et bien d'une base légale et que la proportionnalité des mesures prises faisait l'objet d'une motivation adéquate.

Vu la question du Parquet suggérant que la fermeture entière de la Région ne semblait pas nécessaire, nous avons dû expliquer que l'événement n'était pas limité à quelques actions éparses, mais visait à toute circulation en voiture dans la Région tout entière.

Cette question a également fait l'objet de discussions constructives lors de la Conférence des bourgmestres. Ces derniers ont notamment proposé de créer une ordonnance régionale pour offrir un cadre au Dimanche sans voitures. Cette piste a été étudiée par le bureau d'avocats concerné et les juristes de l'AVCB.

Il en résulte clairement qu'une ordonnance régionale en la matière n'est pas envisageable vu que les articles de la Nouvelle loi communale qui sont d'application dans le cadre du Dimanche sans voitures (articles 119bis, 130bis, 135 §2 de la Nouvelle loi communale) relèvent toujours des compétences fédérales.

Ces constatations ont été présentées à la Conférence des bourgmestres du 5 juin dernier, et ceux-ci ont acté qu'ils utiliseront l'ordonnance de police adaptée en vue de préparer le Dimanche sans voitures du 22 septembre 2013. J'ai écrit à M. Wathelet afin de déterminer si une solution à long terme n'était pas envisageable, car l'événement a un impact au-delà des frontières de la Région.

Le procureur du Roi a confirmé la possibilité de sanctions dans le cadre légal existant. Il ne précise pas si celles-ci sont pénales ou administratives.

Nous avons toujours dit que la police pouvait intervenir. Par exemple, l'an passé, en dépit de la signalisation prévue dans le centre-ville, la police a décidé de fermer les grands boulevards parce qu'il n'était plus possible d'y passer en voiture sans mettre en danger les piétons et cyclistes bruxellois. La police a donc la possibilité d'interpréter la situation sur le terrain.

Je vais vous donner quelques explications sur les types de sanctions. Pour la piste de la sanction administrative, le raisonnement est le suivant : en

voorgesteld om een gewestelijke ordonnantie op te stellen die een kader biedt voor de organisatie van de Autoloze Zondag. Het betrokken advocatenkantoor en de juristen van de VSGB hebben die optie bestudeerd.

Uit die analyse is duidelijk gebleken dat een gewestelijke ordonnantie niet aangewezen is, aangezien de artikelen 119bis, 130bis en 135, § 2, van de Nieuwe Gemeentewet die van toepassing zijn op de Autoloze Zondag, nog steeds onder federale bevoegdheid vallen.

De burgemeesters zullen dus de aangepaste politieverordening gebruiken ter voorbereiding van de Autoloze Zondag van 22 september 2013. Ik heb de heer Wathelet per brief gevraagd of er geen langetermijnoplossing mogelijk is, aangezien het evenement een impact heeft tot buiten de grenzen van het gewest.

De procureur des Konings bevestigt dat er binnen het bestaande wettelijke kader wel degelijk een sanctioneringsmogelijkheid is, maar hij laat in het midden of die stafrechtelijk dan wel administratief-rechtelijk moet zijn.

Wij zijn altijd van oordeel geweest dat de politie de situatie op het terrein het best kan inschatten. Zo heeft de politie vorig jaar, ondanks de signalisatie in het stadscentrum, beslist om de grote lanen te sluiten omdat het niet meer mogelijk was er met de auto te rijden zonder de voetgangers en fietsers in gevaar te brengen.

Krachtens artikel 119bis van de Nieuwe Gemeentewet mogen de gemeenten administratieve sancties opleggen indien reglementen of ordonnanties niet worden nageleefd. Die sancties mogen enkel door de gemeenteraad worden opgelegd.

Elke gemeente beschikt over een algemeen politie-reglement dat bepaalt dat politieagenten burgers mogen aanmanen om de openbare orde te respecteren. De administratieve sanctie dient dus om de niet-naleving van een politiebevel te bestraffen.

Als er tijdens een autoloze zondag een sanctie wordt opgelegd, is dat voor niet-naleving van een bevel, met verstoring van de openbare orde tot gevolg, meer bepaald wanneer iemand de veiligheid van de talrijke voetgangers en fietsers in

vertu de l'article 119bis de la Nouvelle loi communale, les communes peuvent infliger des sanctions lorsque les règlements et ordonnances ne sont pas respectés. Ces sanctions peuvent uniquement être imposées par le conseil communal.

Il existe dans chaque commune un règlement général de police qui établit que les agents de police peuvent sommer les citoyens de respecter l'ordre public, la sanction administrative servant à sanctionner le non-respect d'une telle sommation.

Si une sanction est infligée, elle résulte donc du non-respect d'une sommation dans la cadre d'une perturbation de l'ordre public qui met en danger la sécurité des nombreux piétons et cyclistes qui participent à l'événement, et aucunement du non-respect de l'ordonnance de police qui est décrétée par le collège.

Concernant la piste de la sanction pénale, le raisonnement se base toujours sur l'infraction à l'article 4.1 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975. Les agents disposent incontestablement des moyens pour sanctionner si nécessaire. Ceci est également confirmé par le procureur du Roi.

Quant à la signalisation, le procureur du Roi a également confirmé la possibilité d'une solution au sein du cadre légal existant. Il a demandé que, sur le terrain, les mesures prises soient plus visibles que lors des éditions précédentes.

Le procureur du Roi aspire à une situation plus claire sur le terrain, tout en confirmant que le cadre légal existant peut être utilisé.

S'agissant des modalités de sanctions et de signalisation, la concertation est en cours avec la police et l'AVCB pour la prochaine édition du Dimanche sans voitures, le 22 septembre, afin que tout le monde soit sur la même longueur d'onde. Cela fera l'objet d'une concertation avec le Parquet.

Le message du Parquet nous provient de M. Bulté. Nous sommes en droit d'estimer que le Parquet s'exprime d'une voix unanime par son intermédiaire.

Afin d'offrir un cadre plus clair au Dimanche sans voitures après l'édition 2013, nous avons pris contact avec M. Wathelet.

gevaar brengt. De sanctie betreft dus niet de niet-naleving van de politieverordening die uitgevaardigd werd door het college.

Strafrechtelijke sancties kunnen worden opgelegd voor overtredingen van artikel 4.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975. De agenten kunnen zo nodig dus sanctioneren.

Volgens de procureur des Konings is de signalisatie niet duidelijk genoeg maar is er een oplossing mogelijk binnen het bestaande wettelijke kader.

Voor de komende editie op 22 september 2013 is overleg gaande met de politie en de VSGB over de precieze modaliteiten van de sancties en de signalisatie, om ervoor te zorgen dat iedereen op dezelfde lijn zit. Die modaliteiten zullen tevens met het parket worden afgetoetst.

Om de autoloze zondagen na 2013 een nog duidelijker kader te bieden, heb ik contact opgenomen met federaal staatssecretaris Wathelet.

Une concertation constructive avec le Parquet, les communes et la police nous permettra de poursuivre l'organisation du Dimanche sans voitures et de garantir la sécurité de tous les participants, pour faire de cette onzième édition une grande réussite.

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

M. Philippe Pivin.- Vous ne m'apprenez rien de neuf par rapport à ce que vous m'avez dit lors d'une précédente interpellation : vous alliez interroger M. Wathelet à ce sujet. J'aurais espéré connaître sa réponse aujourd'hui.

Je ne suis pas davantage rassuré par rapport au pouvoir de police, excepté qu'il existe une sanction administrative à la clef pour le non-respect d'une injonction d'un agent de police. Un automobiliste réfractaire, qui prend le volant sans demander une dérogation - ce qui ne témoigne pas d'une compréhension poussée de la philosophie de cette journée - ne risque qu'une amende de 62 euros, pour peu qu'on applique les sanctions harmonisées qui sont les sanctions administratives en zones de police. Il y a, dès lors, fort à parier que cet automobiliste reprendra le volant et poursuivra sa route.

J'espère qu'un tel dispositif nous assurera de prochaines éditions aussi sereines que celles que nous avons connues par le passé.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ,

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *U hebt mij niets nieuws geleerd. In antwoord op mijn vorige interpellatie over dit onderwerp zei u al dat u de heer Wathelet zou contacteren. Ik hoopte dat u mij vandaag zijn antwoord zou kunnen meedelen.*

Wat mij voorts verontrust, is dat de politie blijkbaar alleen maar een administratieve sanctie voor niet-naleving van een politiebevel kan opleggen. Een weerbarstige automobilist die op een autoloze zondag toch zijn auto neemt zonder een vergunning te hebben aangevraagd, riskeert slechts een boete van 62 euro. De kans is dus groot dat hij gewoon opnieuw achter het stuur kruipt en zijn weg voortzet.

Tot op heden zijn de autoloze zondagen in alle sereniteit verlopen. Het is niet zeker dat dat, gezien het gebrekkige wettelijke kader, het geval zal blijven.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,

DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "les interruptions de service du réseau Villo".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Ce mercredi 29 mai, en milieu de journée, l'ensemble du réseau Villo a été temporairement bloqué à cause, semble-t-il, d'une panne du système gps. Ce n'est pas la première fois que se produit ce type d'incident.

La fiabilité d'un service de mobilité, qu'il s'agisse de vélos en libre-service ou de transports en commun, est essentielle pour convaincre les usagers de les adopter.

Quelle est la cause de cette dernière interruption ?

Pour la quantième fois ce type de problème se produit-il ?

Qu'avez-vous mis en place avec le concessionnaire pour éviter que ce type d'incident ne se reproduise ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Le système Villo a en effet temporairement été bloqué ce mercredi 29 mai. Cette panne est due davantage à un problème de connexion à l'un des serveurs du gestionnaire qu'à une panne du système gps. Ce problème de connexion, d'une durée de 30 minutes, a été résolu, et les différents paramétrages à l'origine de cette panne ont été corrigés.

Le problème a touché uniquement les utilisateurs souhaitant emprunter un vélo à l'une des bornes du système. Les clients souhaitant restituer un véhicule n'ont pas été touchés par cet incident et n'ont donc pas dû payer davantage pour la location de leur vélo.

Le gestionnaire du système nous a signalé une panne similaire en 2010. Celle-ci avait eu lieu en soirée mais avait duré plus longtemps. Par ailleurs, JCDecaux a mentionné des pannes du réseau gprs, localisées ou globales.

BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de dienstonderbrekingen bij het Villonetwerk".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Op 29 mei 2013 was het volledige Villonetwerk tijdelijk geblokkeerd door een panne van het gps-systeem. Het was niet het eerste incident. De betrouwbaarheid van een mobiliteitssysteem is nochtans essentieel om de potentiële gebruikers te overtuigen. Wat was de oorzaak van de storing?*

Hoe vaak deed een dergelijk probleem zich reeds voor?

Welke maatregelen hebt u afgesproken met de concessiehouder om te voorkomen dat het probleem zich herhaalt?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Villo was inderdaad tijdelijk geblokkeerd op 29 mei. De reden was een probleem met een van de servers van de beheerder. Het probleem werd na een halfuur opgelost.*

Alleen wie op dat moment een fiets wilde ontlenen, ondervond problemen. Een fiets terugbrengen, was geen probleem. Niemand heeft dus onterecht moeten bijbetalen omdat de fiets langer uitgeleend was.

In 2010 deed zich een gelijkaardige panne voor. Daarnaast is ook het gps-netwerk al enkele keren verstoord geweest.

JCDecaux werkt samen met verscheidene gps-actoren om dergelijke problemen zo veel mogelijk te vermijden.

Afin d'être exposé le moins possible à ces désagréments, JCDecaux travaille avec plusieurs opérateurs de réseau mobile, ce qui réduit fortement les risques d'incident dans tout le système.

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

M. Arnaud Pinxteren.- La source du problème a été identifiée. C'est d'ailleurs la même qu'en 2010. Dès lors, quelles dispositions ont-elles été prises pour éviter qu'il se reproduise ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Honnêtement, je ne peux pas vous le dire dans le détail. Il ne s'agit pas encore véritablement d'un problème récurrent puisque ce n'est arrivé que deux fois en trois ou quatre ans. La source du problème ayant été identifiée, l'équipe qui gère le système Villo tente d'éviter qu'il se reproduise. Pour l'heure, nous l'avons juste mise en garde, mais nous nous montrerons plus sévères si la même histoire se répète. Cela étant, nous ne pouvons pas parler d'un problème structurel à l'heure actuelle.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'intégration d'une composante électrique dans les Villo".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- La première question que je vous ai posée en tant que députée en septembre 2009 portait déjà sur la promotion de la mobilité électrique. Vous m'aviez précisé dans votre réponse que l'opportunité d'intégrer des vélos électriques serait examinée dans le cadre du

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).*- *De oorzaak van het probleem is bekend. Hoe zult u het in de toekomst vermijden?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Het probleem heeft zich op vier jaar tijd tweemaal voorgedaan en is dus niet echt structureel te noemen. De beheerder probeert het probleem nu op te lossen. Als het zich nogmaals voordoet, zullen we strenger optreden.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de inbouw van een elektrische component in de Villo-fietsen".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- *Mijn eerste vraag als parlamentslid in september 2009 had al betrekking op de promotie van elektrische mobiliteit. U antwoordde toen dat de mogelijkheid om elektrische fietsen toe te voegen zou worden onderzocht in het kader van de verdere*

développement ultérieur de Villo. Vous aviez ajouté que cela n'avait pas été fait dès le départ afin de ne pas freiner par des demandes supplémentaires le lancement d'un projet innovant en soi.

La deuxième phase de développement de Villo s'est en principe achevée au cours de ce printemps 2013, avec 360 stations et 6.000 vélos en service. Le système semble avoir été adopté par une petite partie de la population. Il reste néanmoins trop peu utilisé comme alternative à la voiture par les Bruxellois, et très peu sollicité par les navetteurs, étant donné que 86,3% de ses utilisateurs sont originaires de la Région bruxelloise.

Un travail devra d'ailleurs être fait pour articuler les stations Villo avec les parkings de transit. Le système Villo absorbe actuellement entre 1 et 2% du trafic des transports en commun. Selon JCDecaux, ce chiffre pourrait monter à 3 ou 4%. Point à améliorer : le nombre de places de stationnement. JCDecaux prévoit d'étendre le nombre de places dans les stations les plus sollicitées, c'est-à-dire notamment Louise, Porte de Namur, Flagey et Bourse.

Cela a été dit et redit : un modèle mieux adapté à la topographie vallonnée de certains circuits de notre Région serait plus qu'appréciable. Dans cette optique, il nous semble opportun qu'une composante de la flotte de Villo disponible soit équipée d'une propulsion électrique. À peu près 10% des personnes qui allaient se déplacer en voiture ont choisi Villo. Ce n'est pas beaucoup.

Afin de remédier au problème de manque de places de parking, nous devons encourager la rotation naturelle. À cet égard, l'étude nous apprend que 36% des utilisateurs sont prêts à effectuer davantage de remontées à vélo si une compensation leur est proposée. Des tests de ce type de système ont déjà été entrepris à Lyon et ont remporté un succès mitigé. JCDecaux se base sur ces expériences préalables afin d'étudier la possibilité d'un système amélioré pour Bruxelles.

Je souhaiterais donc vous relancer sur l'introduction de l'électromobilité pour connaître l'état des réflexions et d'une planification de l'introduction d'une composante électrique au sein des véhicules Villo. J'aime vous inviter à évaluer de façon structurelle les expériences existant à l'étranger. Et, depuis ma dernière interpellation en matière de

ontwikkeling van Villo. Dat was niet meteen gebeurd omdat men de lancering van een toch al vernieuwend project geen vertraging wilde laten oplopen.

De tweede ontwikkelingsfase van Villo liep in principe af in de lente van 2013, met 360 stations en 6.000 fietsen in gebruik. Het systeem blijkt door een kleine fractie van de Brusselse bevolking te worden gebruikt, en amper door de pendelaars: 86,3% van de gebruikers is afkomstig uit het Brussels Gewest.

De Villostations zouden op transitparkings moeten worden aangesloten. Het Villoverkeer neemt vandaag 1 tot 2% van het verkeer van het openbaar vervoer over. Volgens JCDecaux zou dat kunnen oplopen tot 3 à 4%. Het bedrijf is van plan om het aantal parkeerplaatsen te verhogen in de drukste stations: Louiza, Naamsepoort, Flagey en Beurs.

Voorts zou een model dat beter is aangepast aan de heuvelachtige topografie van bepaalde delen van het gewest wenselijk zijn. We vinden het een goed idee om een deel van de Villovloot uit te rusten met elektrische aandrijving.

Om het parkeertekort te verhelpen, moeten we natuurlijke rotatie aanmoedigen. 36% van de gebruikers zou vaker de fiets nemen als ze daarvoor werden gecompenseerd. JCDecaux baseert zich op tests van een gelijkaardig systeem in Lyon om het systeem in Brussel te verbeteren.

Hoe staat het met de plannen om de Villovloot te voorzien van een elektrische component? Ik nodig u uit om de experimenten in het buitenland te analyseren, waar heel wat is veranderd op het vlak van de vrije terbeschikkingstelling van elektrische fietsen.

Midden december 2012 startte een proefproject in Leuven, Gent, Hasselt en Antwerpen. In de stations kunnen gedeelde elektrische fietsen (Blue-bike) worden gehuurd. Het gaat in totaal om 90 fietsen.

Leuven investeert bovendien in openbare oplaadpalen en een nieuwe fietsparking. Gedeelde elektrische fietsen hebben een autonomie van 40 tot 60 kilometer. 30 minuten tot 4 uur volstaan om een fiets of scooter volledig op te laden. Aan de oplaadpalen zijn abonnementen verkrijgbaar.

vélos électriques en libre-service, les choses ont encore bougé dans plusieurs pays, que ce soit notamment au Portugal, en France à Montpellier, à Monaco, au Grand-Duché de Luxembourg, et en dehors de l'Europe, en Californie, dans le Nevada et le Tennessee, au Canada et dans certaines préfectures du Japon.

Dans notre pays, depuis la mi-décembre 2012, un projet pilote existe pour les habitants de quatre grandes villes flamandes : Louvain, Gand, Hasselt et Anvers. On peut y louer les vélos électriques partagés (Blue-bike) dans les gares, avec un total de 90 vélos disponibles.

La ville de Louvain investit en outre dans des bornes de rechargement publiques et dans un nouveau parking à vélos. Comme l'indique la description technique du projet, les vélos électriques partagés ont une autonomie de 40 à 60 kilomètres. Entre 30 minutes et 4 heures suffisent pour recharger totalement un vélo ou un scooter. Des abonnements aux bornes de rechargement sont disponibles.

Ceux qui se portent candidats au projet pilote ont droit à une carte d'abonnement gratuite de Blue-bike valable un an et bénéficient de tarifs avantageux pour la location de vélos. L'expérience de vélos électriques partagés s'inscrit dans le projet pilote Olympus, fruit d'une collaboration entre les communes, la SNCB et d'autres partenaires.

Comme vous le voyez, les expériences existent. Au niveau des modalités techniques, la situation a évolué avec moins d'obstacles, plus de sécurité et de flexibilité. Certes, j'ai cité beaucoup de cas où le système de vélos partagés fut, dès le départ, conçu dans sa globalité avec des vélos électriques. Mais dans certains cas également, il y a eu des expériences de conversion progressive de flottes.

À l'heure où nous achevons la seconde phase d'extension de Villo, je souhaiterais vous soumettre quelques questions. Quel est l'état des discussions entre la Région, JCDecaux et les partenaires techniques au sujet d'une intégration d'une flotte de vélos électriques dans le système Villo ? Quand la phase 2 sera-t-elle terminée ? Quels objectifs poursuivez-vous concernant la phase 3 ? Que comptez-vous mettre en œuvre pour convaincre plus de Bruxellois de se déplacer avec des véhicules Villo ?

Wie zich kandidaat stelt voor het proefproject krijgt een gratis abonnement voor Blue-bike dat één jaar geldig is en geniet bovendien voordelige tarieven voor het huren van een fiets. Het experiment met elektrische fietsen sluit aan bij het proefproject Olympus, dat ontstond uit een samenwerking tussen gemeenten, de NMBS en andere partners.

De technische problemen nemen af, en de veiligheid en flexibiliteit van het systeem nemen toe. In vele gevallen werd het systeem van gedeelde fietsen gelijktijdig ingevoerd met dat van elektrische fietsen. Maar in sommige gevallen wijzigde de vloot stapsgewijs.

Nu het einde van de tweede fase van Villo eraan komt, vraag ik me af hoever de gesprekken staan tussen het gewest, JCDecaux en de technische partners, inzake de toevoeging van elektrische fietsen.

Wanneer zal fase 2 afgerond zijn? Welke doelstellingen streeft u na voor fase 3? Wat bent u van plan om meer Brusselaars ervan te overtuigen zich met een Villofiets te verplaatsen?

Hebt u de geslaagde experimenten in andere Europese steden bestudeerd? Kan het experiment van Lyon in Brussel worden ingevoerd? Hebt u contact opgenomen met de NMBS om elektrische Blue-bikes te plaatsen in de omgeving van de treinstations van het gewest?

Hebt u contact opgenomen met de gemeentebesturen van de Vlaamse steden die deelnemen aan het Olympusproject, zodat hun ervaringen het Brusselse project kunnen dienen?

Avez-vous pu étudier les expériences réussies dans d'autres villes européennes ? Celle de Lyon pourrait-elle, selon vous, être importée à Bruxelles ? Avez-vous eu des contacts avec la SNCB pour développer les véhicules Blue-bike électriques aux abords des gares de notre Région ?

Des contacts ont-ils été pris avec les administrations communales des villes flamandes participant au projet Olympus pour mettre à profit leur expérience pour le projet bruxellois ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Le développement du système Villo est un succès : quelque 80% des usagers en sont satisfaits, voire très satisfaits, et nous nous en réjouissons. Nous souhaitons néanmoins améliorer le système et l'étendre, selon des modalités à définir. En 2008, au moment des négociations de la convention entre l'opérateur et la Région, l'implantation de 5.000 vélos en libre-service constituait déjà un défi d'ampleur et l'intégration d'une flotte de vélos électriques au système, qui présentait des difficultés techniques, n'a pas été prévue. Nous pensons aujourd'hui comme vous que la question doit être à nouveau posée. Nous sommes donc en train d'examiner les options et les modalités techniques avec l'opérateur. Je reviendrai vers vous lorsque les pistes auront été concrétisées.

Le développement de la phase 2 du déploiement de Villo est en voie de finalisation et le réseau devrait être opérationnel au printemps 2014, lorsque toutes les stations - plus de 300 à l'heure actuelle - auront été aménagées et que les retards dus à des raisons techniques ou à des travaux en voirie auront été résorbés.

Certaines communes parlementent encore avec le concessionnaire pour le placement des stations restantes qui marquera la finalisation de cette deuxième phase. Le succès de Villo justifie pleinement que la Région et les communes investiguent pour augmenter l'offre et élargir le territoire du réseau Villo au-delà des phases 1 et 2.

La convention permet d'étendre le réseau : son article 30 autorise le concessionnaire à signer des conventions supplémentaires avec des tiers pour l'installation de stations dans le domaine privé. L'article 31, quant à lui, stipule que le

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Zo'n 80% van de gebruikers van Villo zijn tevreden of zeer tevreden. Desondanks willen we het systeem nog verbeteren en uitbreiden. In 2008, toen we onderhandelden over het akkoord met de concessiehouder, was het al een hele uitdaging om überhaupt een systeem uit te werken met 5.000 fietsen, dus hebben we de elektrische fietsen, met alle technische kwesties van dien, achterwege gelaten. Nu is echter de tijd rijp om deze mogelijkheid opnieuw te onderzoeken. We werken daaraan met JCDecaux.*

Tegen de lente van 2014 moet fase 2 van het Villonetwerk operationeel zijn. Dan zullen alle stations (meer dan 300) ingericht zijn en de vertragingen om technische redenen opgelost.

Sommige gemeenten debatteren nog met de concessiehouder over de locatie van de ontbrekende stations. Het succes van Villo rechtvaardigt de investeringen in een uitbreiding van het aanbod.

Volgens artikel 30 van de concessieovereenkomst kan de concessiehouder bijkomende overeenkomsten afsluiten met derden voor de plaatsing van stations op privéterreinen. Onze investeringen willen de mensen ertoe aanzetten om zich met de fiets te verplaatsen. Andere maatregelen met hetzelfde doel zijn de inrichting van grote lanen, de gewestelijke fietsroutes, het aanleggen van fietspaden of de plaatsing van verkeersborden van type B22 en B23.

De 30 extra stations sinds maart 2013 zijn een compensatie voor de gebruikers voor de overlast die de infrastructuurwerken veroorzaken. Mensen met een abonnement van lange duur die hun fiets

concessionnaire examinera les différentes propositions émises par la Région de Bruxelles-Capitale. La mise en œuvre des infrastructures et les montants investis nous poussent à encourager les Bruxellois à se déplacer en vélo, en utilisant aussi le système Villo. Des aménagements comme ceux des boulevards Léopold III et Louis Mettwewie, la réalisation des itinéraires cyclables régionaux (ICR), la mise en place des rues cyclables ou encore le déploiement des panneaux B22-B23 aident à favoriser ce mode de transport.

Par ailleurs, la mise en place, depuis mars 2013, de 30 stations bonus est une compensation pour les usagers. Pour rappel, Villo accorde aux abonnés de longue durée un crédit de dix minutes sur leur compte lorsqu'ils restituent leur Villo dans une de ces stations, situées généralement dans le haut de la ville.

L'expérience menée à Lyon n'est pas réellement importable à Bruxelles dans le sens où la culture cycliste diffère d'une ville à l'autre, bien que celles-ci soient comparables. À Lyon, avant le déploiement de Vélo'V, très peu de gens possédaient une bicyclette, alors qu'à Bruxelles, en 1999 déjà, un Bruxellois sur trois possédait son propre vélo. La politique cyclable bruxelloise, bien que débutante, était donc en route bien avant Lyon.

Ceci dit, il est bien sûr intéressant de mener des analyses comparatives avec des villes similaires à Bruxelles pour découvrir les facteurs de succès ou d'échec de tel ou tel système. La Région de Bruxelles-Capitale participe régulièrement aux conférences internationales sur le vélo, dont le congrès Velo-city, où ce genre d'échanges a lieu. Des villes comme Munich ou Vienne (lieu de la dernière édition de Velo-city) sont, à ce sujet, très intéressantes pour nous.

Enfin, notre prestataire Cyclo, qui gère les différents points vélos dans les gares bruxelloises, est également gestionnaire de la flotte Blue Bike, qui compte quatre vélos électriques. Mais le tarif appliqué à leur location semble dissuasif : à l'heure actuelle, le test n'est guère concluant. Nous devons développer d'autres projets pilotes de location de vélos électriques.

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

daar stallen, krijgen een krediet van tien minuten cadeau.

Het systeem van Lyon kunnen we niet zomaar overnemen, omdat de fietscultuur er heel anders is. Voor de invoering van Vélo'V hadden erg weinig mensen er al een fiets, terwijl al in 1999 één Brusselaar op drie een eigen fiets had.

Dat neemt niet weg dat het altijd interessant is om het succes of het falen van buitenlandse voorbeelden te analyseren. Het Brussels Gewest neemt dan ook regelmatig deel aan internationale conferenties hierover.

Cyclo, dat de fietspunten in de Brusselse stations beheert, heeft ook het Blue Bike-systeem, dat vier elektrische fietsen omvat. Momenteel werkt het hoge tarief echter ontradend en de resultaten van de test zijn dus niet onverdeeld positief.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je reste sur ma faim car j'ai l'impression que pendant les quatre années durant lesquels je n'ai cessé de vous interroger, j'ai toujours obtenu la même réponse.

Il y a six mois, vous me disiez que la phase 2 du déploiement de Villo devait s'achever au printemps 2013 et que vous réfléchiriez alors à la manière dont vous envisageriez la phase 3. C'est aujourd'hui qu'il faut le faire !

Dans votre réponse, vous citez Lyon pour souligner les différences de cultures en matière de vélo. Cet argument ne me convainc pas de l'impossibilité d'importer le modèle de cette ville à Bruxelles.

Par ailleurs, vous avez visiblement connu des problèmes d'implantation et des problèmes techniques lors de l'aboutissement de la phase 2. Je pense que vous mettez vous-même un frein à ce qui constitue une extension du système Villo et à l'intégration de l'électro-mobilité. Je ne sens pas de votre part une réelle volonté de rencontrer la demande bruxelloise d'utiliser le système Villo de manière optimale. Car, aujourd'hui, si l'on veut joindre l'avenue Louise à partir du boulevard Anspach, on est en nage et il faut être un sportif chevronné si l'on veut se rendre du boulevard de la Woluwe à l'Altitude 100.

M. le président.- Mme d'Ursel, il s'agit d'une question orale : vous disposez d'un temps de réplique de deux minutes maximum.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je manifeste simplement ma déception. Vivement les élections !

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Nous avons toujours dit qu'il fallait d'abord finaliser la convention actuelle, et arriver à 5.000 véhicules Villo opérationnels était déjà un sacré défi. Pour des raisons techniques, mais surtout à cause de la lenteur des communes, le déploiement de Villo a pris plus de temps que j'aurais voulu. Cela dit, tout le monde a finalement répondu favorablement, les choses avancent et les permis d'urbanisme sont demandés et délivrés.

Nous sommes en discussion avec JCDecaux pour la mise en place d'un système électrique, mais ce n'est pas simple, car les véhicules Villo sont 24 heures sur 24 dans l'espace public, or un vélo électrique est

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Ik stel deze vraag al vier jaar, maar u lijkt steeds hetzelfde antwoord te geven. Een half jaar geleden zei u dat fase 2 klaar zou zijn in de lente van 2013 en dat u al nadacht over fase 3.*

Dat Lyon een andere fietscultuur heeft dan Brussel, vind ik een zwak argument om het systeem van Lyon niet over te nemen.

Er waren duidelijk technische problemen bij de uitwerking van fase 2. U bent het die de uitbreiding van Villo en de integratie van elektrische fietsen afremt. Wilt u dan niet dat Villo optimaal wordt gebruikt? Nu moet men al flink getraind zijn om met de fiets van de Anspachlaan naar de Louizalaan te rijden.

De voorzitter.- Dit is een mondelinge vraag. U hebt maximum twee minuten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Ik wilde gewoon mijn ontgoocheling uiten. Leve de verkiezingen!*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Eerst moesten we de huidige overeenkomst afwerken. De kaap van 5.000 voertuigen halen, was op zich al een hele uitdaging. De ontwikkeling van Villo duurde langer dan voorzien, niet alleen om technische redenen, maar ook door het gebrek aan dynamisme van de gemeenten. Inmiddels heeft iedereen echter positief gereageerd en werden de stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd en bezorgd.*

We hebben gesprekken gevoerd met JCDecaux om een elektrisch systeem in te voeren, maar eenvoudig is dat niet. De Villofietsen bevinden zich dag en nacht in de openbare ruimte, en een

beaucoup plus fragile.

Ensuite, il faut admettre que Villo n'offrira jamais la réponse absolue pour tous les trajets.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "le comptage routier 2012-2013 réalisé sur une période de 8 mois qui a débuté en septembre 2012".

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

M. Philippe Pivin.- Lors d'une précédente interpellation concernant la densité de la circulation routière dans notre Région, vous me répondiez qu'un comptage, au travers de 370 points faisant partie du comptage quinquennal régional, serait organisé durant huit mois, de septembre 2012 à avril 2013.

Par ailleurs, à plusieurs reprises, je vous ai interrogé sur les classements internationaux du taux d'embouteillage des grandes villes où l'on retrouvait systématiquement Bruxelles à une place extrêmement mauvaise.

Vous m'avez plusieurs fois dit remettre en question la validité et le sérieux des méthodologies utilisées par TomTom ou Inrix, notamment. Cependant il vous faut admettre que ces données sont relayées par de très nombreux médias belges et étrangers.

Cette situation est particulièrement néfaste pour l'attractivité de notre capitale et l'image de notre Ville-Région.

Les récentes informations communiquées par

elektrische fiets is veel fragieler.

Tot slot mogen we niet vergeten dat Villo nooit voor alle trajecten het perfecte antwoord kan bieden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de telling van het autoverkeer 2012-2013 gedurende een periode van acht maanden met ingang in september 2012".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *Bij een eerdere interpellatie sprak u over een telling van het autoverkeer op 370 punten in het Brussels Gewest, die zou plaatsvinden van september 2012 tot april 2013.*

Op vragen over internationale rangschikkingen, waar Brussel steevast slecht scoort op het vlak van files, zei u dat u vragen had bij de correctheid en de onderzoeksmethodiek van TomTom of Inrix. Veel Belgische en buitenlandse media verspreiden die gegevens en dat schaadt het imago van Brussel.

Ook in de studie van TomTom uit april 2013 en in de laatste Trafic Scorecard van Inrix, is Brussel de stad met de meeste files, onmiddellijk gevold door Antwerpen. Zelfs het economisch tijdschrift Forbes kaart de Brusselse situatie aan.

Wat hebt u de voorbije vier jaar gedaan om de files in te dijken? Als u blijft volhouden dat de cijfers niet kloppen, waarom hebt u daar dan niet meteen krachtig op gereageerd? Hoe kunt u staven dat de cijfers niet correct zijn?

divers médias font état, une nouvelle fois, de la très importante congestion automobile en Région bruxelloise. L'étude TomTom d'avril 2013 et la dernière analyse Traffic Scorecard d'Inrix placent Bruxelles au top mondial des villes les plus embouteillées, Anvers occupant la deuxième position de leur classement. Cette situation "belge" est même évoquée dans le magazine économique Forbes.

Si les chiffres communiqués sont exacts, je dois vous demander ce que vous faites depuis quatre ans pour endiguer le phénomène. Si vous persistez à me répondre que ces chiffres ne sont pas fiables, je vous demande pourquoi vous ne réagissez pas publiquement avec force à des communications qui diffusent des informations erronées selon vous. J'aimerais aussi connaître vos arguments démontrant le manque de fiabilité des chiffres.

Quels sont les résultats du dernier comptage routier effectué de septembre à avril ? Quelle évolution ont-ils connue depuis les précédents comptages et quelles décisions le gouvernement a-t-il prises, en fonction des conclusions effectuées, j'imagine, par vos services et Bruxelles Mobilité ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je remets effectivement en doute la validité des données de TomTom et d'Inrix parce qu'elles sont obtenues avec des outils trop grossiers pour évaluer la congestion à Bruxelles.

TomTom compare la vitesse réelle de ses utilisateurs à la vitesse maximale autorisée. Les déplacements enregistrant une vitesse inférieure à 70% du maximum sont considérés comme étant un signe de congestion automobile. TomTom prend en compte Bruxelles et le ring dans ses calculs. Une voiture qui roule à moins de 84km/h durant les heures de pointe sur le ring est, selon cette approche, coincée dans un embouteillage. Chaque voiture qui circule à 30km/h dans une zone où la vitesse est limitée à 50km/h est également considérée comme prise dans un bouchon selon TomTom.

Compte tenu de cette méthodologie, une simple réduction de la vitesse maximale améliorerait immédiatement la position de Bruxelles dans la liste internationale des villes congestionnées ! Si la

Welke resultaten heeft de recente telling opgeleverd? Wat is de evolutie in vergelijking met eerdere tellingen? Welke beslissingen heeft de regering genomen naar aanleiding van de resultaten?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik heb inderdaad twijfels bij de geldigheid van de gegevens van TomTom en Inrix, omdat hun instrumenten niet verfijnd genoeg zijn.*

TomTom vergelijkt de reële snelheid van de gebruikers met de maximaal toegelaten snelheid. Als iemand minder dan 70% van de maximumsnelheid rijdt, gaat men ervan uit dat hij in een file rijdt. Dat geldt ook voor de Ring. Als men daar tijdens de spits minder dan 84 km/u rijdt, beschouwt TomTom dat dus als een file, net als wanneer iemand minder dan 30 km/u rijdt in de bebouwde kom.

Om in een dergelijke rangschikking beter te scoren, zou het dus volstaan om de maximumsnelheid te verlagen! Een dergelijke maatregel zou bovendien een positief effect hebben op de verkeersstromen en de verkeersveiligheid.

Ook de methode van Inrix klopt niet. Het berekent een referentiesnelheid tijdens een periode waarin het verkeer vlot verloopt, bijvoorbeeld 's nachts, en

vitesse maximale sur le ring était réduite à 90km/h, les voitures, selon cette approche, subiraient un embouteillage dès qu'elles atteindraient les 62km/h. En outre, une telle réduction de la vitesse maximale aurait un effet positif sur le flux de circulation et sur la sécurité routière.

La méthode de comptage de TomTom est donc effectivement incorrecte selon moi, tout comme celle d'Inrix qui détermine une vitesse référentielle sur la base d'un comptage dans une circulation fluide, par exemple la nuit, pour étudier ensuite l'ampleur des variations avec les heures de pointe, variations qui seront converties en unités de perte de temps. La ville qui affiche les plus grandes pertes de temps sur un trajet moyen est la capitale congestionnée.

Ce que ces méthodes mesurent, c'est la différence entre la vitesse maximale atteinte sur une journée et la vitesse pendant les heures de pointe. Cette différence est logiquement grande dans le territoire métropolitain autour de Bruxelles. Cela ne signifie pas nécessairement que Bruxelles est championne en termes de congestion.

Loin de moi l'idée de réfuter l'existence de problèmes de congestion à Bruxelles, mais TomTom et Inrix n'utilisent pas les bonnes méthodes pour mesurer l'ampleur du phénomène et, en comparant à ce sujet notre ville avec Paris, par exemple, on peut difficilement y voir une situation bien pire !

J'ai reçu bien des visites de personnes venant d'autres villes de l'Europe qui me posaient la même question : où sont ces fameux embouteillages ? Car force est de constater que, s'il y a bien des périodes difficiles en termes de circulation, elles sont limitées dans le temps en comparaison avec d'autres grandes villes européennes.

L'étude que vous citez mesure le nombre de voitures qui passent dans la Région bruxelloise aux heures de pointe. On mesure donc le volume de la circulation. Ceci est un indicateur utile pour le suivi de la politique de mobilité, mais ça n'équivaut pas à mesurer la congestion.

La dernière campagne de comptage est terminée, mais ses résultats ne sont pas encore totalement traités. Il serait imprudent de se prononcer sur la base des 10% de résultats analysés. Je dois donc

meet dan de afwijking tegenover die referentiesnelheid tijdens de spitsuren. Die variatie wordt uitgedrukt in verloren uren. Volgens die methode laat Brussel voor een gemiddeld traject het grootste tijdverlies optekenen.

Het verschil tussen de maximale snelheid die je kunt bereiken en de snelheid tijdens de spits is uiteraard groot in een grootstedelijk gebied als Brussel, maar dat betekent niet dat er zich daarom ook de meeste files voordoen.

Ik ontken niet dat er problemen zijn, maar TomTom en Inrix gebruiken niet de juiste methode om de omvang van het probleem te meten en de vergelijking met andere steden te maken.

Bezoekers stellen net vast dat de fileperiode in Brussel korter is dan die in andere Europese grootsteden.

De studie waarnaar u verwijst, telt het aantal wagens dat op bepaalde punten passeert. Een dergelijke meting biedt interessante gegevens voor het mobiliteitsbeleid, maar minder voor het fileprobleem.

De resultaten van de laatste telling zijn nog niet helemaal verwerkt en ik kan er mij dus nog niet over uitspreken. De definitieve resultaten zullen we in het najaar ontvangen.

Mobiel Brussel publiceerde onlangs een tweede rapport van het Observatorium van de Mobiliteit, dat de resultaten bevat van alle betrouwbare studies over de Brusselse mobiliteit. Zo blijkt het aandeel van het stappen in de verplaatsingen naar een specifiek doel (dus niet op weg naar je geparkeerde wagen, bijvoorbeeld) de voorbije jaren gestegen van 32 naar 37%. Het aandeel van de wagen is gedaald van 50 naar 32%!

Gezien de toevloed van nieuwe Brusselaars, kunnen we de wagen onmogelijk even vaak blijven gebruiken als in 1999. Dankzij de maatregelen van de voorbije jaren is dat ook niet het geval.

vous demander de faire preuve de patience jusqu'à l'automne pour obtenir les résultats définitifs.

Enfin, Bruxelles Mobilité a récemment publié un deuxième cahier de l'Observatoire de la mobilité, organisme que j'ai créé pour informer de façon plus objective toute personne s'intéressant à la mobilité bruxelloise. Tous les résultats d'études fiables sur la mobilité bruxelloise y sont publiés. Vous pourrez y lire que la marche est devenue le mode de déplacement le plus sollicité à Bruxelles ces dernières années (de 32 à 37%) dans le cadre de déplacements liés à des objectifs spécifiques, donc pas pour rejoindre sa voiture, par exemple ! La voiture connaît une énorme chute, passant de 50% à 32%.

Si l'on continuait à utiliser la voiture comme en 1999, date des premières grandes enquêtes sur la mobilité à Bruxelles, et compte tenu des 170.000 nouveaux Bruxellois apparus entretemps, nous courrions à la catastrophe. Ce n'est pas le cas grâce aux mesures de ces dernières années qui portent leurs fruits.

Cela prouve l'efficacité de notre politique. Grâce à l'augmentation proportionnelle de l'utilisation des modes de déplacement les plus performants, nous veillons à fluidifier la mobilité et à éviter davantage d'embouteillages.

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

M. Philippe Pivin.- J'entends le message d'autosatisfaction du secrétaire d'État sur la politique qu'il mène et je ne pense pas que les Bruxellois partagent son analyse.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- J'ai dit qu'il y avait encore beaucoup de travail !

M. Philippe Pivin.- Peut-être ai-je été distrait, mais je ne vois nulle part que vous réfutez les résultats publiés mois après mois par des opérateurs dont vous remettez pourtant en cause et la méthodologie, et les calculs. Vous dites qu'ils n'ont pas les outils adéquats pour le calcul. Mais qui sommes-nous, en Région bruxelloise, pour tenir de tels propos ? Il n'y a plus, chez nous, de calcul de temps de parcours depuis 2009 et il n'existe plus aucun comptage routier depuis 2008 ! Et c'est le secrétaire d'État à la Mobilité qui affirme que les opérateurs précités n'ont pas tous les outils pour faire les analyses ?

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).*- *De staatssecretaris is blijkbaar erg tevreden over zijn beleid, maar ik denk niet dat de Brusselaars die tevredenheid delen.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Ik heb gezegd dat er nog veel werk is!*

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).*- *U hebt twijfels bij de methoden van sommige metingen, maar u weerlegt nergens de resultaten. Wie zijn wij om kritiek te geven? Het gewest heeft sinds 2008 geen telling meer uitgevoerd. Als TomTom en Inrix niet de juiste meetinstrumenten hebben, over welke instrumenten beschikt het gewest dan?*

Quels sont donc les outils de la Région bruxelloise en la matière ?

Cela dit, je ferai preuve de la patience que vous me demandez pour vous interroger à nouveau lorsque les comptages seront totalement analysés.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

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.- La parole est à M. Gosuin.

M. Didier Gosuin.- Le principe des clauses sociales à insérer dans les marchés publics est en vigueur depuis de nombreuses années. L'objectif de cette interpellation n'est pas de les remettre en question puisque j'ai moi-même participé à leur élaboration en tant que membre du gouvernement, je souhaiterais plutôt évoquer les techniques d'évaluation de l'application des clauses sociales dans les marchés publics, ou de leur inadéquation.

Bruxelles Mobilité aurait sollicité une étude visant à évaluer l'efficacité de ces clauses sociales pour les marchés qu'elle gère. Pouvez-vous confirmer cette information et faire le point sur cette étude ? Combien de contrôles ont-ils été effectués sur le

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

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.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Mobiel Brussel zou een studie hebben besteld om de doeltreffendheid van de sociale clausules in zijn overheidsopdrachten te evalueren. Klopt die informatie? Wat zijn de conclusies van de studie? Hoeveel controles zijn er op het terrein uitgevoerd? Hoeveel agenten zien er tijdens de uitvoering van een overheidsopdracht op toe dat die clausules goed worden toegepast?*

In hoeveel overheidsopdrachten werden de voorbije jaren sociale clausules opgenomen? Zal die studie worden uitgebreid tot andere overheidsinstellingen die tal van overheidsopdrachten beheren, zoals de MIVB?

terrain ? Quel est le nombre d'agents affectés à la vérification de la bonne application de ces clauses sociales durant toute la période du marché ?

Combien de marchés publics, ces dernières années, furent-ils visés par cette disposition ? Dans quel cadre travaillons-nous ? Au-delà des marchés publics liés à Bruxelles Mobilité, mon interpellation s'étend à la STIB qui génère les marchés publics les plus conséquents.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le gouvernement a en effet chargé, le 14 juillet 2011, la ministre des Travaux publics d'établir un bilan de l'application des clauses sociales pour les marchés publics relatifs aux travaux routiers exécutés par Bruxelles Mobilité pour la période entre 2006 et 2010.

Dans le cadre de cette étude et pour vérifier la bonne application des clauses sociales dans les marchés publics, l'administration a interrogé, pour les cinq années considérées, les entreprises attributaires de marchés dont le cahier des charges imposait l'application des clauses sociales.

Pour rappel, les chantiers doivent satisfaire à deux conditions principales : le montant estimé doit être supérieur ou égal à 750.000 euros hors TVA et la durée, de 60 jours ouvrables minimum.

Pour assurer le contrôle de l'application des clauses sociales sur le terrain, les cahiers spéciaux des charges prévoient l'intervention d'un organisme d'encadrement, à savoir Actiris.

En ce qui concerne les marchés publics relatifs aux travaux routiers :

- sur un total de 59 marchés pendant la période considérée, 28 marchés ont entraîné l'engagement de stagiaires, soit 47% ;
- le nombre total de jours de travail prévus aux cahiers des charges relatifs à ces 59 marchés,

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het klopt dat de regering mij op 14 juli 2011 heeft gevraagd om een balans op te maken van de sociale clausules in de overheidsopdrachten die Mobiel Brussel tijdens de periode 2006-2010 heeft uitgevoerd.*

Het gaat om overheidsopdrachten van minstens 750.000 euro (btw niet inbegrepen) die minstens 60 werkdagen omvatten.

In de bestekken wordt Actiris als begeleidingsinstantie aangeduid om de naleving van de sociale clausules op het terrein te waarborgen.

Tijdens de betrokken periode vonden 59 overheidsopdrachten voor openbare werken plaats. Voor 28 ervan werden stagiairs aangeworven.

Voor die 59 opdrachten was in de bestekken een totaal van 21.154 werkdagen gepland, verlengingen inbegrepen. Voor de 28 positieve opdrachten waren 13.111 dagen nodig. Die 13.111 dagen komen overeen met het aantal geplande dagen in de bestekken en niet met de werkelijk gepresteerde dagen, een cijfer waarover Mobiel Brussel niet beschikt, maar Actiris waarschijnlijk wel.

Er werden 34 stagiaires aangeworven. Daarbij moeten nog 14 personen worden geteld die via een sociale-economieonderneming in dienst werden genomen. Minstens 10 mensen werden aangeworven na afloop van de opdracht.

reconductions comprises, a été de 21.154 jours, tandis que ce nombre pour les 28 marchés positifs a été de 13.111 jours, soit 62% ;

- ces 13.111 jours correspondent au nombre de jours prévus dans les cahiers spéciaux des charges et non aux jours réellement prestés, chiffre dont l'administration ne dispose pas, mais dont Actiris dispose sans doute ;
- le nombre de stagiaires engagés a été de 34 personnes, auxquelles il faut ajouter 14 personnes engagées via une firme d'économie sociale ;
- le nombre de personnes engagées après l'achèvement du marché a été de 10 au moins.

En ce qui concerne les marchés relatifs aux travaux de transports publics, marchés préparés par la Direction infrastructure des transports publics de Bruxelles Mobilité :

- sur un total de 58 marchés pendant la période considérée, 45 marchés ont entraîné l'engagement de stagiaires, soit 78% ;
- le nombre total de jours de travail prévus aux cahiers des charges relatifs à ces 58 marchés a été de 13.007 jours, tandis que pour les 45 marchés positifs, il fut de 10.426 jours, soit 80% ;
- le nombre de stagiaires engagés a été de 77 ;
- le nombre de personnes engagées après l'achèvement du marché a été de 32 au moins.

Pour ce qui concerne la STIB, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 avril 1999 imposant des clauses sociales lors de la passation de marchés publics dans le cadre de la réalisation d'investissements d'intérêt public porte exécution de l'ordonnance du 16 juillet 1998 relative à l'octroi de subsides destinés à encourager la réalisation d'investissements d'intérêt public.

L'article 4 de cette ordonnance détermine qui elle vise et qui peut bénéficier des subsides accordés en vertu de la présente ordonnance. La STIB n'entre dans aucune des sept catégories des bénéficiaires ainsi identifiés.

Il en résulte que la STIB n'est pas visée par cette

Tijdens de betrokken periode vonden eveneens 58 overheidsopdrachten voor openbaar vervoer plaats. Voor 45 ervan werden stagiaires aangeworven.

Voor die 58 opdrachten was in de bestekken een totaal van 13.007 werkdagen gepland. Voor de 45 positieve opdrachten werden 10.426 dagen geteld.

Er werden 77 stagiaires aangeworven. Minstens 32 mensen werden aangeworven na afloop van de opdracht.

Het regeringsbesluit van 22 april 1999 geeft uitvoering aan de ordonnantie van 16 juli 1998 betreffende de toekenning van subsidies om investeringen van openbaar nut aan te moedigen.

Artikel 4 bepaalt het toepassingsgebied van die ordonnantie. De MIVB komt niet in de zeven vastgelegde categorieën voor. De ordonnantie en het uitvoeringsbesluit zijn bijgevolg niet van toepassing op de MIVB.

ordonnance et que l'arrêté ne lui est donc pas applicable.

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

M. Didier Gosuin.- Pourriez-vous communiquer le résultat de cette étude au parlement, afin que nous puissions analyser les chiffres disponibles ?

Il est étonnant que cette ordonnance ne soit pas d'application pour la STIB qui se voit donc exonérée de cette obligation.

L'étude que vous avez commandée en 2011, qui portait sur la période 2006-2010, est une étude a posteriori. Il serait surprenant qu'une entreprise interrogée dans le cadre d'une telle étude déclare qu'elle n'a pas respecté ses obligations. Des doutes sont également permis quant à votre capacité de contrôler les informations transmises.

Vous ne m'avez pas dit si des personnes étaient chargées, dans le contrôle du chantier, de vérifier l'aspect des clauses sociales au moment du marché et pas après coup.

Par ailleurs, les informations les plus récentes que vous me communiquez datent de 2010. Cela signifie que vous ne disposez pas de données pour 2011 et 2012, alors que des chantiers en cours en Région bruxelloise entrent dans les conditions de montant et de durée pour lesquelles les clauses sociales sont d'application.

Comment les choses se déroulent-elles au niveau de l'exécution même du chantier ? Qui s'occupe de vérifier la bonne application des clauses sociales, qui figurent comme obligations dans les cahiers des charges ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Actiris joue un rôle primordial dans le contrôle des clauses sociales. Notre office de l'emploi suit le processus de recrutement et examine si les entreprises qui obtiennent des marchés publics et recrutent du personnel supplémentaire respectent l'obligation de passer par lui.

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Kunt u ons het resultaat bezorgen van die studie zodat we de beschikbare cijfers kunnen analyseren?*

Het verbaast me dat de ordonnantie niet van toepassing is voor de MIVB.

De studie die u bestelde in 2011 en die betrekking had op de periode 2006-2010 is een ex-poststudie. Het zou vreemd zijn dat een bedrijf dat in het kader van een dergelijke studie werd bevraagd, verklaart dat het zijn verplichtingen niet is nagekomen.

U hebt niet gezegd of er bij de controle van de werken bepaalde personen bevoegd zijn om de sociale clausules te controleren tijdens de overheidsopdracht en niet achteraf.

De meest recente gegevens die u me bezorgt dateren van 2010. Dat betekent dat u voor 2011 en 2012 niet over gegevens beschikte, terwijl bepaalde werken die aan de gang zijn in het Brussels Gewest beantwoorden aan de voorwaarden inzake bedrag en duur waarvoor de sociale clausules van toepassing zijn.

Hoe verloopt de uitvoering van de werken zelf? Wie ziet toe op de correcte toepassing van de sociale clausules?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Actiris speelt een belangrijke rol bij de controle van de sociale clausules. Onze dienst voor arbeidsbemiddeling volgt het aanwervingsproces en gaat na of ondernemingen die overheidsopdrachten binnenhalen en extra personeel aanwerven, de verplichting naleven om via de dienst te passeren.*

M. Didier Gosuin.- De mémoire, la législation prévoit que les entreprises doivent s'adresser à Actiris, rien de plus. Je ne pense pas que les chantiers soient visités par des agents d'Actiris pour vérifier que les clauses sociales sont bien respectées, que les personnes engagées dans le cadre de ces clauses ne s'en vont pas pour une raison ou une autre. Pour Actiris, les règles sont donc respectées alors qu'il n'y a aucune mise en concordance des données. Votre réponse ne me satisfait pas. Rien n'est organisé en la matière au niveau de votre administration.

D'autre part, pourquoi la STIB serait-elle exclue de ce mécanisme ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vous m'avez posé des questions sur l'étude de Bruxelles Mobilité mais, si vous m'aviez interrogée sur les démarches de la STIB pour engager des Bruxellois, j'aurais pu vous parler de ses énormes efforts pour former et recruter des jeunes, mais c'est une autre question.

- *L'incident est clos.*

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,**

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

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

M. Bea Diallo.- Depuis la mi-janvier 2013, Bruxelles Mobilité a entamé des travaux de rénovation de voirie chaussée d'Ixelles, ainsi que l'élargissement d'une partie des trottoirs. Ces travaux enchantent les Ixellois dépités devant certaines parties de trottoirs devenues impraticables, particulièrement pour les personnes

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *De wetgeving bepaalt enkel dat ondernemingen zich tot Actiris moeten richten. Ik denk niet dat de werken worden bezocht door personeelsleden van Actiris om te controleren of de sociale clausules wel degelijk nageleefd worden. Volgens Actiris worden de regels dus gerespecteerd, terwijl de gegevens op geen enkele manier met elkaar in overeenstemming worden gebracht. Uw antwoord voldoet niet. Er is ter zake niets geregeld op het niveau van uw administratie.*

Waarom wordt de MIVB trouwens uitgesloten van dit mechanisme?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *U hebt me vragen gesteld over de studie van Mobiel Brussel, maar als u me iets had gevraagd over wat de MIVB doet om Brusselaars aan te werven, had ik u kunnen vertellen hoeveel inspanningen ze doet om jongeren op te leiden en aan te werven.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER BEA DIALLO

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

**betreffende "de werken op de Elsense-
steenweg en de toegankelijkheid voor de
PBM's".**

De voorzitter.- De heer Diallo heeft het woord.

De heer Bea Diallo (in het Frans).- *Midden januari 2013 begon Mobiel Brussel met de renovatie van de Elsense Steenweg en de verbreding van een gedeelte van het trottoir. Dat laatste verheugt heel wat Elsenaars en vooral ouderen en personen met een beperkte mobiliteit (PBM's). In naam van die groep interpelleer ik u*

âgées et les personnes à mobilité réduite (PMR). C'est au nom de ces dernières que je vous interpelle. Actuellement, la place Fernand Coq n'est plus accessible depuis la place Flagey via les services de la STIB.

Nous pouvons lire sur le site internet de la STIB : "Ces travaux nécessitent la déviation, depuis la place Flagey ou bien l'arrêt Bailli, des bus 54, 71, N09 et N10 vers Trône, De Brouckère et Bourse par un itinéraire qui évite la place Fernand Coq et la porte de Namur, vu la difficulté de circulation dans les rues environnantes. Dès le mardi 12 mars, (...), ils desservent à nouveau la Porte de Namur dans les deux sens. (...) Sous réserve de retards, les bus retrouveront définitivement leur itinéraire le samedi 28 septembre 2013".

Aucune alternative n'a été mise en place pour permettre l'ascension de la chaussée d'Ixelles et accéder à la Maison communale et aux commerces du quartier. Les personnes âgées et les PMR n'ont donc plus accès en transports en commun aux services communaux.

Quelles solutions la STIB pourrait-elle mettre en œuvre pour rétablir l'accès des PMR à l'administration communale d'Ixelles ? Votre administration a-t-elle rencontré les associations qui viennent en aide aux PMR pour résoudre ces problèmes ? Qu'est-il prévu afin de résoudre ce problème de mobilité ?

Entre la rue du Berger et la Porte de Namur, nous avons constaté que les trottoirs ont été élargis de 50cm, ce qui facilite leur usage, mais cette largeur ne respecte pas le permis d'urbanisme et l'on se demande comment deux bus vont pouvoir se croiser chaussée d'Ixelles sans emprunter une partie du trottoir.

J'ai vraiment l'impression, Mme la ministre, qu'entre vous et Ixelles, c'est "je t'aime, moi non plus".

(Rumeurs)

Je suis un homme de dialogue, ouvert et à l'écoute mais cela ne peut fonctionner si l'interlocuteur, lui, ne l'est pas. On stigmatise toujours le collègue d'Ixelles, comme si la commune opérait une résistance systématique, mais le problème est qu'il n'y a pas de réelle concertation.

hier. Op dit moment is het Fernand Cocqplein niet langer toegankelijk via het Flageyplein met de diensten van de MIVB. Die situatie zou aanhouden tot 28 september 2013.

Er werd niet voorzien in een alternatief om de Elsense Steenweg, het stadhuis en de buurtwinkels te bereiken. Bejaarden en PBM's kunnen de gemeentediensten dus niet langer met het openbaar vervoer bereiken.

Welke oplossingen kan de MIVB invoeren om PBM's opnieuw toegang te verschaffen tot de gemeentediensten van Elsene? Heeft uw administratie de verenigingen ter ondersteuning van PBM's ontmoet teneinde dat probleem op te lossen? Hoe kan het mobiliteitsprobleem worden opgelost?

Tussen de Herdersstraat en de Naamsepoort werden de trottoirs 50 cm verbreed. Dat is echter strijdig met de stedenbouwkundige vergunning en het is niet duidelijk hoe twee bussen elkaar op de Elsense Steenweg kunnen kruisen zonder over het trottoir te rijden.

Ik heb echt de indruk dat uw relatie met Elsene moeilijk verloopt.

(Rumoer)

Ik ben voorstander van open dialoog, maar dan moet mijn gesprekspartner ook willen luisteren. Men doet alsof de gemeente zich altijd overal tegen verzet, maar het probleem is dat er geen echt overleg plaatsvindt.

(Rumoer)

De dialoog met het college van Elsene moet worden hervat, zodat er opnieuw zaken kunnen worden gerealiseerd.

(Rumeurs)

Il faut impérativement rétablir un dialogue avec le collègue d'Ixelles. Sans cela, aucun projet ne pourra être sereinement mis en place dans cette commune.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Depuis des années, je recherche le dialogue. Je suis donc enchantée par vos dernières paroles.

Concernant l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) au quartier, je suis consciente des désagréments subis par les usagers au cours des différentes phases d'un chantier, particulièrement les usagers des bus de la STIB.

Dans le cas de la chaussée d'Ixelles, les travaux se déroulent jour et nuit, précisément pour limiter la durée des perturbations. La fin des travaux est prévue pour le 14 septembre de cette année.

Depuis le début de ce chantier, les services de la STIB sont en contact étroit avec ceux de la commune, de manière à trouver des solutions de déviation engendrant le moins de désagréments possible, tant pour les usagers habituels des transports publics que pour les riverains impactés par les déviations.

Pour les chantiers de ce type, la STIB préconise généralement de maintenir le passage des bus, quitte à ce qu'ils traversent une seule bande en alternance, sur de courts tronçons, et à interdire le passage des automobiles. Ainsi, le service public peut être maintenu sans changements et l'accessibilité des PMR est garantie, même en période de chantier. Pour exemple, cette méthode a été appliquée avec succès lors de la réalisation des travaux de l'avenue de la Sauvagine à Watermael-Boitsfort.

Dans le cas qui nous occupe, l'exigence de la commune d'Ixelles a toujours été de privilégier le maintien du trafic automobile au moins dans un sens de circulation, ce qui n'est pas compatible avec

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik probeer al jaren de dialoog op gang te brengen. Ik ben blij dat u daar ook naar streeft.*

Ik erken dat de wijk vandaag moeilijk toegankelijk is voor PBM's, in het bijzonder voor PBM's die de bus nemen.

De werken in de Elsense Steenweg gaan dag en nacht door, zodat de periode van overlast tot een minimum wordt beperkt. Het einde van de werken is gepland op 14 september 2013.

Sinds het begin van de werken staan de MIVB-diensten in nauw contact met de gemeente, om zowel voor de busgebruikers als voor de buurtbewoners oplossingen te zoeken.

Bij dergelijke werkzaamheden geeft de MIVB er doorgaans de voorkeur aan om auto's te weren en bussen te laten rijden, zelfs al is er maar één rijstrook in gebruik. Op die manier blijft de toegankelijkheid voor PBM's gewaarborgd.

In dit geval eiste de gemeente echter van meet af aan dat het autoverkeer in ten minste één richting behouden bleef, wat niet verenigbaar is met bovenstaande maatregel. De MIVB betreurt dat, omdat de bussen daardoor moeten worden omgeleid.

De oorspronkelijke omleiding via de Venetiëstraat werd gewijzigd na een wegverzakking tijdens de winter, zodat de MIVB haar bussen moest omleiden via een route die verder verwijderd was van het oorspronkelijke traject. In de huidige fase van de werken wordt een deel van het oorspronkelijke traject inderdaad niet langer bediend door bussen. Toch bleef het verkeer tussen het centrum en de

la mesure précitée. La STIB ne peut que le regretter car il n'y avait dès lors pas d'autre solution que de dévier les bus en dehors de la chaussée d'Ixelles en fonction des phases de chantier.

Vous n'ignorez sans doute pas que la déviation établie initialement par la rue de Venise a été modifiée suite à un effondrement de la voirie durant l'hiver, ce qui a amené la STIB à faire emprunter par ses bus une déviation les écartant davantage de leur itinéraire habituel et des pôles à desservir, dont la maison communale. Pendant la phase actuelle travaux, les bus ne desservent donc effectivement pas une partie de l'itinéraire habituel. Toutefois, la circulation a toujours été maintenue du centre-ville vers les faubourgs et le restera. Les voyageurs qui doivent avoir accès à l'administration communale depuis Flagey et qui ne peuvent pas se déplacer aisément sur une distance de plus de cent mètres peuvent se rendre jusque l'arrêt Porte de Namur et y prendre le bus dans l'autre sens. Ils seront alors déposés aux pieds de la maison communale. J'ai bien conscience que cela n'est pas aisé, mais c'est la seule façon de faire pour le moment.

Cette solution bancaire permet, malgré la taille considérable du chantier, de maintenir l'accès aux services communaux et aux commerces. Heureusement, la fin des travaux est en vue et j'espère que dans quelques mois, tout rentrera dans l'ordre.

La concertation associative se fait avec la STIB, au travers de la section PMR de la Commission régionale de mobilité. Peut-être les mécontents s'adressent-ils directement aux représentants, mais le département Accessibility de la STIB m'indique n'avoir reçu aucune plainte relative aux embarras de chantier autour de la maison communale.

Concernant les trottoirs élargis davantage que ce qui était prévu dans les plans, il y a quelques semaines, j'ai appris que leur agréable largeur était due à une erreur de la part de l'entrepreneur. Malheureusement, il faudra donc refaire une partie de ces trottoirs qui empêchent le passage aisé des bus.

Nous allons veiller à ce que ces travaux se terminent aussi vite que possible afin que la situation soit rétablie au moment prévu.

buitenwijken behouden, en dat blijft ook zo. Reizigers die van Flagey naar het gemeentehuis moeten en zich moeilijk verder dan 100 m kunnen verplaatsen, kunnen naar de halte Naamsepoort en daar de bus in de andere richting nemen, die hen vlak voor het gemeentehuis afzet. Op dit moment is dat helaas de enige oplossing. Over een paar maanden verloopt alles hopelijk weer normaal.

Er wordt overlegd met de MIVB via de sectie PBM's van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Ontevredenen richten zich misschien rechtstreeks tot de vertegenwoordigers, maar de afdeling Accessibility van de MIVB heeft geen enkele klacht ontvangen.

De trottoirs zijn inderdaad breder uitgevallen dan gepland. Dat is te wijten aan een fout van de aannemer. Een deel van de trottoirs zal helaas opnieuw moeten worden aangelegd met het oog op een vlotte doorgang van de bussen.

We zien erop toe dat de werken zo snel mogelijk klaar zijn.

Ik wil graag een constructieve dialoog aangaan met de gemeente Elsene.

Enfin, je réitère mon souhait d'entrer dans un dialogue constructif avec la commune d'Ixelles. C'est ce que j'ai toujours voulu et je vous remercie donc pour votre offre.

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

M. Bea Diallo.- Je suis content, car nous gagnons quatorze jours par rapport à ce qui est indiqué sur le site de la STIB.

Quant à la solution que vous proposez pour rejoindre la maison communale depuis Flagey en passant par la Porte de Namur, les gens n'y pensent pas nécessairement. Je vous suggère de demander à la STIB d'indiquer cette possibilité sur un panneau.

Concernant les trottoirs, je suis content que vous confirmiez l'erreur que j'avais remarquée.

Nous allons essayer de restaurer le dialogue.

- *L'incident est 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 "les travaux à l'avenue Woeste".

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

M. Willem Draps.- Le chantier entrepris par Bruxelles Mobilité dans l'avenue Charles Woeste vire au cafouillage complet. Les choses ont, d'emblée, mal commencé puisque, malgré un permis d'urbanisme délivré en 2008, le chantier n'a débuté qu'en 2012 pour diverses raisons d'ordre financier et juridique. Je m'interroge d'ailleurs sur la validité de ce permis. À ma connaissance, on ne peut proroger la validité d'un permis qu'une seule

De voorzitter.- De heer Diallo heeft het woord.

De heer Bea Diallo *(in het Frans).*- *Het doet me plezier dat we veertien dagen winnen in vergelijking met wat op de website van de MIVB staat vermeld.*

Mensen denken wellicht niet spontaan aan de oplossing om van Flagey naar het gemeentehuis te bussen via de Naamsepoort. Kan de MIVB die mogelijkheid niet op een bord vermelden?

Ik ben blij dat u bevestigt dat de aannemer een fout maakte bij de aanleg van de trottoirs.

Laten we proberen de dialoog te herstellen.

- *Het incident is 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 werken op de Karel Woestelaan".

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps *(in het Frans).*- *Het beheer van de werken op de Karel Woestelaan door Mobiel Brussel laat te wensen over.*

Het liep al fout van bij het begin. De stedenbouwkundige vergunning werd afgegeven in 2008, maar de werken zijn om financiële en juridische redenen pas in 2012 gestart. Ik vraag mij af of de vergunning nog wel geldig is. Een vergunning kan

fois, pour une durée d'un an.

Aujourd'hui, le chantier est à l'arrêt. L'annonce de sa reprise après les vacances est mise en doute par le manque apparent de préparation, de coordination et de cohérence entre deux aspects du chantier : le réaménagement de la voirie et le renouvellement des voies de tramway et de leurs accessoires.

Parfois, on se demande si les services de la STIB et de Bruxelles Mobilité se parlent. Votre cabinet devrait forcer la coopération entre ces deux importants services régionaux dont vous avez la responsabilité politique.

On peut également se demander s'il est cohérent de vouloir refaire les trottoirs de la chaussée d'Ixelles, qui en ont, certes, bien besoin, alors qu'il faut rénover intégralement les voiries, conformément au projet de la STIB qui veut convertir la ligne de bus 71 en ligne de tram.

Dans les avenues Orban et Madoux, d'autres chantiers étaient en cours il y a un an, sans la moindre coordination entre le renouvellement de la caténaire du tram et celui de l'éclairage public, également en voirie régionale.

Dans l'avenue Charles Woeste, mêmes causes, mêmes effets : on se rend compte en cours de chantier qu'il va falloir changer les poteaux qui soutiennent la caténaire des voies de tramway.

Le permis tel qu'il a été délivré prévoyait-il le renouvellement de l'ensemble de l'infrastructure de la ligne de tram dans cette avenue ?

En avril dernier, les habitants ont reçu un toutes-boîtes de la STIB leur annonçant : "Le passage de tramway de la nouvelle génération pose un problème de gabarit au droit de certains poteaux de caténaires le long des voies de tramways. Pour cette raison, la STIB y placera des poteaux de caténaires de gabarit plus étroit en attendant la poursuite des travaux de voirie par Bruxelles Mobilité".

Je m'étonne que ce soit en cours de chantier que l'on se rende compte que les poteaux sont à remplacer pour permettre, je suppose, le passage des trams actuels de type Bombardier 3000 et 4000 de 2,3m de gabarit. Pourquoi les bureaux d'études et les services techniques de la STIB n'ont-ils pas, dès le début, envisagé le remplacement de ces

immers slechts eenmaal voor een jaar worden verlengd.

Vandaag liggen de werken stil. Ze zouden na de zomervakantie worden hervat maar de omwonenden hebben daar hun twijfels over, gezien het duidelijk gebrek aan coördinatie tussen de heraanleg van de weg en de vernieuwing van de tramsporen.

Wij vragen ons af of de MIVB-diensten en Mobiel Brussel wel met elkaar praten. Uw kabinet zou beide diensten tot samenwerking moeten verplichten.

Is het bijvoorbeeld wel nuttig om de trottoirs in de Elsense Steenweg te vernieuwen, aangezien de hele straat moet worden heraangelegd als het project van de MIVB met betrekking tot de vertramming van lijn 71 doorgang vindt?

In de Orban- en de Madouxlaan zijn al een jaar werken aan de gang, zonder de minste coördinatie tussen de vernieuwing van de bovenleidingen van de tram en de vernieuwing van de straatverlichting.

In de Karel Woestelaan zien we hetzelfde verhaal: men beseft pas tijdens de werken dat de palen die de bovenleidingen stutten aan vervanging toe zijn.

Voorziet de vergunning in de vernieuwing van de volledige traminfrastructuur op de Karel Woestelaan?

In april hebben de buurtbewoners een foldertje van de MIVB in hun brievenbus gekregen, waarin staat dat de breedte van de nieuwe trams de MIVB ertoe verplicht om smallere bovenleidingspalen te plaatsen voordat Mobiel Brussel de wegenwerken kan voortzetten.

Waarom hebben het adviesbureau en de technische diensten van de MIVB daar niet onmiddellijk rekening mee gehouden?

Het hele project wordt te veel stap voor stap beheerd. Wij weten bijvoorbeeld nog altijd niet of er een fietspad op de Karel Woestelaan komt.

Wie is verantwoordelijk voor de slechte coördinatie? Zullen de werken vertraging oplopen? Hoeveel kost de vervanging van de bovenleidingspalen?

supports de lignes aériennes, en tenant compte du facteur de largeur ?

Si ces adaptations représentent un surcoût par rapport aux travaux initialement prévus, quel est le montant de ce surcoût ? La politique des petits pas semble avoir été adoptée pour mener ce chantier comme le chantier routier dont on ignore toujours s'il inclura une piste cyclable et, le cas échéant, à quel niveau de la voirie.

À qui l'incohérence du projet est-elle imputable ? Aura-t-elle une répercussion sur les délais d'exécution des travaux ?

Quel sera le montant du surcoût représenté par le remplacement de cette ligne aérienne d'alimentation en courant de traction des tramways ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Ce dossier est un exemple de mauvaise gestion. De mauvais accords ont été pris par le ministre précédent, ce qui nous vaut aujourd'hui les problèmes que nous connaissons.*

L'aspect positif, c'est l'information. Je suis heureuse que les riverains aient enfin été informés de l'existence d'un problème technique, qui explique l'arrêt des travaux.

M. Draps fait état d'un toutes-boîtes de la STIB. A-t-il été rédigé en concertation avec la commune et Bruxelles Mobilité ?

Quel est l'état des lieux ? Des mesures provisoires ont été prises, mais n'aurait-on pas pu opter pour une autre solution ?

Groen est évidemment partisan d'une piste cyclable séparée. Dans sa dernière réponse, la ministre m'a rassurée en disant que la piste cyclable serait séparée de la chaussée et à la même hauteur que le trottoir. Cette option est soutenue par de nombreux riverains.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik dank de heer Draps voor zijn interpellatie. Ze verraste mij, aangezien hij niet in de buurt woont. Het gaat wel over een onderwerp dat regelmatig terugkomt. De voorzitter van dit parlement beschouwde dit thema in het Uitgebreid Bureau als te lokaal. Ik ben heel blij dat ook andere parlementsleden dit een interessant onderwerp vinden.

Het dossier gaat al lang mee en is een voorbeeld van een verkeerde werkwijze. Ik kan niet zeggen of dat de verantwoordelijkheid is van deze regering of van de minister, maar het is wel een gedeelde verantwoordelijkheid. Er zijn slechte afspraken gemaakt over de plannen van de vorige minister. Dat maakt dat we nu met problemen zitten, die vermeden hadden kunnen worden als het dossier beter was gevolgd.

Positief in de hele zaak is dat er informatie is. Misschien vindt de heer Draps dat negatief, maar ik niet. De buurtbewoners vragen zich al maanden af waarom de werkzaamheden niet vorderen. Ik ben blij dat aan de bewoners eindelijk wordt meegedeeld dat er een technisch probleem is.

Les plans ont-ils été modifiés ? Est-il toujours question d'une piste cyclable séparée à hauteur du trottoir ? La piste cyclable et le trottoir seront-ils plus étroits ?

Quand les travaux reprendront-ils et quand seront-ils terminés ?

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Les travaux de l'avenue Charles Woeste traînent depuis trois ans.*

Mme Maes, je trouve qu'il est déplorable de vous entendre encore rejeter la faute sur l'ancien ministre après quatre ans.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les problèmes que nous connaissons aujourd'hui sont à imputer à M. Smet.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Le dossier était prêt en 2008 et sa non-réalisation est à mettre*

De heer Draps stelt dat er een folder van de MIVB is. Is die tot stand gekomen in overleg met de gemeente en met Mobiel Brussel?

Wat is de stand van zaken? Er zijn voorlopige maatregelen genomen. Zo zijn de stoepranden in beton aan de kant van de rails aangelegd ter voorbereiding van de volgende fasen van de werkzaamheden. Mensen begrijpen niet dat dit een tijdelijke oplossing is, omdat dit al zo lang duurt. De vraag rijst of men niet beter een andere oplossing had gekozen.

Uiteraard is Groen voorstander van een gescheiden fietspad. De minister heeft me in haar laatste antwoord gerustgesteld dat het fietspad gescheiden wordt van de rijweg en op dezelfde hoogte van het voetpad komt. Tal van buurtbewoners staan daar achter. Er zijn veel scholen in de buurt. Als men wil dat kinderen met de fiets naar school gaan en dat meer mensen gebruikmaken van die zeer belangrijke weg, is een degelijke fietsinfrastructuur vereist.

Zijn er wijzigingen in de plannen? Gaat het nog altijd om een gescheiden fietspad ter hoogte van het voetpad, dus hoger dan de rijweg? Worden het fiets- en voetpad smaller? Dit wordt nu gesuggereerd vanwege de technische problemen door de foute inschatting van de leidingen.

Wanneer worden de werkzaamheden voortgezet en wanneer worden ze voltooid?

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

De heer Jef Van Damme.- De vragen die hier zijn gesteld, verwijzen naar wat ik een maand geleden in de commissie al heb aangekaart. De werkzaamheden in de Karel Woestelaan laten al maanden op zich wachten en slepen in feite al drie jaar aan.

Mevrouw Maes, ik vind het wat zielig dat u na vier jaar nog altijd de schuld legt bij de vorige minister. Dit wordt een afgezaagd verhaal.

Mevrouw Annemie Maes.- De problemen die we vandaag kennen, zijn er gekomen door de fouten van de heer Smet.

De heer Jef Van Damme.- Na vier jaar wordt het toch tijd dat u zelf verantwoordelijkheid leert te

sur le compte de ce gouvernement et pas sur celui du précédent !

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Je suis surprise des questions de Mme Maes. Lundi dernier, nous avons organisé une réunion publique au cours de laquelle ont été abordés tous les problèmes auxquels vous faites, à juste titre, allusion.*

Les travaux dureront encore environ deux ans. Nous allons certainement améliorer la situation provisoire pour les personnes à mobilité réduite.

Une piste cyclable séparée sera aménagée à la même hauteur que le trottoir. Elle dépassera quasi partout la largeur minimale.

(poursuivant en français)

Fondamentalement, ce chantier a pris un certain retard, mais pas pour des raisons techniques. Il est vrai que la STIB a terminé les travaux qu'il est possible de réaliser actuellement. Si Bruxelles Mobilité n'a pas pu enchaîner directement, c'est surtout dû aux circonstances météorologiques. L'hiver prolongé et pluvieux a considérablement retardé les travaux de voirie.

Chacun devra reconnaître que l'on essaye partout de rattraper le temps perdu, maintenant que le temps s'améliore quelque peu. Certaines entreprises envisagent même de renoncer au congé du bâtiment.

Le chantier de l'avenue Woeste reprendra après le congé du bâtiment, fin août. Dans ce cadre, Bruxelles Mobilité et les impétrants commenceront alors leurs travaux.

En ce qui concerne les caténaires, il n'est en aucun cas question d'erreur ou de manquement dans ce dossier. Dans le projet, les poteaux caténaires se situent dans la nouvelle zone de stationnement.

nemen en dat u iets aan die problemen doet in plaats van te zeggen hoe alles zou moeten gebeuren.

Ik stel vast dat het dossier in 2008 klaar was en dat het vandaag nog altijd niet is uitgevoerd. Dat is toe te schrijven op het conto van deze regering en niet op dat van de vorige!

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik ben wat verrast door de vragen van mevrouw Maes. Vorige maandag nog hebben we een publieksvergadering gehouden waar ongeveer alles, waaronder een stand van zaken, de wisselwerking met de buurtbewoners en alle problemen waar u terecht naar verwijst, aan bod is gekomen.

De werkzaamheden zullen nog zo'n twee jaar duren. De tijdelijke situatie zullen we zeker verbeteren voor personen met een beperkte mobiliteit.

Er is ook gezegd dat er een afzonderlijk fietspad komt dat op dezelfde hoogte zal liggen als het voetpad. Dat zal de minimumbreedte hebben, maar op de meeste plaatsen toch breder zijn.

Dat er een afzonderlijk fietspad komt, is een wijziging aan de oorspronkelijke vergunning. Die wijziging is ondertussen aangevraagd. Aangezien het fietspad hoger ligt, zal er minder diep in de grond moeten worden gewerkt voor de gasleidingen. Dat betekent tijds winst.

(verder in het Frans)

De vertraging is niet het gevolg van technische problemen. De MIVB heeft alle werken uitgevoerd die momenteel mogelijk zijn. Mobiel Brussel heeft de wegenwerken niet onmiddellijk kunnen hervatten door de lange en natte winter.

Wij stellen alles in het werk om de verloren tijd zo goed mogelijk in te halen. Mobiel Brussel en de nutsbedrijven zullen de werken hervatten eind augustus, na het bouwverlof.

Wat de bovenleidingspalen betreft, is er geen sprake van een vergissing of een vergetelheid van de MIVB. De palen moeten in de nieuw aan te

Pour le moment, il est donc impossible de placer ces poteaux vu qu'ils se trouveraient alors sur la voirie existante. Les travaux seront donc exécutés, section par section, à partir du mois d'août. Les poteaux définitifs pourront ensuite être placés.

L'aménagement de quelques pylônes moins larges permettra désormais aux trams T3000 de circuler sur l'avenue Woeste. Dès lors, l'injection de véhicules sur la ligne du tram 19, lequel roule souvent à vide, se fera sur un itinéraire plus court, ce qui signifie que ces trams parcoureront moins de kilomètres "morts" et ce, dans des conditions de sécurité optimales.

Le coût de cette installation est largement compensé par la diminution du nombre de kilomètres "morts". Il n'y a donc pas de coût supplémentaire, bien au contraire.

Une fois le travail achevé en voirie par Bruxelles Mobilité, la STIB pourra déplacer les poteaux caténaires dans la future zone de stationnement envisagée. Là également, l'on va installer les poteaux caténaires et l'éclairage public conjointement.

Il n'est donc en aucun cas question d'erreur ou de manquement dans le chef de la STIB. Au contraire, cette mesure permet une exploitation efficace et rentable du réseau pendant la période transitoire dans laquelle nous nous trouvons encore.

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

M. Willem Draps.- On me rassure en précisant qu'il ne s'agit que de quelques poteaux placés à titre provisoire. Vous ne n'empêchez cependant pas de penser que, si le chantier avait été mieux coordonné, on aurait pu prévoir au minimum l'installation des nouveaux poteaux dans la zone de parking qui aurait été elle-même préalablement réalisée. Ce chantier pose de réels problèmes de planification.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous ne sommes pas maîtres de tous les paramètres et, dans le cas des chantiers, nous restons tributaires des conditions météorologiques.

M. Willem Draps.- Incriminer la météo est facile. Dans votre réponse, vous dites que les

leggen parkeerzone komen. Dat is voorlopig onmogelijk omdat ze zich dan op de verkeersweg zouden bevinden. De werken zullen vanaf augustus sectie per sectie worden uitgevoerd. Zodra Mobiel Brussel de werken beëindigd heeft, zal de MIVB de definitieve palen plaatsen.

Door de plaatsing van een aantal minder brede palen zullen voortaan ook trams 3000 op de Woestelaan kunnen rijden. Op lijn 19, waar de trams vaak leeg rijden, zullen de voertuigen een korter traject afleggen, wat betekent dat de trams minder verloren kilometers zullen afleggen. De kostprijs van de maatregel wordt ruimschoots gecompenseerd door de daling van het aantal verloren kilometers.

Bovendien blijft een efficiënte en rendabele uitbating van het net mogelijk tijdens de overgangperiode.

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps (in het Frans).- *U stelt mij gerust door te zeggen dat de palen slechts tijdelijk worden geplaatst, maar het was toch beter geweest om eerst de parkeerzone in te richten en er vervolgens de palen te plaatsen. Is de werf wel goed gepland?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Wij beheersen niet alle parameters en zijn altijd afhankelijk van het weer.*

De heer Willem Draps (in het Frans).- *U zegt dat de aannemers zullen doorwerken tijdens het*

entrepreneurs vont renoncer aux congés traditionnels du bâtiment pour travailler, puis que le chantier reprendra après les vacances. Cela me semble assez incohérent.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'ai pas dit que les entrepreneurs chargés de ce chantier spécifique allaient continuer à travailler durant les congés du bâtiment.

M. Willem Draps.- Pas ceux de la Région, mais les autres. Quoi qu'il en soit, ce qui nous intéresse aujourd'hui, c'est de savoir si ce chantier, à l'arrêt depuis des mois, va reprendre !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'accepte pas votre remarque ! Regardez ce qui se passe au niveau des communes, de la Région et du secteur privé : tous les chantiers ont été retardés. Ce n'est pas une question de mauvaise coordination.

Nous aurions évidemment voulu travailler plus vite, mais cela n'était pas possible.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la faillite d'une importante entreprise au Port de Bruxelles".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Contre toute attente, une entreprise de logistique importante installée à l'avant-port et exerçant ses activités depuis de nombreuses années au sein du domaine portuaire a été déclarée en faillite le 4 juin dernier.

Certes, le Port enregistre chaque année un nombre

bouwverlof, terwijl de werf pas na de vakantie opnieuw zal starten. Hoe kan dat?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik heb niet gezegd dat de aannemers van deze specifieke werf zouden doorwerken tijdens het bouwverlof.*

De heer Willem Draps (*in het Frans*).- *Wat mij interesseert is wanneer de werf, die al maanden stilligt, terug van start zal gaan.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Alle werven hebben vertraging opgelopen, ook die van de gemeenten en die in de privésector. Het is geen kwestie van slechte coördinatie. Sneller werken was nu eenmaal onmogelijk.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het faillissement van een groot bedrijf in de Haven van Brussel".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Een groot logistiek bedrijf, dat al jaren actief is in de voorhaven van Brussel, werd op 4 juni 2013 onverwacht failliet verklaard.*

Er gaan elk jaar wel bedrijven in de havenzone failliet, maar in dit geval gaat het om een erg

de clients devenus insolvables et proclamés en cessation de paiement, mais l'entreprise de logistique en question a, pendant des années de présence au Port, montré un dynamisme sans relâche et s'est implantée, il y a quelques années déjà, dans de tout nouveaux entrepôts situés à l'avant-port afin de faire face à une croissance de ses activités.

Il est incontestable que la crise économique exerce une incidence sur les développements des affaires et qu'une trésorerie parfois insuffisante est de nature à mettre en péril toute une activité. Ces indices ne semblent pas avoir été perçus par le Port qui a marqué son accord, dans le courant de l'année 2012, pour le rachat des entrepôts de la firme en question pour un montant relativement important.

C'est au niveau de la décision prise par le Port que se pose une série de questions.

La direction du Port, qui a proposé au conseil d'administration de procéder au rachat du bâtiment, a dû, on l'imagine, procéder à une série d'investigations, tant sur le plan économique que financier, afin de s'assurer de la bonne santé de l'entreprise et de déterminer avec celle-ci des perspectives d'avenir.

Au minimum, les bilans et comptes de résultats des trois dernières années, ainsi que les différents ratios qui pouvaient en être dégagés, devaient faire l'objet d'une analyse par la direction du Port. Des entretiens avec les responsables de la firme, le Port devait dégager la probabilité d'une amélioration du chiffre d'affaires et de la rentabilité.

Ces différentes questions et l'inventaire de la situation passée et des prévisions de résultats ont-ils réellement été abordés par la direction du Port et présentés au conseil d'administration ?

Il semble qu'une certaine légèreté soit à relever du côté des investigations qu'aurait dû mener le Port, car on ne peut imaginer que la situation se soit à ce point détériorée au cours des six derniers mois qu'on en arrive à une faillite qui dépasserait les cinq millions d'euros.

Vous comprendrez, Mme la ministre, ma réelle inquiétude face à une telle déconfiture d'une entreprise installée dans le domaine portuaire.

dynamische onderneming, die enkele jaren geleden nog droomde van een uitbreiding van haar activiteiten.

De gevolgen van de economische crisis worden duidelijk. Bedrijven moeten over voldoende liquide middelen beschikken, maar daarmee hield de Haven blijkbaar geen rekening toen ze in 2012 akkoord ging met de aankoop van gebouwen door de onderneming in kwestie tegen een vrij hoog bedrag.

De directie van de Haven had eerst de economische en financiële gezondheid van de onderneming moeten onderzoeken. Een analyse van de balansen van de voorbije drie jaar en een gesprek met de verantwoordelijken waren minimumvereisten geweest.

Heeft de directie inderdaad de situatie en toekomstperspectieven van de onderneming onderzocht en de resultaten voorgelegd aan de raad van bestuur?

Het onderzoek kan hoogstens erg oppervlakkig gevoerd zijn, want de onderneming kan moeilijk op zes maanden tijd een tekort van vijf miljoen euro opgebouwd hebben.

Op welke grond heeft de directie van de Haven beslist dat de aankoop van de gebouwen noodzakelijk was voor de onderneming?

Heeft de directie van de Haven een evaluatie van het groeipotentieel voorgelegd aan de raad van bestuur?

Heeft ze een rapport gemaakt van de activiteiten van de voorbije drie jaar? Wat waren de conclusies?

Heeft de Haven contact opgenomen met klanten van het bedrijf om na te gaan hoe betrouwbaar zijn plannen waren om zijn marktaandeel te vergroten?

Als het onderzoek van de Haven een gunstig resultaat had, hoe verklaart u dan het grote verlies op enkele maanden tijd?

Sur quelle base la direction du Port a-t-elle jugé l'opération de rachat du bâtiment comme une opération indispensable en vue de garantir la pérennité de l'entreprise ?

Une évaluation du potentiel de croissance des activités a-t-elle été demandée par la direction du Port et portée à la connaissance du conseil d'administration ?

Un rapport sur l'évolution des activités au cours des trois dernières années avec détermination des ratios a-t-il été produit par le Port ? Quelles sont les conclusions qui en ont été tirées ?

Un contact a-t-il été pris par le Port avec des clients de la firme pour apprécier la fiabilité des plans soumis par l'entreprise pour regagner des parts de marché ?

Comment expliquer l'ampleur de la perte en quelques mois, si les indices relevés par le Port étaient jugés comme favorables ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Avant de répondre à vos questions relatives à la faillite de la SA Pavan, je ne voudrais pas passer sous silence le drame humain que cette déconfiture représente pour les quelque 35 personnes qui étaient employées depuis de nombreuses années dans cette société familiale. J'espère qu'elles retrouveront rapidement du travail, ce qui est déjà le cas pour un certain nombre d'entre elles, qui ont été engagées par un autre logisticien du Port.

Ceci étant, je tiens à vous signaler que, suite à la demande de la SA Pavan de vendre son bâtiment, la réflexion du Port s'est focalisée sur deux aspects :

- maintenir dans l'escarcelle du Port un bâtiment logistique en parfait état, situé à un endroit de développement stratégique important, et ce à des conditions de rentabilité suffisantes pour le Port ;

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het faillissement van de nv Pavan is een menselijk drama voor de 35 mensen die er al jaren tewerkgesteld zijn. Ik hoop dat ze snel opnieuw werk zullen vinden. Enkele mensen kregen al een baan aangeboden bij een ander logistiek bedrijf in de Haven.*

Toen de nv Pavan haar intentie bekendmaakte om haar gebouw te verkopen, heeft de Haven nagedacht over de manier waarop dat logistieke gebouw in de ontwikkelingszone van de containerterminal en het toekomstige logistieke platform van Schaarbeek-Vorming kon worden behouden, tegen voldoende rendabele voorwaarden voor de Haven. Tegelijk wilde de Haven er via een nieuwe concessieovereenkomst voor zorgen dat het familiebedrijf zijn activiteiten in situ kon voortzetten, zonder jobs te laten verloren gaan.

- permettre à cette société familiale de poursuivre ses activités in situ tout en maintenant l'emploi, en lui octroyant une nouvelle concession sous conditions.

Sur base de ces éléments, et compte tenu de la localisation du bâtiment dans la zone de développement du terminal à conteneurs et de la future plateforme logistique de Schaerbeek-Formation, le Port s'est montré intéressé et a fait expertiser le bâtiment. Ensuite le Port a négocié un prix d'achat qui, couplé avec un nouveau contrat de concession du bâtiment à Pavan, lui a permis d'obtenir un taux de rendement interne de 6,91% sur 30 ans, ainsi qu'un taux de capitalisation de 9,36%, l'équilibre budgétaire étant atteint la quinzième année.

Quant à la poursuite des activités de Pavan dans le bâtiment, il n'a évidemment pas échappé au Port que la société était en situation délicate. L'étude des comptes des cinq dernières années et des comptes prévisionnels des cinq prochaines années communiqués par Pavan à la demande du Port a permis d'obtenir les garanties suivantes de la SA Pavan :

- une augmentation de capital de la société de 1,4 millions d'euros ;
- une nouvelle concession de quinze ans ;
- l'engagement écrit de Pavan de maintenir l'intégralité du personnel employé ;
- le versement anticipé de six mois de redevances de location du bâtiment et le paiement de l'intégralité des arriérés dus par Pavan ;
- la constitution d'une garantie bancaire callable à première demande, équivalente à un an de redevances ;
- le versement d'une indemnité de rupture de 400.000 euros au cas où Pavan mettrait fin à ses activités de façon anticipative ou revendrait son fonds de commerce, le cas de la faillite étant visé par cette indemnité.

Il convient de noter que, suite à la faillite, 80% de cette indemnité de rupture sont d'ores et déjà couverts par le montant retenu par le Port à titre de compensation de l'absence de constitution de

Nadat de Haven het gebouw door een expert had laten onderzoeken, volgde een onderhandeling over de aankoopprijs, die zorgde voor een interne rendementswaarde van 6,91% op 30 jaar en een kapitalisatie tegen 9,36%, met een break-even na 15 jaar.

Het was de Haven niet ontgaan dat de nv Pavan zich in een netelige situatie bevond. Op basis van de rekeningen van de laatste vijf jaar en de ramingen voor de komende periode van vijf jaar heeft de Haven de volgende waarborgen van de nv Pavan bekomen:

- *een verhoging van het kapitaal van het bedrijf met 1,4 miljoen euro;*
- *een nieuwe concessie van vijftien jaar;*
- *de schriftelijke verbintenis van Pavan om alle werknemers in dienst te houden;*
- *de vervroegde betaling van zes maanden huur en de betaling van alle achterstallige bedragen;*
- *het verstrekken van een onmiddellijk opeisbare bankgarantie van één jaar huur;*
- *de storting van een verbrekingsvergoeding van 400.000 euro indien Pavan zijn activiteiten vroegtijdig zou stopzetten of het bedrijf zou verkopen (die vergoeding zou dus in werking treden in het geval van een faillissement).*

Op het ogenblik van het faillissement was 80% van de verbrekingsvergoeding al gedekt door het bedrag dat de Haven had ingehouden als compensatie voor het ontbreken van de bankgarantie.

Op basis van al die elementen meen ik te mogen stellen dat de Haven het dossier perfect heeft beheerd. Als er geen akkoord over de verkoop van het gebouw was geweest, had de Haven zich in een heel wat minder comfortabele positie bevonden, aangezien ze dan de achterstallige bedragen van meer dan 50.000 euro niet had gerecupereerd. Dan had de Haven vandaag met de verhuurder moeten onderhandelen over de verhuur of verkoop van het gebouw tegen minder voordelige financiële voorwaarden.

Wat de omvang van het faillissement betreft, wacht

garantie bancaire.

En conclusion, sur la base des éléments qui précèdent, je puis affirmer que le Port a parfaitement géré ce dossier délicat. J'en veux pour preuve supplémentaire que, si la vente de l'immeuble n'avait pas été conclue, le Port se trouverait dans une situation nettement moins confortable car il n'aurait pas récupéré les arriérés, qui se chiffrent aujourd'hui à plus de 50.000 euros. Et il devrait négocier aujourd'hui avec le bailleur concernant la location ou la vente du bâtiment à des conditions financières nettement moins avantageuses que celles qu'il a pu obtenir dans le cadre de la vente.

Par conséquent, je ne partage pas votre analyse selon laquelle la direction générale et le conseil d'administration du Port auraient agi avec légèreté dans ce délicat dossier. Enfin, pour ce qui concerne l'ampleur de la faillite, j'attends les conclusions du curateur et vous signale que le Port a confié la défense de ses intérêts à son avocat.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- J'entends bien que le Port récupérera le bâtiment au terme de la concession. Je suppose que les autorités feront en sorte que cet espace, qui jouit d'une excellente localisation, soit réoccupé dans les meilleurs délais.

Le Port a-t-il exigé un plan financier en vue de garantir la pérennité de la firme ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le curateur n'a pas encore formulé ses conclusions concernant ce dossier. À ce stade, nous ne disposons donc pas de tous les éléments pour vous répondre.

Il est toutefois certain que les autorités du Port feront le nécessaire pour que cet immeuble moderne, jouissant d'un potentiel logistique certain, soit réoccupé. Cette entreprise est l'une des seules parmi les entreprises du Port à être tombée en faillite à cause de la crise. Elle n'est pas parvenue à maintenir le cap, et c'est regrettable.

ik op de conclusies van de curator. De Haven heeft de verdediging van haar belangen aan haar advocaat toevertrouwd.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).*- *Ik noteer dat de Haven het gebouw zal recupereren na afloop van de concessie-overeenkomst. Ik vermoed dat de Haven zo snel mogelijk een nieuwe huurder zal zoeken, gezien de uitstekende locatie van het gebouw.*

Heeft de Haven bij de aankoop van het gebouw wel een financieel plan van het bedrijf geëist?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De curator heeft zijn conclusies nog niet meegedeeld.*

Wij zullen uiteraard een nieuwe huurder zoeken. De nv Pavan is een van de weinige havenbedrijven dat de economische crisis niet heeft overleefd. Wij betreuren dat ten zeerste.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- À l'heure actuelle, vous ne savez pas si le Port a exigé un plan financier ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'ai expliqué qu'une série de garanties ont été exigées.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- J'ai bien noté cela, mais je n'ai pas entendu parler de plan financier.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La Société régionale d'investissement de Bruxelles (SRIB) a analysé la situation financière de la SA Pavan. Sur la base des comptes prévisionnels pour les cinq années à venir, nous avons eu une vision sur les plans financiers de cette firme. La situation n'était pas motivante, mais le Port a tout de même voulu soutenir cette entreprise, qui n'a pas pu maintenir le cap.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- La réponse se perd dans un certain brouillard. J'en déduis qu'il y avait une volonté de maintenir une activité qui concernait 35 employés, volonté qu'on peut comprendre au demeurant. Je ne suis cependant pas totalement convaincu qu'on ait travaillé avec la méthode la plus efficace pour garantir le meilleur usage des deniers du Port.

Qu'on ne soit pas en mesure de me dire si le Port a obtenu un plan financier est, sinon préoccupant, au moins troublant !

- L'incident est clos.

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 concertations entre la STIB et De Lijn sur les tracés des lignes de tram que projette cette dernière sur le territoire de la Région bruxelloise".

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Weet u of de Haven een financieel plan heeft gevraagd?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik heb daarnet uitgelegd dat de Haven verschillende waarborgen heeft gevraagd.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Inderdaad, maar daarin was geen sprake van een financieel plan.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel (GIMB) heeft de financiële situatie van de nv Pavan geanalyseerd. Via de ramingen voor de komende vijf jaar konden wij een beeld schetsen van de financiële plannen van het bedrijf. De situatie zag er niet erg rooskleurig uit, maar de Haven heeft het bedrijf toch willen steunen.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Ik kan begrijpen dat u een bedrijf dat 35 mensen tewerkstelt, tracht te redden, maar ik ben er niet zeker van dat u daarbij de beste methode hebt gebruikt. Zo is het verontrustend dat u mij niet kunt zeggen of de Haven aan het bedrijf een financieel plan heeft gevraagd.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het overleg tussen de MIVB en De Lijn over de trajecten van de tramlijnen die De Lijn plant op het grondgebied van het Brussels Gewest".

M. le président.- Puis-je rappeler que la semaine dernière, la présente commission a approuvé à l'unanimité une résolution relative au projet de tram de De Lijn.

La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- Mon interpellation est plus précise que les considérations qui figurent dans la résolution qui sera adoptée par notre parlement d'ici dix jours en séance plénière. Le sujet est toutefois identique, puisqu'il concerne l'aménagement des nouvelles lignes de tram de De Lijn vers et autour de la capitale.

Le plan de De Lijn prévoit quatre lignes de tram. De Lijn souhaite ouvrir trois premières lignes de tram qui relieront directement Bruxelles et le Brabant flamand : une au départ de Ninove, une au départ de Heist-op-den-Berg et une troisième au départ de Boom.

La quatrième ligne de tram - dite "tangentielle" - vise à relier la gare de Tervuren à Jette en passant par l'aéroport de Bruxelles-National et Vilvorde, non pas en contournant Bruxelles comme le laisse sous-entendre le qualificatif "tangentiel" mais bel et bien et en empruntant des tronçons dans l'est et le sud-est de la Région bruxelloise.

En février 2013, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a émis un avis globalement positif sur les projets de développement de cette offre de transport supplémentaire. Je fais d'ailleurs partie de ceux qui défendent cette collaboration entre le TEC, la STIB, De Lijn et la SNCB.

Le gouvernement bruxellois demandait toutefois de lier le choix des tracés aux possibilités de connexion avec le réseau de métro bruxellois, avec le réseau de trams et de bus de la STIB, ainsi qu'avec le RER. Un accord de collaboration entre la STIB et De Lijn devait également être conclu.

La ligne dite "tangentielle" figure parmi les projets prioritaires de la société De Lijn. Nous trouvons particulièrement appropriée la volonté de permettre une meilleure desserte de Bruxelles en transports en commun, pour autant que ces nouvelles lignes puissent également permettre aux Bruxellois de mieux accéder aux zonings économiques situés en périphérie bruxelloise. C'est une option que j'ai

De voorzitter.- Ik herinner eraan dat de commissie vorige week met eenparigheid van stemmen een resolutie over het tramproject van De Lijn heeft aangenomen.

De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Mijn interpellatie is preciezer dan de overwegingen die in de resolutie zijn opgenomen. Toch behandelt ze hetzelfde onderwerp, namelijk de aanleg van nieuwe tramlijnen van De Lijn naar en rond de hoofdstad.*

De Lijn wil drie tramlijnen aanleggen die Brussel rechtstreeks verbinden met Ninove, Heist-op-den-Berg en Boom.

De vierde tramlijn moet het station van Tervuren verbinden met Jette en doet daarbij Vilvorde en de luchthaven van Brussel-Nationaal aan. Die zogenaamde tangentiële verbinding gaat niet rond Brussel maar loopt over sommige delen van het gewestelijk grondgebied.

In februari 2013 gaf de Brusselse regering een algemeen positief advies voor die projecten die het openbaarvervoeraanbod uitbreiden. Ik ben trouwens voorstander van meer samenwerking tussen de TEC, de MIVB, De Lijn en de NMBS.

De Brusselse regering vroeg om bij de keuze van de tracés rekening te houden met mogelijke aansluitingen op het Brusselse metronetwerk, de trams en bussen van de MIVB en het GEN. Er zou een samenwerkingsakkoord tussen de MIVB en De Lijn worden gesloten.

De tangentiële verbinding is een van de prioritaire projecten van De Lijn. Wij appreciëren ten zeerste dat Brussel daardoor beter door het openbaar vervoer wordt bediend, maar de nieuwe tramlijnen moeten het de Brusselaars ook gemakkelijker maken om de bedrijfszones in de Rand te bereiken. Die optie heb ik vroeger altijd verdedigd als minister van Economie en Tewerkstelling.

Onlangs zei de nieuwe directeur van De Lijn Vlaams-Brabant dat de gemeenten van bij het begin bij de studies waren betrokken, aangezien ook zij duurzame mobiliteit genegen zijn, en dat De Lijn met de gemeenten wil samenwerken voor het lokale

toujours défendue lorsque j'étais ministre de l'Économie et de l'Emploi.

Il y a quelques jours, le nouveau directeur de De Lijn Vlaams Brabant disait : "Depuis le début de nos études sur la tramification, nous avons impliqué de près les autorités locales. La mobilité durable est quelque chose qui leur tient, elles aussi, à cœur. Nous voulons examiner ensemble comment nos trams et comment leur gestion locale peuvent se renforcer mutuellement. La voix des communes dans ce dossier est importante pour nous.

C'est pourquoi nous allons poursuivre le dialogue. Durant les semaines à venir, nous consulterons à nouveau les autorités pour obtenir leur feedback sur les quatre tracés qui ont nos préférences. Leur input, nos études de tracés, le Plan MER et l'accord avec la STIB nous mèneront vers la proposition finale relative aux tracés et au phasage des travaux. Cette proposition, nous voulons la présenter au gouvernement flamand, pour décision, d'ici l'automne de cette année".

La question des tracés n'est donc pas encore tranchée à l'heure actuelle, même si la société De Lijn a très clairement prédéterminé leurs tracés préférentiels. Or, il apparaît que le tracé retenu par De Lijn pour sa ligne dite tangentielle présente des menaces certaines pour les communes bruxelloises qu'elle traverse, à savoir Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre. Ces deux communes ont par ailleurs rendu des avis très critiques sur le projet de tracé proposé par De Lijn.

Le développement de lignes de tram de De Lijn en Région bruxelloise ne peut s'envisager que dans une relation de réciprocité où l'ensemble des parties intervenantes - Flandre, Bruxelles, navetteurs, riverains, De Lijn, STIB - tirent avantage de ces nouveaux investissements.

Or, il apparaît que le choix du tracé retenu pour la ligne dite tangentielle léserait considérablement l'intérêt des communes traversées et positionnerait la ligne développée par De Lijn comme concurrente de lignes exploitées aujourd'hui par la STIB.

Ainsi, ces deux communes, tout comme celles de Kraainem et de Wezembeek-Oppem, ont exprimé leur vive opposition au projet de tracé, proposé par De Lijn entre Tervuren et Zaventem.

beheer van de trams.

De komende weken zal De Lijn de gemeenten raadplegen over de vier tracés. De input van de gemeenten, onze studies, het Plan-MER en het akkoord van de MIVB zullen leiden tot een definitief voorstel over de tracés en de fasering van de werkzaamheden. Dat voorstel zal in het najaar aan de Vlaamse regering worden voorgelegd.

Tot op heden is er dus nog niets definitief beslist, ook al heeft De Lijn zeer duidelijk haar voorkeur kenbaar gemaakt.

De invoering van tramlijnen van De Lijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet gepaard gaan met voordelen voor alle partners: Vlaanderen, Brussel, de pendelaars, de buurtbewoners, De Lijn en de MIVB.

Naar verluidt zou de tangentiële lijn nadelig zijn voor de Brusselse gemeenten die het tracé door-kruist. Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe hebben al scherpe kritiek geuit. Bovendien zou de tramlijn van De Lijn in concurrentie treden met de bestaande MIVB-lijnen.

Ook de gemeentes Kraainem en Wezembeek-Oppem zijn fel tegen het tracé gekant. Ze voeren de volgende argumenten aan: het tracé loopt door de groene zone tussen Tervuren en de wijk Ban Eik; lijn 39 verbindt reeds Wezembeek-Oppem, Kraainem en Stokkel en zorgt voor een goede verbinding met de metro, de handelswijk en de scholen.

Uit uw antwoord op een van mijn schriftelijke vragen over het onderwerp blijkt dat 30% van de passagiers die gebruikmaken van lijn 39, buiten het grondgebied van het gewest op de tram stappen. Met de tangentiële lijn van De Lijn, die niet langs Stokkel rijdt, zouden de reizigers uit Kraainem, Tervuren en Wezembeek-Oppem er niet meer stoppen, wat nadelig zou zijn voor de economische en commerciële dynamiek van de wijk.

Voorts is de rijweg in Wezembeek-Oppem, Kraainem, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe niet voldoende breed om een tramlijn aan te leggen.

Het project moet een aanvulling zijn en mag geen concurrentie betekenen voor het bestaande

Cette opposition est motivée par les éléments suivants : la traversée d'une zone verte entre Tervueren et le lieu-dit Ban Eik ; le doublement inutile de la ligne 39 assurant déjà une liaison efficace entre Wezembeek-Oppem, Kraainem et Stockel et une bonne correspondance avec le métro, le quartier commerçant et les écoles.

Selon votre réponse à une de mes questions écrites sur le sujet, 30% des passagers qui empruntent cette ligne 39 prennent le tram hors des frontières de la Région. Ce n'est pas rien. En prenant ce nouveau tracé, que De Lijn appelle une "ligne tangentielle" et qui ne passe plus par Stockel, toute la clientèle de Kraainem, Tervuren ou Wezembeek-Oppem qui fréquente ce centre commercial prospère ne s'arrêtera plus là. En suivant ce trajet, vous allez causer un préjudice important au développement commercial et économique ce quartier.

En outre, la largeur de la voirie sur laquelle on envisage de faire passer ce tram est insuffisante, tant à Wezembeek-Oppem et Kraainem qu'à Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert. Ceux qui connaissent l'avenue Mounier, près de l'UCL, ou l'avenue Hippocrate, en bordure des cliniques universitaires Saint-Luc et de la faculté de médecine, ne me contrediront pas.

L'ambition de ce nouveau projet - et c'est le sens de l'avis rendu par le gouvernement bruxellois en février dernier - doit être de générer de la complémentarité avec les offres de transports publics existantes, pas d'engendrer des concurrences entre elles.

D'après le directeur de De Lijn Vlaams Brabant, les projets de tracé seront présentés au gouvernement flamand pour approbation définitive d'ici l'automne. Cette proposition définitive sera-t-elle également soumise pour approbation au gouvernement bruxellois, pour ce qui concerne les tronçons situés sur notre territoire ?

Quelles sont les positions défendues par le gouvernement bruxellois dans le choix des tracés ? Comment le gouvernement entend-il donner suite et corps aux commentaires formulés par les communes bruxelloises ? Le gouvernement sera-t-il invité à émettre un propre avis sur le choix définitif des tracés ?

Où en sont les négociations entre la STIB et

openbaarvervoeraanbod. Het is in die zin dat de Brusselse regering haar advies in februari heeft verstrekt.

Volgens de directeur van De Lijn Vlaams-Brabant worden de tracés in het najaar aan de Vlaamse regering ter goedkeuring voorgelegd. Wordt het definitieve voorstel ook aan de goedkeuring van de Brusselse regering onderworpen, voor de gedeelten van het tracé die over het Brusselse grondgebied lopen?

Welk standpunt neemt de Brusselse regering in over de keuze van de tracés? Wat doet de regering met de opmerkingen van de Brusselse gemeenten? Zal de regering zich ook mogen uitspreken over de definitieve keuze van de tracés?

Hoe verlopen de onderhandelingen tussen de MIVB en De Lijn, die de complementariteit tussen beide openbaarvervoermaatschappijen moeten maximaliseren en concurrentie vermijden?

Zal de regering, nog voor ze een stedenbouwkundige vergunning aan De Lijn aflevert, een studie laten uitvoeren om de kosten en de voordelen van complementaire openbaarvervoernetwerken te bepalen?

De Lijn, lesquelles doivent permettre de maximaliser les complémentarités entre ces deux sociétés de transport en commun et éviter les concurrences ?

Le gouvernement réalisera-t-il, préalablement à la délivrance de tout permis d'urbanisme requis pour le projet de De Lijn, une étude qui déterminera les coûts et avantages de la complémentarité des deux réseaux de transports publics ?

Discussion

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- En tant que rapporteuse de la sous-commission Mobilité, je salue l'intérêt de mon collègue pour le "Brabantnet". Je suis cependant étonnée de constater que certaines de ses questions ont été posées sans avoir pris en compte le travail réalisé par la sous-commission Mobilité, à laquelle tous les partis souhaitaient conférer un rôle moteur.

Cette sous-commission a voté une série de recommandations la semaine dernière. Parmi celles-ci figure l'exigence du gouvernement d'être associé activement à la définition des tracés et du terminus se situant sur le territoire régional bruxellois. Cette question tombe sous le sens et c'est pourquoi je suis surprise par le texte de M. Cerexhe.

Je voudrais ajouter quelques remarques qui n'ont pas été jointes aux recommandations étant donné que l'objectif poursuivi était de voter des recommandations à l'unanimité.

Pouvez-vous me rassurer quant au fait que le gouvernement bruxellois pourra garder la mainmise sur l'élaboration d'un ordre de priorité dans la conception de ces lignes de tram en Région bruxelloise ?

La société De Lijn respectera-t-elle les arrêts et les tarifs de la STIB ?

M. le président.- Pour information, la résolution allait même bien au-delà des aspects que vous venez d'aborder. L'interpellation de M. Benoît

Bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *Als rapporteur van de subcommissie Mobiliteit ben ik blij met de aandacht van mijn collega voor Brabantnet. Het verbaast me echter dat hij bepaalde vragen heeft gesteld zonder rekening te houden met het werk van de subcommissie, waaraan alle partijen nochtans een belangrijke rol toekennen.*

De subcommissie keurde afgelopen week een reeks aanbevelingen goed, waaronder de eis van de regering om actief betrokken te worden bij de vaststelling van de tracés en eindstations op het grondgebied van het gewest. Daarom verbaast de interpellatie van de heer Cerexhe me.

Behoudt de Brusselse regering de controle op de uitwerking van een rangorde wat de komst van nieuwe tramlijnen in het gewest betreft? Zal De Lijn de haltes en tarieven van de MIVB respecteren?

De voorzitter.- De interpellatie van de heer Cerexhe dateert wellicht van lang voor de goedkeuring van de resolutie.

Cerexhe a, quant à elle, sans doute été introduite bien avant l'adoption de ladite résolution.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Ce n'est pas le problème de la commission.

M. Benoît Cerexhe.- Cela vous gêne-t-il à ce point d'obtenir les réponses de la ministre sur cette question ? Cela pourrait pourtant être intéressant de savoir ce qu'il en sera exactement de ce tracé et de cette ligne.

M. le président.- M. Cerexhe connaît très certainement le contenu de la résolution, mais son interpellation vise un tracé en particulier sur lequel il s'interroge, ce que je peux aisément comprendre.

La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Avant toute chose, je souhaiterais rectifier l'affirmation selon laquelle les lignes de tram interrégionales constitueraient une concurrence avec les lignes de la STIB ou une menace pour les quartiers traversés. Améliorer l'accessibilité de notre Région passe par un développement important des transports publics au cours des prochaines années et les lignes projetées ont pour but d'offrir de nouvelles liaisons, afin de constituer autant d'alternatives à la voiture. Ces liaisons sont soit inexistantes dans le réseau actuel, soit pas assez performantes tant qu'elles ne bénéficient pas d'une infrastructure dédiée.

Pour ce qui est des tracés des lignes interrégionales "Brabantnet", je tiens à vous informer que les études menées par De Lijn et la Région flamande comportent plusieurs volets. En octobre, le gouvernement flamand sera appelé à se prononcer officiellement sur le résultat des études coûts-bénéfices afin de statuer sur la poursuite du projet et/ou sur la définition des tronçons à réaliser en priorité. À ce stade-ci, il s'agit d'hypothèses de travail de niveau conceptuel, même si celles-ci ont nécessairement dû se baser sur des tracés précis, en identifiant les variantes de tracé présentant le meilleur potentiel par rapport à l'investissement à consentir.

Le gouvernement bruxellois a uniquement pris acte de l'existence du projet "Brabantnet" et des orientations qui y étaient développées. Un processus de travail a été mis en place et les représentants des deux Régions et des deux

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Dat is niet het probleem van de commissie.*

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Vindt u het zo vervelend om naar de antwoorden van de minister op mijn vragen te moeten luisteren?*

De voorzitter.- De heer Cerexhe kent ongetwijfeld de inhoud van de resolutie, maar zijn interpellatie heeft betrekking op een specifiek tracé.

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het klopt niet dat de intergewestelijke tramlijnen (Brabantnet) in concurrentie zullen treden met de MIVB of een bedreiging zullen vormen voor de wijken die ze doorkruisen. Om het gewest toegankelijker te maken, moet het openbaar vervoer de komende jaren sterk ontwikkeld worden. Die lijnen maken nieuwe verbindingen mogelijk, die een alternatief bieden voor de wagen. Het gaat om verbindingen die nu niet bestaan of waarvan de infrastructuur ontoereikend is.*

In oktober zal de Vlaamse regering op basis van een kosten-batenanalyse beslissen of het project voortgezet wordt en welke tracés voorrang krijgen. Momenteel zijn er nog geen tracés bepaald, al gaan de studies natuurlijk wel uit van precieze tracés.

De Brusselse regering is enkel op de hoogte van de algemene lijnen van het project Brabantnet. Vertegenwoordigers van beide gewesten en beide openbaarvervoermaatschappijen komen regelmatig samen. De definitieve keuze van de tracés zal in 2015 worden bepaald, wanneer de studies over alle mogelijke varianten klaar zijn.

Daarbij zullen we nagaan of de 'Ringtram' in concurrentie zou treden met het bestaande netwerk en in welke mate hij het Brusselse grondgebied toegankelijker zou maken.

Uiteraard beslist de Brusselse regering mee over de tracés op het Brusselse grondgebied. Het gewest zal alleen een stedenbouwkundige vergunning

opérateurs de transport se voient régulièrement pour faire le point sur l'avancement de ce projet. La date de la décision définitive quant aux tracés a été fixée de concert avec la Région flamande à 2015, de sorte à pouvoir achever l'ensemble des études relatives aux différentes variantes de tracé et à leur impact sur la desserte du territoire bruxellois.

C'est dans ce contexte qu'il faudra notamment examiner dans quelle mesure le tracé que vous décrivez pour la ligne de rocade, le "Ringtram", pourrait constituer ou non une concurrence pour le réseau existant et dans quelle mesure il bénéficierait aussi à l'accessibilité du territoire bruxellois en améliorant le maillage.

Il va de soi que la décision d'opter pour tel ou tel itinéraire sur le sol de notre Région est du ressort du gouvernement bruxellois et que la Région n'octroiera les permis d'urbanisme pour de nouvelles infrastructures liées à ce projet que pour autant que leur intérêt pour la mobilité bruxelloise ait été démontré.

Au niveau des négociations entre la STIB et De Lijn, un accord d'intention a été rédigé par les deux sociétés. Celui-ci sera prochainement débattu au sein du conseil d'administration de la STIB.

Cet accord prévoit que les deux parties travaillent ensemble à la réalisation de ce projet des quatre lignes de tram.

En première phase, le projet prévoira une exploitation pour 2020 des tracés suivants :

1. Bruxelles-Nord - OTAN - Aéroport
2. UZ Jette - Vilvorde - Aéroport
3. Bruxelles-Nord - Heysel - Willebroek.

Le reste du projet sera normalement mis en exploitation pour 2025. De Lijn a réalisé une étude coûts/avantages pour les quatre projets de lignes de tram, et notamment pour les tracés situés en Région de Bruxelles-Capitale.

Les questions précises concernant les tarifs, les haltes et les autres détails ne sont pas encore à l'ordre du jour.

afgeven voor infrastructuur die gunstig is voor de Brusselse mobiliteit.

Binnenkort bespreekt de raad van bestuur van de MIVB een intentieovereenkomst met De Lijn voor de uitvoering van het project van de vier tramlijnen.

Een eerste fase omvat de exploitatie vanaf 2020 van de volgende tracés:

1. *Brussel-Noord - NAVO - Luchthaven*
2. *UZ Jette - Vilvoorde - Luchthaven*
3. *Brussel-Noord - Heizel - Willebroek.*

Tegen 2025 volgt de rest van het project. De tarieven, haltes en andere details staan nog niet op de agenda.

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

M. Benoît Cerexhe.- Je suis d'accord pour affirmer qu'au niveau des principes l'arrivée des lignes De Lijn ne doit pas être concurrente de l'offre de la STIB mais bien complémentaire. Cependant, si le gouvernement bruxellois marque un accord sur le scénario n° 3 de cette ligne qui passe par l'avenue Mounier et l'avenue de Wezembeek, il y aura concurrence entre les réseaux.

Au moment de prendre sa décision, je demande donc au gouvernement d'analyser l'impact sur la mobilité ainsi que l'impact socio-économique. Si la mobilité doit être améliorée, il ne faut pas que cela pose des problèmes au niveau socio-économique, notamment pour les commerçants.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La prise en compte des effets socio-économiques est, bien entendu, prévue. Cependant, je n'en parlerais pas en termes de problème, mais bien d'opportunité : ce projet doit être pris comme une opportunité de soutenir le tissu commercial.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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

concernant "la mobilité des personnes âgées ou handicapées sur la voie publique".

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

Mme Danielle Caron.- Le 3 juin 2013, une dame de 81 ans a été tuée par un camion sur un piétonnier en phase verte à Etterbeek. Selon l'enquête de police, basée sur les témoignages, le piétonnier de

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (*in het Frans*).- *Concurrentie met de lijnen van de MIVB moeten we uiteraard vermijden. Daarom mag de regering het tracé langs de Mounierlaan en de Wezembeekse Laan niet goedkeuren.*

De regering moet niet alleen de impact op de mobiliteit onderzoeken, maar moet ook rekening houden met de sociaaleconomische impact van het project.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Dat doen we. Ik zie dit project eerder als een opportuniteit dan als een probleem.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de mobiliteit van de bejaarden of gehandicapten op de openbare weg".

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Op 3 juni 2013 werd een 81-jarige vrouw in Etterbeek op het zebrapad door een vrachtwagen doodgereden. Toen de vrouw de weg was beginnen over*

l'avenue de Tervueren était en phase verte lorsque la dame s'est engagée sur le passage. Mais alors qu'elle marchait, la signalisation est passée au rouge, et le feu pour la circulation sur la chaussée est devenu vert pour le camion qui a démarré.

En virant à gauche, le véhicule a heurté la dame qu'il a renversée. La victime est passée sous l'essieu arrière du véhicule. La malheureuse a été tuée sur le coup. C'est donc parce que cette dame de 81 ans assez corpulente et à la mobilité difficile marchait trop lentement que le camion l'a heurtée et qu'elle a été tuée.

Au niveau des feux tricolores de certaines voiries, ne faudrait-il pas prévoir un temps de traversée plus important ? Ne faudrait-il pas afficher - en dépit du nombre important de panneaux de signalisation à Bruxelles - un signal de danger annonçant un passage pour piétons comme cela existe dans des lieux fréquentés par les enfants ?

Prévoir un émetteur sonore est-il concevable ? En ville, la cadence de la signalisation des piétonniers n'est-elle pas trop rapide ? Comment faire pour qu'un citoyen ne se fasse pas tuer sur un passage qui se veut protégé ?

Un passage piéton ne garantit pas une sécurité totale, mais ne devons-nous pas envisager des dispositifs qui tiennent compte des difficultés de mobilité de certains, comme les personnes âgées ou les personnes handicapées qui ne peuvent pas toujours se déplacer assez rapidement ?

Avez-vous procédé à une enquête sur l'ensemble de la Région afin d'établir une liste de lieux à risque à prendre en considération ? Dans ma commune, l'avenue de Broqueville connaît assez régulièrement des accidents sur ses passages pour piétons. Comment, en Région bruxelloise, améliorer la sécurité des piétons, particulièrement de ceux qui présentent des problèmes de mobilité ?

Discussion

M. le président.- Vous savez, Mme Caron, qu'il y a plus d'accidents sur les passages pour piétons qu'en dehors de ceux-ci.

te steken, stond het licht op het zebrapad van de Tervurenlaan op groen, maar tijdens het oversteken sprong het op rood.

Toen de vrachtwagen naar links afsloeg, overreed hij de dame, die op slag dood was. Haar dood was te wijten aan het feit dat ze zwaarlijvig was en zich te traag voortbewoog.

Moet men geen langere oversteektijd invoeren op bepaalde wegen? Moet men geen gevaarbord plaatsen dat wijst op de aanwezigheid van een oversteekplaats voor voetgangers, zoals dat nu het geval is bij oversteekplaatsen voor scholen?

Kunnen er misschien akoestische signaalgevers geplaatst worden? Springen de lichten niet te snel van groen op rood? Hoe kan men vermijden dat voetgangers worden overreden op oversteekplaatsen?

Oversteekplaatsen garanderen geen totale veiligheid, maar moeten we niet nadenken over systemen die rekening houden met de beperkte mobiliteit van bejaarden en gehandicapten?

Hebt u onderzoek gedaan ter voorbereiding van een lijst met risicoplaatsen? Hoe kan de veiligheid van voetgangers worden verbeterd, rekening houdend met personen die moeilijk te been zijn?

Bespreking

De voorzitter *(in het Frans).*- *Er doen zich meer ongevallen voor op oversteekplaatsen voor voetgangers dan elders.*

La parole est à M. Albishari.

M. Aziz Albishari.- Ma question fait également référence à la discussion de la semaine dernière sur le danger qui existe lorsque des trams s'engagent dans un carrefour et tournent alors que la phase de feu est au vert pour les piétons.

A-t-on étudié en Région bruxelloise la faisabilité et l'opportunité de phasage au vert pour les piétons de manière simultanée pour l'ensemble d'un carrefour, comme cela se fait dans d'autres pays ? Il s'agit d'autoriser le passage des piétons de manière simultanée sur toutes les voiries à un carrefour.

Le système serait-il opportun dans certains endroits ? Cela pourrait résoudre des situations dangereuses, notamment pour les trams et les bus qui doivent emprunter ces carrefours.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Mme Caron, je suis contente que vous ayez mentionné le lieu où l'accident s'est produit, car cela ne se retrouvait pas dans votre question.

Mme Danielle Caron.- Cela figurait en quatrième ligne de ma demande d'interpellation.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Plus précisément, il s'agit du passage pour piétons au croisement de l'avenue de Tervueren et de la rue des Tongres. L'accident s'est produit à 14h20.

Dans le programme qui était d'application au moment de ce regrettable accident, le passage pour piétons, d'une longueur de 9 mètres, avait 59 secondes de phase verte et 9 secondes de dégagement au rouge avant que les véhicules n'obtiennent le feu vert. Cela signifie que tant le Code de la route que les États généraux de la sécurité routière étaient respectés : le premier impose un temps de dégagement pour réaliser la traversée d'1,2m/s, et les États généraux de la sécurité routière, d'1m/s.

Tous les autres passages sur le carrefour affichent aussi une longue phase verte associée à un temps de dégagement au feu rouge permettant la traversée à la vitesse d'1m/s. Dans cette zone, nous avons donc

De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *Mijn vraag houdt verband met het debat van vorige week over het risico dat men als voetganger loopt wanneer een tram over een kruispunt rijdt en links afslaat, terwijl het licht nog groen is voor de voetgangers.*

Hebt u de mogelijkheid bestudeerd om de groene fase voor voetgangers gelijktijdig te laten ingaan op het volledige kruispunt, zoals in andere landen?

Op bepaalde plaatsen kan een dergelijk systeem een oplossing bieden voor gevaarlijke kruispunten, vooral daar waar trams en bussen rijden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Mevrouw Caron, ik ben blij dat u vermeldt waar het ongeval zich heeft voorgedaan. Uw vraag bevatte die informatie namelijk niet.*

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).*- *Toch wel, op de vierde regel van mijn aanvraag tot interpellatie.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het betreft de voetgangersoversteekplaats op het kruispunt van de Tervurenlaan en de Tongerenstraat. Het ongeval deed zich voor om 14.20 uur.*

In het programma dat op dat moment van toepassing was, duurde de groene fase op het zebrapad, dat 9 m lang is, 59 seconden, met nog eens 9 seconden ontruimingstijd alvorens het licht op groen springt voor de voertuigen. Zowel de Wegcode als de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid werden dus gerespecteerd.

We hebben op die plaats zelfs geopteerd voor een langere fasering dan door de Wegcode wordt opgelegd.

Bij elke nieuwe programmering van de verkeerslichten op een nieuw kruispunt, besteedt de administratie bijzondere aandacht aan de zwakke

opté pour un phasage plus long que celui prévu dans le Code de la route.

Cependant, notre administration ne se limite pas à respecter le Code de la route. Lors de chaque nouvelle programmation des feux de circulation à un nouveau croisement, notre administration attache une attention particulière aux usagers faibles avec des phases vertes et des temps de dégagement systématiquement plus longs, que ce soit dans le cadre de traversées à effectuer en une fois ou en deux fois, grâce à des îlots confortables pour un arrêt éventuel à mi-chemin. Partout où nous redessinons les traversées, nous essayons de rapprocher les deux trottoirs au maximum pour que les piétons ne restent pas trop longtemps sur le passage.

Enfin, le Code de la route stipule que le piéton, quand il a commencé à traverser lorsque les feux pour les piétons sont au vert, a encore priorité pendant la traversée lorsque ces mêmes feux passent au rouge. Une attention particulière est demandée aux automobilistes et aux chauffeurs de camions qui doivent respecter la traversée des piétons même si leur feu est passé au rouge. Cette attention a fait défaut lors du terrible accident que vous évoquez.

Dans tous ses travaux, Bruxelles Mobilité accorde une attention continue à cet aspect primordial, attention qui se concrétise par des feux et un aménagement des croisements qui donnent davantage de temps aux piétons pour se déplacer et tentent de mieux sécuriser leurs traversées.

Concernant votre proposition, M. Albishari, je suis sûre que Bruxelles Mobilité étudie ce genre de possibilités, mais on n'en n'a pas encore vu d'application en Région bruxelloise.

M. le président.- Ce type d'aménagement double le temps d'attente des véhicules.

M. Aziz Albishari.- Je ne suis pas sûr que cela complique leur situation.

M. le président.- Je n'ai pas dit cela, j'ai dit que cela doublerait leur durée d'attente.

weggebruikers, met systematisch langere groene fases en ontruimingstijden. Waar mogelijk proberen we beide trottoirs zo dicht mogelijk bij elkaar te brengen, eventueel door middel van vluchtheuvels, zodat voetgangers niet te lang op het zebrapad moeten blijven.

De Wegcode bepaalt dat een voetganger die het zebrapad is beginnen over te steken wanneer het licht voor hem op groen stond, zijn voorrang behoudt, zelfs wanneer het licht op rood is gesprongen. Automobilisten en vrachtwagenbestuurders moeten in dat geval dus bijzonder waakzaam zijn.

Mobiel Brussel besteedt aan dit alles permanent aandacht en richt de kruispunten zo in dat voetgangers meer tijd krijgen om op een veilige manier over te steken.

Ik ben ervan overtuigd dat Mobiel Brussel uw voorstel bestudeert, Mijnheer Albishari, maar ik heb er nog geen toepassingen van gezien.

De voorzitter (in het Frans).- *Het zorgt er wel voor dat voertuigen dubbel zo lang moeten wachten.*

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Ik weet niet of dat hun situatie bemoeilijkt.*

De voorzitter (in het Frans).- *Dat heb ik niet gezegd, alleen dat hun wachttijd dubbel zo lang wordt.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cette question complexe, qui comprend des éléments fondamentaux comme le passage des voitures ou la priorité des transports publics, demande réflexion.

M. Aziz Albishari.- Je le comprends, mais considérant, comme M. le président l'a rappelé, qu'il y a davantage d'accidents graves, voire mortels, pour les piétons sur les passages qui leur sont destinés, il y a lieu d'étudier la question en profondeur. D'autres capitales ont adopté ce type d'aménagements, qui doit être possible sur notre territoire également.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne peux vous répondre à ce stade de la réflexion menée par notre administration.

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

Mme Danielle Caron.- Merci pour le détail de votre réponse. J'aimerais vous poser encore une question. Si j'ai bien compris, les anciens passages pour piétons offraient un temps de traversée d'environ 1m ou 1,2m/s alors que, pour les nouveaux, le temps de durée des feux tricolores est plus long. Certains passages pour piétons ne devraient-ils donc pas être réaménagés, s'ils ne correspondent plus aux normes de sécurité idéales dont nous devrions pouvoir bénéficier ?

Ensuite, ne serait-il pas plus intéressant de mettre davantage en évidence, par exemple à l'aide de panneaux de signalisation, qu'il existe un passage pour piétons ? Le plateau surélevé peut offrir une solution à cet égard, les lignes rouges servant aux pistes cyclables également.

Je suis véritablement étonnée du nombre toujours croissant d'accidents graves survenus sur des passages pour piétons. Il faut observer les systèmes intéressants développés dans d'autres capitales. J'aime bien la proposition de M. Albishari d'aménager des carrefours destinés uniquement aux usagers plus faibles, non motorisés, le temps de leur traversée, qui permettent une circulation tout aussi aisée une fois que les voitures peuvent redémarrer.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Deze complexe kwestie heeft inderdaad een impact op de wachttijd van de auto's en de voorrang van het openbaar vervoer. Er moet grondig over worden nagedacht.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- Aangezien er meer ernstige en zelfs dodelijke ongevallen plaatsvinden op voetgangersoversteekplaatsen dan elders, moet het probleem grondig worden bestudeerd. In andere hoofdsteden werden hiervoor wel maatregelen getroffen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Ik kan u hierover op dit moment nog niets zeggen. De administratie werkt eraan.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).*- Klopt het dat de oversteeftijd op nieuwe voetgangersoversteekplaatsen langer is dan op oude? Moeten bepaalde oversteeftplaatsen niet worden aangepast, indien ze niet langer beantwoorden aan de strengste veiligheidsnormen?

Zou het niet goed zijn om met een verkeersbord aan te geven dat er een voetgangersoversteekplaats in de buurt is? Een verkeersplateau kan een oplossing bieden, waarbij rode strepen voor fietspaden kunnen dienen.

Het verbaast me dat er zich steeds meer ongevallen voordoen op voetgangersoversteekplaatsen. We moeten oog hebben voor systemen die in andere hoofdsteden worden toegepast. Ik sta achter het voorstel van de heer Albishari.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne puis vous présenter ici le programme de réaménagement de tous les carrefours en Région bruxelloise. Il est évident que, lorsque des travaux de voirie sont prévus, une très grande importance est accordée aux passages pour piétons.

Quant aux plateaux que vous évoquez, il n'est pas indiqué d'en installer à tous les passages pour piétons. D'autres aménagements favorisent la sécurisation des traversées, comme les oreilles ajoutées aux trottoirs des grands carrefours pour raccourcir les traversées par les piétons au maximum.

Je puis en tout cas vous assurer que chaque accident, surtout avec des suites graves comme celui que vous venez de décrire, est analysé soigneusement afin d'enrayer le phénomène.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "la concertation entre l'asbl Bruksellive et la STIB dans le cadre du prolongement de la ligne de bus N18".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "les plans de déplacements pour les événements Bruksellive et Couleur Café".

M. le président.- À la demande des auteurs, les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik kan u geen planning geven van de heraanleg van alle kruispunten. Het spreekt voor zich dat er bij wegwerkzaamheden bijzonder veel aandacht wordt besteed aan voetgangersoversteekplaatsen.*

Het is echter niet aangewezen om op alle oversteekplaatsen plateaus aan te leggen. Er zijn alternatieven, zoals voetpadverbredingen bij grote kruispunten, die de voetgangersoversteekplaatsen zo smal mogelijk maken.

Elk ongeval, zeker indien het ernstige gevolgen heeft, wordt ernstig bestudeerd om het in de toekomst te vermijden.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "het overleg tussen de vzw Bruksellive en de MIVB in het kader van de verlenging van buslijn N18".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "de evenementvervoerplannen van Bruksellive en Couleur Café".

De voorzitter.- Op verzoek van de indieners worden de interpellaties 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".**

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

M. Benoît Cerexhe.- Le sujet sur lequel je souhaite vous interroger revient régulièrement sur le tapis de notre parlement. Je souhaiterais vous entendre sur les mesures que prend - ou ne prend pas - la STIB pour tenter de préserver, sauvegarder et rénover la fresque de Jean-Michel Folon, "Magic City", qui surplombe la station de métro Montgomery.

Sur le site de la STIB, nous pouvons lire cette description particulièrement inspirée de l'œuvre : "Par des dizaines de bandes disposées en arcs concentriques, dont l'éventail des couleurs suit la structure de l'arc-en-ciel, l'artiste évoque un ciel impressionnant d'ardeur solaire irradiante. Quelques nuages gris fortement étirés passent sur les arcs de cercle. La ville apparaît comme une vision futuriste, magique, mais aussi comme une menace.

Sur les collines vertes et colorées d'orange à leurs sommets, deux petits êtres regardent le spectacle. L'idée de 'Magic City' est née pendant que Jean-Michel Folon regardait le grand mur en béton gris de 165m², pour lequel on lui avait demandé de réaliser une œuvre. Soudain, un rai de soleil pénétra par un trou situé dans le plafond. Il réalisa alors que, dans le métro, il n'y a jamais de lumière naturelle et que l'image d'un soleil rayonnant sur

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".**

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Welke maatregelen neemt de MIVB om het fresco The Magic City van Jean-Michel Folon in het metrostation Montgomery te beschermen en te renoveren?*

Op de website van de MIVB staat een zeer lyrische omschrijving van het werk. De erbarmelijke staat van het werk roept evenwel geen beelden van stralend zonlicht op, maar eerder van naargeestigheid en vochtige kelderruimten.

De verf bladdert op verschillende plaatsen af. De vroeger zo heldere kleuren zijn flets geworden. Bruine vochtvlekken verbreken de harmonie van de concentrische cirkels. Kortom: het fresco heeft zijn magie verloren.

Drie jaar geleden antwoordde u dat u beseftte dat vochtproblemen de kwaliteit van het werk aantasten. Vorig jaar deelde u mee dat er studies waren uitgevoerd en oplossingen waren voorgesteld, maar dat geen enkel voorstel voldeed en dat u nog altijd naar de beste formule zocht.

U kondigde ook aan dat het werk volledig zou worden gerestaureerd naar aanleiding van de renovatie van het metrostation Montgomery. Het

une ville magique donnerait un peu de couleur à cet univers souterrain."

Au-delà de ce magnifique descriptif, force est d'admettre que cette œuvre d'art, que l'on doit à l'un des plus grands artistes belges du XXe siècle, est aujourd'hui dans un état lamentable, qui peine à évoquer le rayonnement intense d'un soleil brûlant et renvoie plutôt à la désolation et à l'humidité caverneuse.

En effet, des lambeaux de peinture se détachent de la fresque. Les couleurs, autrefois si vives, sont désormais totalement délavées. Des sillons d'humidité brunâtres brisent l'harmonie des cercles concentriques. Bref, "Magic City" n'a vraiment plus rien de magique.

Il y a trois ans, vous répondiez ici même que vous étiez consciente des problèmes d'infiltration d'eau qui affectent la qualité de l'œuvre. L'année dernière, vous informiez le parlement que "l'œuvre de Folon présente dans la station Montgomery pose problème. Des études ont été menées et des solutions proposées, mais aucune ne s'est révélée concluante, raison pour laquelle nous cherchons encore la meilleure formule."

En utilisant le conditionnel, vous annoncez également que la restauration définitive de l'œuvre serait intégrée aux travaux de rénovation de la station Montgomery. Cela fait plusieurs années que le problème est connu, analysé et non résolu. On ne peut laisser les choses empirer.

En attendant la restauration complète de l'œuvre, la STIB applique-t-elle des mesures conservatoires qui permettraient de limiter ou de mettre fin à la dégradation de cet ensemble de 150m²? Si oui, quelles sont ces mesures? Si non, qu'attend la STIB pour procéder à des travaux d'urgence pour limiter la casse, en attendant le gros chantier de rénovation de toute la station?

Considérez-vous raisonnable d'attendre le chantier de rénovation de la station pour procéder à la restauration de l'œuvre de Folon, alors que ce chantier n'est pas prévu avant de très nombreuses années puisqu'il ne figure même pas dans le contrat de gestion de la STIB?

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

probleem wordt al jaren geanalyseerd, maar raakt toch niet opgelost. Men mag de situatie niet langer laten verergeren.

Neemt de MIVB in afwachting van de volledige restauratie van het werk bewarende maatregelen om verdere beschadiging te voorkomen?

Is het wel verstandig om op de renovatie van het metrostation te wachten om het werk van Folon te restaureren? Die renovatie zal nog jaren op zich laten wachten, aangezien ze zelfs niet in het beheerscontract van de MIVB staat.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Toutes les mesures sont prises pour éviter que "Magic City", l'œuvre de Folon, ne se dégrade davantage suite aux infiltrations d'eau dans la station. L'état de l'œuvre est stationnaire depuis plusieurs mois.

Sans attendre le chantier de rénovation de la station, qui n'est pas programmé dans les toutes prochaines années, une étude sera lancée en étroite concertation avec la Fondation Folon pour procéder à la restauration complète de cette œuvre.

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

M. Benoît Cerexhe.- Quelles mesures conservatoires sont-elles prises pour éviter la dégradation de cette œuvre ? In situ, je n'en vois pas vraiment la trace...

Cela dit, savoir qu'il ne faudra pas attendre la rénovation de la station pour s'occuper de cette œuvre me rassure. S'il fallait encore attendre cinq ou dix ans, il n'en resterait plus rien.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ferai parvenir le détail des mesures conservatoires de l'œuvre à la commission.

- *L'incident est clos.*

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".**

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Momenteel worden alle nodige maatregelen genomen om te vermijden dat Folons kunstwerk The Magic City verder beschadigd wordt door waterinsijpeling. Het kunstwerk bevindt zich ondertussen al meerdere maanden in dezelfde toestand.*

Aangezien de renovatie van het metrostation niet tijdens de eerstvolgende jaren gepland is, zullen wij in nauwe samenwerking met de Stichting Folon een studie uitvoeren, zodat het kunstwerk volledig gerestaureerd kan worden.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (*in het Frans*).- *Welke bewarende maatregelen zullen precies worden uitgevoerd?*

Het verheugt mij dat u niet op de renovatie van het metrostation zult wachten om het werk te restaureren.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik zal u gedetailleerde informatie over de bewarende maatregelen laten bezorgen.*

- *Het incident is gesloten.*

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".**

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Qu'en est-il des espaces dans la station de métro Bourse ? Vous aviez parlé d'un parking pour vélos. Quel sort est-il réservé aux locaux du Scientastic ?*

Qu'advient-il de la deuxième salle polyvalente dans la station de prémétro Anneessens ? L'aménagement d'une salle de fêtes nécessite une entrée séparée. Bruxelles Mobilité est-elle prête à le faire ?

Pour la station de métro Porte de Hal, la commune de Saint-Gilles avait recalé tous vos projets. Y a-t-il eu des avancées depuis lors ?

Que se passe-t-il avec les espaces sous la station de métro Louise ?

Je suppose que les espaces sous la station de métro Rogier seront entièrement réaffectés dans le cadre du réaménagement.

Pouvez-vous nous donner un aperçu des espaces inutilisés ? Qu'allez-vous faire et dans quel délai ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Il est effectivement prévu d'installer un point vélo dans le cadre de la rénovation de la station Bourse. Les espaces anciennement occupés par le Scientastic seront affectés à des espaces commerciaux le long du passage de liaison entre les deux salles de guichets.*

Pour Anneessens, l'accord avec la commune de Bruxelles-Ville est toujours en négociation. La rénovation de la deuxième salle polyvalente est à l'étude. L'aménagement d'une entrée séparée n'est actuellement pas prévue. Il faudra compter au moins deux ans pour l'étude, le permis de bâtir et la construction.

(Remarques de M. Jef Van Damme)

De heer Jef Van Damme.- Ik wil graag een actualisering van de situatie in een aantal (pre)metrostations waarvan u de mogelijkheden in het verleden al hebt aangegeven.

Hoe zit het met de toekomst van de ruimten in het metrostation Beurs? U hebt al gezegd dat er een fietsenstalling komt. Wat gebeurt er met de ruimte van het Scientastic Museum?

Wat gebeurt er met de tweede polyvalente zaal in het premetrostation Anneessens? Die zou een fuifzaal kunnen zijn, maar daarvoor is er een aparte ingang nodig. Is Mوبiel Brussel bereid die te maken?

Ook voor de vele ruimten in het metrostation Hallepoort had u plannen. De gemeente Sint-Gillis was daar echter tegen. Is er op dat vlak vooruitgang geboekt?

Wat gebeurt er met de ruimten onder het metrostation Louiza?

Ik veronderstel dat de ruimten onder het metrostation Rogier met de herinrichting volledig benut zullen zijn.

Kunt u een overzicht geven van de onbenutte ruimten? Wat gaat u ermee doen en binnen welke termijn?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er is inderdaad in het kader van het ontwerp voor renovatie van het Beursstation een fietspunt gepland. Ter hoogte van het vroegere Scientastic Museum komen er handelsruimten langsheen de doorgang die aangelegd zal worden tussen de twee lokettenzalen.

De overeenkomst met Brussel-Stad over Anneessens is nog niet in uitvoering. De renovatie van de tweede polyvalente zaal wordt bestudeerd. Er vonden in de ruimte Anneessens nog geen activiteiten plaats. De uitvoering van een aparte ingang is thans niet voorzien. Voor de studie, de bouwtoelating en de uitvoering ervan moet een periode van minstens twee jaar voorzien worden.

(Opmerkingen van de heer Jef Van Damme)

La Ville de Bruxelles doit intégrer cette sortie dans l'aménagement des boulevards du centre.

Pour ce qui concerne la Porte de Hal, la situation n'a pas évolué depuis le refus par la commune de Saint-Gilles du permis d'urbanisme nécessaire au nouvel accès à cet espace.

L'espace vide au niveau -3 de la station Louise est inutilisable pour des raisons de sécurité et d'inaccessibilité.

Pour les espaces non utilisés dans la station Rogier, des discussions sont en cours avec la commune de Saint-Josse.

L'espace dans la station Albert doit être utilisé à des fins de service public.

Enfin, un projet de skatepark est à l'étude pour un espace vide dans la station Yser.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je n'avais pas connaissance du projet de skatepark dans la station Yser.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Nous examinons pour le moment les possibilités.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Quand l'étude sera-t-elle prête ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Nous devons surtout vérifier si l'espace est suffisamment accessible. Les pompiers doivent se prononcer.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Sera-t-elle prête d'ici la fin de cette année ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Il m'est difficile de donner une date mais cela ne devrait pas prendre des mois.*

Brussel-Stad is momenteel aan het werken aan de centrale lanen. Die uitgang moet daar ergens op uitkomen en wordt in die context bekeken.

Het project aan de Hallepoort werd, zoals u zelf al zei, stilgelegd. De gemeente Sint-Gillis weigerde een stedenbouwkundige vergunning te verlenen voor de nieuwe toegang tot de ruimte. Op dit ogenblik is de situatie nog niet gewijzigd.

De lege ruimte op niveau -3 van Louiza is om redenen van veiligheid en ontoegankelijkheid niet voor gebruik geschikt.

Over de onderbenutte ruimten in het Rogierstation lopen er besprekingen met de gemeente Sint-Joosten-Node.

De ruimte in het Albertstation komt niet meer in aanmerking voor een feestzaal, omdat ze moet worden ingezet voor openbare dienstverlening.

Tot slot wordt er een skateparkproject onderzocht voor een lege ruimte in metrostation IJzer.

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

De heer Jef Van Damme.- Wat nieuw is voor mij, is een ondergronds skatepark in metrostation IJzer.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Op dit moment wordt onderzocht of die ruimte daarvoor kan dienen.

De heer Jef Van Damme.- Dat is interessant. Hebt u ook voor ogen wanneer de studie die mogelijkheid uitklaart?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Eerst werd in die ruimte winteropvang overwogen, maar dat ging niet door. Er moet vooral nagegaan worden of de ruimte voldoende toegankelijk is. Ook de brandweer moet zich daarover uitspreken.

De heer Jef Van Damme.- Zal de studie eind dit jaar afgerond zijn?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik kan er geen datum op plakken, maar ik veronderstel dat ze geen maanden in beslag zal nemen.

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Vous dites que la commune de Saint-Josse doit décider de l'affectation des espaces de la station Rogier. Je pensais que c'était de votre compétence.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *La commune de Saint-Josse y est propriétaire d'une salle de fêtes souterraine.*

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Pour la Porte de Hal, êtes-vous néanmoins toujours en concertation avec la commune de Saint-Gilles ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Chaque fois que nous abordons le sujet, la commune de Saint-Gilles se montre très réticente et invoque des problèmes de sécurité. Cette réticence est surtout due à un manque de confiance.*

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *J'espère qu'un projet concret se dessinera.*

- L'incident est clos.

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".**

De heer Jef Van Damme.- U zei dat de gemeente Sint-Joost-ten-Node mee moet beslissen over de ruimte aan het Rogierstation. Dat vind ik vreemd. Ik dacht dat u daarvoor bevoegd was.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Onder het plein is een ondergrondse feestzaal. De gemeente had daar plannen mee toen het Sheratonhotel wou renoveren. Het hotel heeft intussen beslist niet te verbouwen. De zaal is eigendom van de gemeente Sint-Joost-ten-Node. Over hoe ze nu het best wordt gebruikt, moet verder worden nagedacht.

De heer Jef Van Damme.- U laat de plannen voor de Hallepoort dus volledig varen. Blijkbaar hebt u geen nieuw project gelanceerd na de weigering van de gemeente Sint-Gillis. Hebt u geen overleg meer gepleegd over de kwestie met de gemeente?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Telkens wanneer we het onderwerp ter sprake brengen, reageert de gemeente Sint-Gillis zeer weigerachtig. Dat heeft te maken met veiligheidsproblemen.

Nochtans gebeurt er bijvoorbeeld wel heel wat met het Sint-Gillisvoorplein, dat er veel aangenamer op is geworden. Als dat ook mogelijk is met de Hallepoort, wordt er misschien voldoende vertrouwen gewekt op het gebied van de veiligheid om daar een project mogelijk te maken. De weigerachtige houding van de gemeente heeft vooral te maken met een gebrek aan vertrouwen.

De heer Jef Van Damme.- Ik hoop dat er nog een concreet project uit de bus komt.

- Het incident is gesloten.

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".**

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

Mme Danielle Caron.- Plusieurs conducteurs de métro de la STIB ont dénoncé, via les réseaux sociaux notamment, une multiplication des vols de gsm dans les stations de métro. Les voleurs, disent-ils, attendent le retentissement du signal sonore avant d'arracher le téléphone et de s'enfuir en laissant leur victime bloquée dans la rame, derrière les portes. Cette technique, déjà connue à Paris, serait en train de faire des émules à Bruxelles.

La STIB a-t-elle collé des avis dans les stations et les rames de métro de son réseau pour avertir les usagers sur ces vols en pleine augmentation ?

La STIB a-t-elle fait figurer sur des avis aux usagers qu'ils devaient déposer plainte auprès de la police, de manière à pouvoir utiliser les caméras de la STIB pour identifier les voleurs et tenter d'enrayer leurs agissements ?

La STIB a-t-elle pris contact avec la Régie autonome des transports parisiens (RATP) à Paris pour lui demander quelles mesures ont été prises par celle-ci ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce nouveau modus operandi, relayé par la presse, semble rester marginal. Aucune statistique ne permet en tout cas de confirmer une recrudescence des vols de gsm.

Du 1^{er} janvier au 31 mai 2013, 26 vols de gsm ont été signalés au dispatching sécurité de la STIB, tous modes opératoires confondus. Les chiffres complets sont en possession des autorités policières.

Celles-ci n'ont pas fait état à la STIB de plaintes particulières concernant le phénomène que vous évoquez. Or, dans le cadre des coopérations entre la STIB et la police des chemins de fer (SPC), les informations utiles sont transmises afin que les équipes policières spécialisées puissent mener des actions ciblées pour lutter contre ce type de phénomène.

Les numéros d'appel des forces de l'ordre sont affichés dans chaque rame de métro et dans chaque station. Par ailleurs, la procédure de réquisition des

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).*- *Verscheidene metrobestuurders van de MIVB klagen via de sociale media dat er steeds meer gsm's gestolen worden in de metrostations. De dieven wachten op het geluidssignaal om snel de gsm mee te grissen en te vluchten, terwijl het slachtoffer vastzit in het metrostel.*

Heeft de MIVB in de stations en de metrostellen waarschuwingen uitgehangen?

Moedigt de MIVB de slachtoffers aan om klacht in te dienen bij de politie, zodat die de daders kan opsporen aan de hand van de bewakingscamera's?

De techniek is overgewaaid uit Parijs. Heeft de MIVB bij de Parijse vervoermaatschappij RATP geïnformeerd naar de maatregelen die zij treft?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik beschik niet over cijfers die de toename van diefstallen van gsm's bevestigen. Van 1 januari tot 31 mei 2013 werden 26 gsm-diefstallen gemeld bij de veiligheidsdienst van de MIVB (bussen en trams inbegrepen). Geen enkele klacht ligt in de lijn van de specifieke methode die u beschrijft. Alle nuttige informatie wordt aan de spoorwegpolitie bezorgd, zodat die gerichte acties kan ondernemen als er nieuwe fenomenen zouden opduiken.*

De oproepnummers van de ordediensten hangen uit in elk station en in elk metrostel. De ordediensten maken regelmatig gebruik van de beelden van de bewakingscamera's.

Het fenomeen kwam nog niet aan bod tijdens de contacten van de MIVB met de RATP, aangezien het eerder marginaal is.

images captées par les caméras de la STIB est couramment utilisée par les forces de l'ordre.

Bien que les équipes de sécurité de la STIB aient des contacts avec celles de la RATP, ce sujet spécifique n'a pas encore fait l'objet de discussions, étant donné le caractère marginal de ce modus operandi jusqu'à présent.

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

Mme Danielle Caron.- S'il y a moins d'agressions que ce qu'on peut lire sur les réseaux sociaux, cela me rassure. Je sais, d'autre part, que la RATP a donné nombre de conseils à ses usagers : ne pas hésiter à crier en cas de vol, éviter de téléphoner devant les portes, se placer non loin du bouton d'urgence quand on attend la rame de métro, garder ses affaires devant soi...

Tout un ensemble de conseils et de précautions qu'il ne faudra pas hésiter à donner en cas de recrudescence des vols, afin qu'il y ait le moins d'agressions possibles dans les transports en commun.

- *L'incident est clos.*

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".

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

Mme Elke Roex (*en néerlandais*).- *J'ai d'abord adressé ma question à l'Agence Bruxelles-Propreté (ABP), qui m'a renvoyée au Port de Bruxelles, lequel m'a renvoyée à Bruxelles Mobilité, puis de nouveau à l'ABP.*

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Ik ben blij dat er minder gevallen zijn dan de sociale media doen uitschijnen. De RATP heeft haar reizigers wel een aantal tips gegeven: roepen als je bestolen wordt, niet telefoneren vlakbij de deuren, je spullen voor je houden, enzovoort. Die kunnen ook bij ons nuttig zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

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".

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Ik stel mijn vraag naar aanleiding van een lange correspondentie. Ik stuurde eerst een e-mail naar het Agentschap Net Brussel (ANB), dat me doorverwees naar de Haven van Brussel. Door de haven werd ik doorverwezen naar Mobiel Brussel, en vervolgens weer naar het

Si toutes ces instances ne sont pas capables de décider qui doit nettoyer la piste cyclable le long du canal, vous devez trancher.

Ma question concerne surtout les tronçons sous les ponts du canal, ainsi qu'une zone récréative le long du quai de Biestebroek à Anderlecht.

Qu'en est-il de l'entretien de l'itinéraire cyclable régional (ICR) le long du canal ? Qui sont les propriétaires et les gestionnaires des ICR ? Pour quel tronçon le Port de Bruxelles est-il compétent ? Pour quel tronçon Bruxelles Mobilité est-elle compétente ? Qui coordonne le tout ? Existe-t-il une convention entre l'ABP et le Port de Bruxelles concernant la propreté des pistes cyclables le long du canal ? Existe-il une convention entre l'ABP et Bruxelles Mobilité ? Le cas échéant, quel est le contenu de ces conventions ? Décrivent-elles précisément les tronçons concernés ? Si oui, quels sont-ils ?

Ces dernières semaines, la commune d'Anderlecht a nettoyé les lieux à plusieurs reprises. Des accords s'imposent car ce n'est pas sa tâche.

ANB. Toen was de cirkel rond, dus richt ik de vraag maar tot u. Als al die instanties niet samen kunnen beslissen wie het fietspad langs het kanaal moet schoonmaken, moet u de knoop doorhakken.

Ik heb het vooral over het gedeelte van het fietspad onder de bruggen over het kanaal, want over de rest bestaat minder discussie. U bent bevoegd voor Mobiel Brussel en het onderhoud van fietspaden. Misschien bent u niet verantwoordelijk voor het schoonvegen van fietspaden, maar hebt u daarover afspraken gemaakt met het ANB. U bent ook bevoegd voor de Haven van Brussel. Met andere woorden: u zult de knoop wel moeten doorhakken.

Er is niet alleen een probleem met de gedeelten die onder de bruggen liggen, maar ook met een gedeelte langs het kanaal, dat eigenlijk een recreatiezone is. Langs de Biestebroekkaai in Anderlecht staan bomen. Heel veel mensen gaan er wandelen, maar de vuilnisbakken worden er niet vaak genoeg leeggemaakt en het gras groeit er soms zo hoog dat je er niet meer door kunt. Het bedrijf dat het onderhoudscontract heeft binnengehaald, doet niet veel aan onderhoud.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het onderhoud van de gewestelijke fietsroute (GFR) langs het kanaal? Wie zijn de eigenaars en beheerders van de GFR? Voor welk deel is de Haven van Brussel bevoegd? Voor welk deel is Mobiel Brussel bevoegd? Wie coördineert alles en zorgt voor de netheid?

Bestaat er een overeenkomst tussen het ANB en de Haven van Brussel over de netheid van de fietspaden langs het kanaal? Bestaat er een overeenkomst tussen het ANB en Mobiel Brussel over de netheid van de fietspaden? Wat is de inhoud van de overeenkomsten? Wordt er omschreven over welke delen het precies gaat? Zo ja, wat zijn die delen?

Wordt bepaald hoe vaak het fietspad moet worden onderhouden? Wat moet het ANB precies doen met de fietspaden? Wie is bevoegd voor de netheid van het fietspad onder de Vanderveldebrug en de Biestebroekkaai?

Ik heb al heel veel foto's genomen van de rommel op het fietspad, omdat ik het dagelijks gebruik. Van september 2012 tot april 2013 lag er een defecte elektriciteitskast. De schoonmaakdiensten van

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *L'entretien de l'itinéraire cyclable régional Canal incombe à Bruxelles Mobilité, qui est le gestionnaire des ICR. Le nettoyage des voiries régionales de façade à façade est une mission de l'Agence Bruxelles-Propreté.*

Dans le cas présent, le problème est que l'itinéraire cyclable ne se trouve pas sur ou le long d'une voirie régionale, mais sur le terrain du Port. Il n'existe aucune convention en matière de propreté entre Bruxelles-Propreté et le Port de Bruxelles ou Bruxelles Mobilité. On ne sait donc pas clairement qui est responsable de la propreté.

Les services concernés négocient actuellement la conclusion d'une solution rapide.

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

Mme Elke Roex (*en néerlandais*).- *C'est un exemple typique de situation kafkaïenne propre à Bruxelles. Il convient d'y remédier dans les plus brefs délais.*

Anderlecht hebben het uiteindelijk zelf weggehaald. Hopelijk krijgen we nu eindelijk een oplossing.

De afgelopen weken is er een aantal keer schoon gemaakt door de gemeente Anderlecht. Nu moeten we afspraken maken, want een ding staat vast: het is niet de taak van de gemeente Anderlecht om daar schoon te maken.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het onderhoud van de Gewestelijke Fietsroute (GFR) Kanaal is een taak van Mوبiel Brussel, dat de GFR beheert. Het reinigen van de gewestwegen van gevel tot gevel is een taak van het Gewestelijk Agentschap voor Netheid, zoals blijkt uit punt II.2, 2.1 van het Netheidsplan 2012-2017 van het agentschap: "Het Agentschap Net Brussel voert ten volle de onderhouds- en reinigungsopdracht (in de ruime betekenis van het woord) van het gewestelijke wegennet (334 km) uit".

Het probleem in dit geval is dat de fietsroute zich niet op of aan een gewestweg bevindt, maar op het terrein van de Haven. Over de netheid ervan bestaat er geen overeenkomst tussen de Haven van Brussel of Mوبiel Brussel en Net Brussel. Het is dus niet duidelijk wie verantwoordelijk is voor de netheid.

Iedereen is zich wel degelijk bewust van het probleem, mede dankzij uw vraag, maar op dit moment onderhandelen de betrokken diensten nog over een goede oplossing. Helaas kan ik u nog niet zeggen wat het resultaat zal zijn. Dit is inderdaad een onaanvaardbare situatie en ik zal ervoor zorgen dat die spoedig opgelost wordt.

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Dan zal ik alle betrokkenen regelmatig een foto doormailen van de rommel langs het kanaal, tot er een oplossing komt. Het is er niet alleen vuil, maar vaak ook gevaarlijk voor de fietsers. Onder de brug langs het kanaal ligt heel vaak glas en onder een andere brug liggen er al twee jaar kleren van een dakloze. Dit is een typisch voorbeeld van de kafkaïaanse toestanden in Brussel en daar moet zo snel mogelijk een oplossing voor

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

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

M. le président.- À la demande de l'auteure, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

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".

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Qu'en est-il du réaménagement d'une portion du quai de Veeweyde afin de faciliter l'itinéraire cyclable régional (ICR) ? Le calendrier est-il respecté, c'est-à-dire fin août 2013 pour les travaux au Port de Bruxelles et fin octobre 2013 pour les travaux de voirie de Bruxelles Mobilité ? La demande de permis pour le réaménagement définitif du quai de Veeweyde a-t-elle été introduite ? Si oui, quand le*

gefounden worden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

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

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

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".

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

De heer Jef Van Damme.- Mijn vraag gaat over de al lang aangekondigde heraanleg van een stuk van de Veeweidekaai om de gewestelijke fietsroute (GFR) te vergemakkelijken. Er was niet alleen een fietsroute beloofd, maar ook een wandelzone, een eenrichtingsstraat en een plein met speelinfrastructuur.

Wat is de stand van zaken van het dossier? Wordt

permis a-t-il été délivré ? Si non, quelle est la raison de ce retard ?

Le permis de bâtir a-t-il été modifié par rapport au calendrier initial ?

Les riverains ont-ils reçu des informations concernant les travaux et le réaménagement ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *La dernière phase des travaux réalisés pour le compte du Port de Bruxelles prévoit la réparation de l'écran étanche placé derrière le mur du quai, le 12 juillet ou le 9 août 2013 selon le déroulement des travaux de Fluxys. Suivra la remise en état du fonctionnement drainant du mur du quai. Dans la foulée, Bruxelles Mobilité procédera aux travaux de voirie et au réaménagement.*

Durant les travaux, il a été décidé d'étendre la remise en état de l'étanchéité et la date finale des travaux a dès lors été avancée.

Les travaux réalisés au niveau de l'écran étanche sont suspendus depuis le 22 mai en raison d'une intervention de Fluxys sur la conduite de gaz, qui devrait durer jusqu'au 5 juillet. Après quoi, les travaux de l'écran étanche pourront reprendre.

La remise en état du fonctionnement drainant du mur du quai se déroulera du début septembre à la mi-octobre. Suivront les travaux de voirie et le réaménagement par Bruxelles Mobilité. Le Port et Bruxelles Mobilité sont en contact régulier pour organiser la finition après les travaux.

Si le permis pour les travaux de voirie n'est pas délivré à temps, Bruxelles Mobilité posera un revêtement provisoire. Les plans définitifs pour une nouvelle demande de permis d'urbanisme ne sont

het tijdschema gerespecteerd? Zullen de werkzaamheden aan de Haven van Brussel eind augustus 2013 en de wegwerkzaamheden door Mobiel Brussel eind oktober 2013 eindigen?

Werd de aanvraag voor de bouwvergunning voor de definitieve heraanleg van de Veeweidekaai ingediend? Ik veronderstel dat het al is gebeurd. Wanneer is de bouwvergunning afgeleverd? Als dat nog niet is gebeurd, wat is dan de reden van de vertraging?

Is er iets gewijzigd aan de bouwvergunning ten opzichte van de oorspronkelijke planning?

Werd er met de buurtbewoners gecommuniceerd over de werkzaamheden en over de heraanleg?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De laatste fase van de werkzaamheden in opdracht van de Haven van Brussel, is als volgt gepland: herstel van een gronddicht scherm achter de kaaimuur op 12 juli of 9 augustus 2013, afhankelijk van het verloop van de werken van Fluxys. Vervolgens vindt het herstel van de drainerende werking van de kaaimuur plaats. Aansluitend daarop voert Mobiel Brussel de wegwerkzaamheden en de herinrichting uit.

Tijdens de uitvoering van de werken in opdracht van de Haven van Brussel werd beslist het herstel van de gronddichtheid uit te breiden, waardoor de einddatum van de werkzaamheden werd vooruitgeschoven. Er moet behoedzaam worden gewerkt, gelet op de hogedrukgasleiding achter de kade die eigendom is van Fluxys en de woningen die zich vlak bij de site bevinden.

Sinds 22 mei zijn de werken aan het gronddicht scherm opgeschort, wegens een interventie aan de gasleiding door Fluxys. Die laatste zal zijn werkzaamheden in principe binnenkort beëindigen (5 juli), waarna de werken aan het gronddicht scherm opnieuw aangevat kunnen worden.

Het herstel van de drainerende werking van de kaaimuur zal begin september van start gaan en midden oktober rond zijn. De wegwerkzaamheden en de herinrichting door Mobiel Brussel zullen daarna volgen. De Haven van Brussel en Mobiel

pas encore établis, car les nouvelles contraintes imposées par le Port de Bruxelles en termes de charges autorisées au mètre carré sur le quai impliquent de modifier fondamentalement le plan de circulation arrêté par la commune d'Anderlecht.

La demande de permis d'urbanisme sera ensuite introduite, mais la Région proposera une mise en place temporaire simulant la situation définitive.

Les projets s'appuieront dans une large mesure sur la formule originale mais seront adaptés aux nouvelles conditions techniques et au nouveau plan de circulation à définir avec la commune.

Le projet, qui avait déjà été adapté avant les nouvelles obligations techniques, prévoyait un statut de clos résidentiel pour le passage du pont et la placette. La placette peut être aménagée soit en espace libre, soit en rue réservée aux jeux. Ce choix dépendra des autres fonctions du parc avoisinant. Par ailleurs, l'aménagement du quai de Veeweyde entre la rue Dehem et la rue des Grives sera réalisé par Beliris, sans doute après les vacances d'été.

Brussel nemen regelmatig contact met elkaar op om de afwerking na de werkzaamheden te organiseren.

Indien de vergunning voor de wegwerkzaamheden na de werken van Fluxys niet tijdig afgeleverd is, zal Mobiel Brussel een tijdelijke verharding aanbrenge. Er zijn nog geen definitieve plannen voor een nieuwe stedenbouwkundige aanvraag, omdat het eerder door de gemeente Anderlecht vastgestelde verkeersschema grondig moet worden gewijzigd als gevolg van de nieuwe verplichtingen die de Haven van Brussel oplegt inzake toegestane belasting per vierkante meter op de kaai.

Er vond eind juni een vergadering plaats met de gemeente.

De stedenbouwkundige aanvraag zal worden ingediend, en het gewest zal een tijdelijke inrichting voorstellen, namelijk een simulatie van de definitieve toestand bij de heropening van de kaai in het najaar, na de voltooiing van de werkzaamheden door de Haven van Brussel en Fluxys.

De plannen zullen grotendeels steunen op de oorspronkelijke formule maar zullen worden aangepast aan de nieuwe technische voorwaarden en aan het nieuwe verkeersschema dat nog samen met de gemeente moet worden vastgesteld. Dat zou ertoe kunnen leiden dat de oorspronkelijke maatregelen strikter worden. De zone 30 kan bijvoorbeeld een woonerf worden. De doorgang voor vrachtwagens kan worden verboden en er kunnen tegengestelde enkelrichtingen komen in plaats van het doorlopende eenrichtingsverkeer langs de kaai. Er zijn dus nog wijzigingen mogelijk.

Het project, dat reeds is aangepast aan de nieuwe technische verplichtingen, voorzagt oorspronkelijk in een statuut van woonerf voor de doorgang van de brug en het pleintje. Het pleintje kan ofwel als een vrije ruimte ofwel als een speelstraat worden ingericht. Die keuze zal worden gemaakt op grond van de andere functies in het naburige, thans in uitvoering zijnde park. Ook de aanleg van de Veeweidekaai tussen de Arthur Dehemstraat en de Lijstersstraat is gepland. Die werkzaamheden zullen door Beliris worden uitgevoerd, vermoedelijk na de zomervakantie.

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Le réaménagement définitif n'est pas pour demain, vu que vous n'avez toujours pas introduit de demande de permis, ce dont je m'étonne. Il y aura par contre un réaménagement provisoire. C'est très important pour les cyclistes.*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *En effet, les cyclistes pourront compter sur un revêtement provisoire. C'est la décision du Port de Bruxelles de ne plus autoriser le trafic lourd qui a changé la donne, nécessitant un nouveau permis d'urbanisme.*

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *La situation problématique pour les cyclistes perdurera certainement jusqu'à la fin de l'année.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Le réaménagement provisoire débutera mi-octobre.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

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

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

De heer Jef Van Damme.- Uw antwoord is vrij duidelijk. Samengevat komt het erop neer dat de werkzaamheden een lichte vertraging hebben opgelopen. De definitieve heraanleg is nog niet voor onmiddellijk, aangezien u nog geen vergunningsaanvraag hebt ingediend. Ik vind het vreemd dat dat nog niet is gebeurd. Er komt wel een voorlopige heraanleg. Dat is heel belangrijk voor de fietsers, want die moeten momenteel een gigantische omweg maken.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er komt een tijdelijke verharding, zodat fietsers wel door kunnen. Omdat de Haven van Brussel heeft gezegd dat er geen zwaar vrachtverkeer meer toegelaten is, verandert de situatie. Daarom moet er ook een nieuwe stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd. De tijdelijke aanleg zal een voorafspiegeling van de mogelijke definitieve heraanleg zijn.

De heer Jef Van Damme.- De problematische situatie voor fietsers zal zeker nog voortduren tot het einde van dit jaar.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Vanaf midden oktober wordt de tijdelijke heraanleg aangevat.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de eigen baan op de
Oudergemselaan".**

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

Mme Céline Delforge.- Un projet de site propre pour bus sur l'avenue d'Auderghem a longtemps été bloqué par la commune d'Etterbeek. Cela vise principalement le bus 36. Si mes informations sont exactes, cette commune avait introduit contre ce projet un recours qu'elle a perdu.

Dès lors, je souhaiterais savoir si le projet de site propre a été maintenu et pourquoi, le cas échéant, il n'est, à ce jour, pas encore réalisé ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le permis d'urbanisme pour le réaménagement de l'avenue d'Auderghem a effectivement été délivré par le gouvernement. Bruxelles Mobilité prépare actuellement le chantier. Des contacts ont été pris avec la commune d'Etterbeek et la procédure de coordination des impétrants sera lancée dans les prochains jours.

Le dossier sera également soumis à l'avis de la commission de coordination des chantiers afin de veiller à maintenir une bonne accessibilité au quartier en fonction d'autres chantiers programmés dans la même zone.

Je pense par exemple au chantier pour l'aménagement de l'itinéraire cyclable Maelbeek et l'amélioration de la vitesse commerciale sur l'avenue du Maelbeek et la rue de l'Étang, ainsi qu'au chantier imprévu et urgent de la STIB pour remplacer les voies à l'avenue de la Chasse et l'avenue des Celtes.

En ce qui concerne ces deux chantiers, l'avenue d'Auderghem est l'itinéraire de déviation recommandé pour une partie du trafic. Nous vérifierons si le chantier de l'avenue d'Auderghem peut être réalisé sans impact sur la circulation.

Je vous rappelle qu'il ne s'agit pas seulement de l'aménagement de bandes bus et vélos, mais que l'ensemble des trottoirs seront renouvelés, ce qui permettra d'offrir à l'ensemble des modes durables un trajet plus sécurisant et confortable. Nous avons bien discuté du projet avec la commune

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *De gemeente Etterbeek blokkeerde lange tijd een project voor een eigen bedding voor bus 36 op de Oudergemlaan. Het beroep dat de gemeente tegen dit project had ingesteld, zou verworpen zijn.*

Wanneer komt de busbaan er nu?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De regering heeft een stedenbouwkundige vergunning afgegeven voor de herinrichting van de Oudergemlaan en Mobiel Brussel bereidt de werf voor. De gemeente werd gecontacteerd. De komende dagen start de procedure voor de coördinatie van de nutswerkzaamheden.*

Om de toegankelijkheid van de wijk tijdens de werken te garanderen, wordt het dossier voor advies voorgelegd aan de Gewestelijke Coördinatiecommissie voor Wegenwerken. Er zijn immers nog andere werven aan de gang, waarbij de Oudergemlaan aanbevolen wordt als alternatieve route.

Niet alleen komen er een busbaan en een fietspad, maar ook de voetpaden worden vernieuwd, zodat het verkeer hier veiliger en comfortabeler wordt voor alle duurzame vervoerswijzen. Ik verwacht geen moeilijkheden met de gemeente.

d'Etterbeek. Je ne prévois donc pas de difficultés en la matière.

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

Mme Céline Delforge.- Je me réjouis de l'apparition de ce nouveau site propre et de savoir que le recours communal ne paye pas.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "le taux d'occupation des parkings pour vélos installés à proximité des stations de métro".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Dans la publication de l'Observatoire du vélo en Région bruxelloise de 2011, une étude a été réalisée sur les taux d'occupation des parkings pour vélos installés à proximité des stations de métro de la Région bruxelloise.

Par rapport aux taux d'occupation, 9 stations de métro sont saturées et 15 stations de métro seraient quasiment saturées.

Par ailleurs, le nouveau contrat de gestion de la STIB prévoit qu'au niveau du stationnement des vélos, "la STIB continue à entretenir les installations existantes conformément à la convention du 24 janvier 2005 relative aux parkings à vélos situés aux abords des stations de métro et pré-métro de la Région de Bruxelles-Capitale. La Région veillera à adapter ou à étendre les dispositifs de stationnement des vélos en fonction des besoins".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Dat stelt mij gerust.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de bezettingsgraad van de fietsstallingen in de buurt van de metrostations".

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *Uit een studie van het Observatorium voor de Fiets uit 2011 over de fietsenstallingen aan de metrostations blijkt dat er negen oververzadigd en vijftien bijna verzadigd zijn.*

Volgens het beheercontract moet de MIVB de fietsenstallingen onderhouden en het aanbod aanpassen aan de behoeften.

Aan de metrostations van de lijnen 1, 2 en 5 werden 148 fietsen bestudeerd. In 51% van de gevallen was het frame met een goed slot bevestigd aan een vast punt van de fietsenstalling en in 29% van de gevallen het frame en minstens een wiel.

Is de regering op de hoogte van deze studie?

Welke maatregelen neemt de MIVB om te vermijden dat de fietsenstallingen overvol zijn? Hoe kunnen de fietsen beter bevestigd worden in de fietsenstallingen?

L'Observatoire a relevé qu'au niveau des parkings des stations de métro de la ligne 2 et de la ligne 1 et 5 entre Étangs Noirs et Parc, sur les 148 vélos qui ont été analysés, 51% des vélos avaient le cadre attaché à un point fixe avec un bon cadenas et 29% avaient le cadre et au moins une roue attachés de cette façon.

Le gouvernement a-t-il pris connaissance de cette étude ?

Eu égard aux engagements pris dans le contrat de gestion STIB, quelles sont les mesures prises pour diminuer l'effet de saturation des parkings de vélos à certaines stations de métro et l'amélioration des dispositifs de fixation des vélos ?

M. Jef Van Damme.- J'ai posé cette même question la semaine passée et je m'étonne qu'elle ait été ajournée.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'Observatoire du vélo est une mission confiée par la Région à l'asbl Pro Velo depuis 1998. La Région, qui en est à l'initiative, est donc bien consciente des observations et recommandations reprises dans ce rapport.

À partir de 2006, des observations des zones de stationnement des vélos aux abords des principales gares et stations de métro sont incluses dans le rapport.

Comme vous le signalez, la STIB continue à entretenir les installations existantes. En effet, l'analyse de la demande, l'augmentation et la diversification de l'offre restent des missions pour Bruxelles Mobilité. Comme il s'agit du patrimoine régional, la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) de Bruxelles Mobilité est en charge de l'installation des parkings et la Direction stratégie de Bruxelles Mobilité de la planification, en étroite collaboration avec la future agence de stationnement qui reprendra la gestion du stationnement des vélos en général.

Par exemple, lors des travaux de rénovation de la station Bourse, un parking sécurisé de 30 emplacements sera intégré dans la station. En fonction des possibilités, nous proposerons une

De heer Jef Van Damme (in het Frans).- *Ik heb vorige week dezelfde vraag gesteld, maar tot mijn verbazing werd die uitgesteld.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het Observatorium voor de Fiets is een initiatief van het gewest, dat in 1998 toevertrouwd werd aan de vzw Pro Velo. Uiteraard kent de regering dit rapport.*

De MIVB blijft de fietsenstallingen onderhouden. De analyse van de vraag en het aanpassen van het aanbod zijn opdrachten van Mobiel Brussel. De Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) van Mobiel Brussel staat in voor de plaatsing van fietsenstallingen en de Directie Strategie voor de planning. Dit zal in nauwe samenwerking met het toekomstige Parkeeragentschap gebeuren. Het Parkeeragentschap zal immers het beheer ervan op zich nemen.

Bij de renovatie van het metrostation Beurs wordt er bijvoorbeeld een beveiligde fietsparking met dertig plaatsen in het station geïntegreerd. We zullen het aanbod proberen te verhogen.

We moeten vooral blijven communiceren over het risico op fietsdiefstal. Aan de huidige installaties ('omgekeerde U's') is het mogelijk de fiets veilig te bevestigen, maar veel fietsers doen dat slecht of met een minderwaardig slot.

In 2012 organiseerden we een bewustmakings-

augmentation de l'offre.

En ce qui concerne la fixation des vélos, il s'agit essentiellement de poursuivre les efforts de communication sur la prévention contre le vol de vélos. Les dispositifs installés permettent une bonne sécurisation des vélos (modèle "U renversé"), mais de nombreux cyclistes attachent encore mal leur vélo et/ou avec des cadenas de mauvaise qualité.

Une campagne relative à la prévention contre le vol de vélos a eu lieu en 2012. Les informations et conseils se trouvent toujours sur le site web de Bruxelles Mobilité. Ces campagnes de sensibilisation doivent être répétées régulièrement. Si 51% des vélos sont aujourd'hui attachés avec un bon cadenas, en 2001, il ne s'agissait que de 42%, ce qui montre que la communication porte ses fruits.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "l'interdiction des quads en Région de Bruxelles- Capitale".

M. le président.- La ministre Grouwels répondra à la question orale.

La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Après une saga de deux ans, au cours de laquelle je vous ai interrogée au moins à dix reprises sur le sujet, j'espère que vous allez enfin pouvoir me répondre à propos de la date d'entrée en vigueur effective de l'interdiction des quads.*

campagne. De informatie en tips daarvan zijn terug te vinden op de website van Mobiel Brussel. De campagnes moeten regelmatig herhaald worden. Vandaag is 51% van de fietsen met een goed slot vastgemaakt. Dat is een verbetering tegenover de 42% uit 2001, wat betekent dat de campagnes toch resultaat opleveren.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "het verbod op quads in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Minister Brigitte Grouwels zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Ik ben blij deze vraag als afsluiter te kunnen stellen. Het is een vraag die ik in de commissie al zeker tienmaal heb gesteld. Ik hoop dan ook dat u me vandaag kunt meedelen op welke datum het quadverbod effectief in werking zal treden, want we zijn nu aan een saga van twee jaar bezig.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *La Conférence des bourgmestres a décidé d'interdire les quads. Vu l'absence de fondement légal en ce sens, il a d'abord fallu modifier le Code de la route. Entre-temps, le nouveau panneau de circulation C6 a été introduit dans la réglementation.*

L'installation des panneaux de circulation est subordonnée à l'adoption préalable d'un seul et même règlement complémentaire par l'ensemble des communes.

Pour ce faire, un modèle de règlement a été rédigé en collaboration avec l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale. La Région s'est engagée à assumer les frais d'acquisition et d'installation des panneaux, même pour les voiries communales.

Lors d'une réunion du groupe de travail 'code du gestionnaire de voirie' qui s'est tenue le 5 mars 2013, il est toutefois apparu que certaines communes, malgré de nombreux rappels, n'estiment pas nécessaire d'adopter un règlement complémentaire pour interdire les quads. Aussi longtemps que ces communes n'ont pas approuvé ce règlement, les panneaux ne peuvent être installés.

Il s'agit en effet de panneaux de refus d'accès, et ceux-ci doivent être placés quasi au même moment aux voies d'accès à la Région bruxelloise. Une solidarité entre toutes les communes de la Région est dès lors indispensable.

Les communes de Bruxelles-Ville, Ganshoren, Anderlecht, Jette, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Pierre, Watermael-Boitsfort, Evere, Molenbeek-Saint-Jean et Berchem-Sainte-Agathe ont adopté le règlement.

Het akkoord daarover dateert van oktober 2011. Meermaals zei u dat u de verbodsborden zou plaatsen, zodra u de reglementen van de gemeenten in handen zou krijgen. Voor de tweede zomer op rij heeft Brussel het verbod op quads niet ingesteld. Ik hoop dat u vandaag goed nieuws brengt voor mij en heel Brussel. Iedereen zit er immers op te wachten.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Zoals u zich ongetwijfeld herinnert, heeft de Conferentie van Burgemeesters beslist om de quads te verbieden. Aangezien daarvoor geen wettelijke basis bestond, moest eerst het verkeersreglement worden gewijzigd. Het nieuwe verkeersbord C6 is intussen in de Wegcode ingevoerd.

Om het verkeersbord te kunnen plaatsen, moet eerst een aanvullend reglement worden aangenomen. Aangezien de maatregel op het hele grondgebied van het Brussels Gewest toepasselijk moet zijn, moeten alle gemeenten, zoals voor autoloze zondagen, eenzelfde reglement goedkeuren, ook als de verkeersborden niet op hun grondgebied worden geplaatst.

Een modelreglement werd hiervoor opgesteld in samenwerking met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Pas nadat alle gemeenten een aanvullend reglement hebben aangenomen, kunnen de borden worden geplaatst.

Hiervoor kunnen de gemeenten bij Mobiel Brussel aankloppen. Ik heb toegezegd dat het gewest de kosten voor de aankoop en de plaatsing van de verkeersborden op zich zal nemen, ook voor de gemeentewegen.

Tijdens een vergadering van de werkgroep 'code van de wegbeheerder' die op 5 maart 2013 plaatsvond, bleek echter dat een aantal gemeenten, ondanks verscheidene herinneringen, het niet nodig achten om een aanvullend reglement in te voeren om de quads te verbieden. Zolang die gemeenten het reglement niet hebben goedgekeurd, kunnen de verkeersborden niet worden geplaatst.

Het gaat immers om verbodsborden verboden toegang. Die categorie borden moet ongeveer gelijktijdig op alle toegangswegen naar het

Je prendrai personnellement contact avec la commune d'Etterbeek, qui a fait savoir qu'elle s'opposait à cette mesure, pour la convaincre d'adopter quand même le règlement.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Votre réponse me déçoit au plus haut point. Pourquoi votre chef de cabinet ou un fonctionnaire de Bruxelles Mobilité n'est-il pas chargé de mettre la pression sur les communes réfractaires ? Pourquoi ne prenez-vous pas directement contact avec les bourgmestres, si nécessaire ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Nous avons pris contact avec les communes. Vous aurez peut-être déjà remarqué qu'à certains endroits de Bruxelles, en particulier dans le centre, les quads sont arrêtés par la police.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME SOPHIE BROUHON

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA**

Brussels Gewest worden geplaatst. Dat probleem is nog altijd niet opgelost. Zonder solidariteit tussen alle gemeenten van het gewest lukt het niet.

De volgende gemeenten hebben het reglement wel aangenomen: Brussel-Stad, Ganshoren, Anderlecht, Jette, Schaarbeek, Sint-Pieters-Woluwe, Watermaal-Bosvoorde, Evere, Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Agatha-Berchem.

Bij de andere gemeenten heb ik er zeer sterk op aangedrongen om het reglement, dat kant-en-klaar is, goed te keuren en het door te sturen naar het gewest. De gemeente Etterbeek heeft laten weten dat zij dat niet zal doen. Uiteraard zal ik zelf contact opnemen met die gemeente, want zij creëert een vervelende situatie, omdat het reglement op die manier dode letter blijft.

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

De heer Jef Van Damme.- Uw antwoord ontgoochelt mij ten zeerste. Vier maanden geleden hebt u mij exact dezelfde gemeenten opgesomd. U kunt die reglementen uiteraard niet zelf goedkeuren, maar ik begrijp niet waarom u geen kabinetsmedewerker of ambtenaar de opdracht geeft om die gemeenten wat meer achter de veren te zitten.

Desnoods moet u de burgemeesters zelf opbellen. Ik vind het ongelofelijk dat zij het reglement niet willen aannemen. Misschien komt dat omdat zij zich niet bewust zijn van het belang ervan.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Wij contacteren de gemeenten wel. Ondertussen hebt u misschien al gemerkt dat op verschillende plaatsen in Brussel, zeker in het centrum, quads worden aangehouden door de politie.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE**

**RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "la sécurité routière place
Sainte-Croix à Ixelles".**

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE MME SOPHIE
BROUHON**

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

**concernant "la réservation temporaire
d'emplacements de taxi et du parking
souterrain de Flagey pour l'événement
Audi".**

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

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

**betreffende "de verkeersveiligheid aan het
Heilig Kruisplein in Elsene".**

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
SOPHIE BROUHON**

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

**betreffende "het tijdelijk voorbehouden van
taxiplaatsen en de ondergrondse parking aan
Flagey voor het Audi-evenement".**

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.