



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 6 NOVEMBER 2013**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 6 NOVEMBRE 2013**

—

---

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](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

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](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

**INHOUD**

INTERPELLATIES	9
- van de heer Didier Gosuin	9
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de terbeschikkingstelling van bewakingsbeelden aan de politiezones door de MIVB".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Didier Gosuin.</i>	10
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	12
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "het mislukt akkoord in de raad van bestuur van de MIVB over het samenwerkingsproject met De Lijn voor de interregionale tramlijnen".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	12
betreffende "de reële bereidheid tot samenwerking tussen het Vlaams en Brussels openbaar vervoer wat de interregionale tramlijnen betreft, de ambities van de MIVB om haar vervoersnet verder uit te bouwen en, meer in het algemeen, de perspectieven inzake geïntegreerd beheer van het openbaarvervoersnet in het hoofdstedelijk gebied".	

**SOMMAIRE**

INTERPELLATIONS	9
- de M. Didier Gosuin	9
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la mise à disposition par la STIB des images des caméras de surveillance aux zones de police".	
<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Didier Gosuin.</i>	10
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	12
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "l'échec de l'accord au sein du conseil d'administration de la STIB sur le projet de coopération avec 'De Lijn' pour les lignes de tram interrégionales".	
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	12
concernant "la réelle volonté de coopération entre les transports publics flamands et bruxellois autour des lignes de tram interrégionales, les ambitions de la STIB pour développer son réseau et, plus largement, les perspectives de gestion intégrée du réseau de transports en commun en zone métropolitaine".	

<p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cécile Jodogne,</p> <p>betreffende "de verwerping door de MIVB van de overeenkomst over het project Brabantnet".</p>	12	<p>Interpellation jointe de Mme Cécile Jodogne</p> <p>concernant "l'opposition de la STIB à la convention relative au projet 'Brabantnet'".</p>	12
<p><i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Hervé Doyen, mevrouw Cécile Jodogne.</i></p>	19	<p><i>Discussion conjointe – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Hervé Doyen, Mme Cécile Jodogne.</i></p>	19
<p>- van mevrouw Céline Delforge</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de bijkomende taxi-vergunningen voor voertuigen die aan de personen met een beperkte mobiliteit aangepast zijn en voor elektrische wagens".</p>	21	<p>- de Mme Céline Delforge</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les licences taxis supplémentaires liées aux voitures aménagées pour les PMR et les véhicules électriques".</p>	21
<p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i></p>	23	<p><i>Discussion – Oratrices: Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i></p>	23
<p>- van mevrouw Céline Delforge</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de uitvoering van het regeerakkoord over de herziening van het tram- en busplan".</p>	26	<p>- de Mme Céline Delforge</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la mise en œuvre de l'accord de gouvernement concernant la révision du Plan tram-bus".</p>	26
<p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i></p>	28	<p><i>Discussion – Oratrices: Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i></p>	28
<p>- van mevrouw Gisèle Mandaila</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>	31	<p>- de Mme Gisèle Mandaila</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	31

belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de alternatieven voor de vertramming van lijn 71".		Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "les alternatives envisagées pour la tramification du bus 71".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum,	31	Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum,	31
betreffende "de werken aan de Waversesteenweg".		concernant "les travaux chaussée de Wavre".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Gisèle Mandaila, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	34	<i>Discussion conjointe – Oratrices: Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Gisèle Mandaila, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	34
- van mevrouw Gisèle Mandaila	37	- de Mme Gisèle Mandaila	37
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "het verbod op quads in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "l'interdiction des quads en Région de Bruxelles-Capitale".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Gisèle Mandaila.</i>	38	<i>Discussion – Oratrices: Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Gisèle Mandaila.</i>	38
- van de heer Emir Kir	39	- de M. Emir Kir	39
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de veiligheid op de Van Praetbrug".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "la sécurité sur le pont Van Praet".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Emir Kir.</i>	40	<i>Discussion – Oratrices: Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Emir Kir.</i>	40
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	41	- de Mme Viviane Teitelbaum	41
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et	

		des Transports,	
	betreffende "de jaarlijkse terugkeer van tram 94 voor een dag".	concernant "le retour du tram 94 un jour par an".	
<i>Bespreking – Sprekers:</i>	<b>mevrouw Brigitte Grouwels</b> , minister, <b>mevrouw Viviane Teitelbaum</b> .	<i>Discussion – Oratrices :</i> <b>Mme Brigitte Grouwels</b> , ministre, <b>Mme Viviane Teitelbaum</b> .	43
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	45	- de Mme Viviane Teitelbaum	45
	tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
	betreffende "het parkeeragentschap".	concernant "l'agence de stationnement".	
<i>Bespreking – Sprekers:</i>	<b>de heer Emir Kir</b> , <b>mevrouw Cécile Jodogne</b> , <b>de heer Hervé Doyen</b> , <b>mevrouw Brigitte Grouwels</b> , minister, <b>mevrouw Viviane Teitelbaum</b> .	<i>Discussion – Orateurs :</i> <b>M. Emir Kir</b> , <b>Mme Cécile Jodogne</b> , <b>M. Hervé Doyen</b> , <b>Mme Brigitte Grouwels</b> , ministre, <b>Mme Viviane Teitelbaum</b> .	46
- van de heer Ahmed Mouhssin	54	- de M. Ahmed Mouhssin	54
	tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
	betreffende "de gevolgen van de lichtverontreiniging voor het milieu en de biodiversiteit".	concernant "l'impact de la pollution lumineuse sur l'environnement et la biodiversité".	
<i>Bespreking – Spreker:</i>	<b>mevrouw Brigitte Grouwels</b> , minister.	<i>Discussion – Oratrice :</i> <b>Mme Brigitte Grouwels</b> , ministre.	56
MONDELINGE VRAGEN	59	QUESTIONS ORALES	59
- van de heer Jef Van Damme	59	- de M. Jef Van Damme	59
	aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

<p>betreffende "de renovatie van tramstation Beurs en andere metro- en tramstations".</p> <p>- van mevrouw Danielle Caron</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de doorlopende impasse".</p>	64	<p>concernant "la rénovation de la station de préméto Bourse et d'autres stations de métro et de préméto".</p> <p>- de Mme Danielle Caron</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les impasses débouchantes".</p>	64
<p>- van mevrouw Annemie Maes</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het traject van de toekomstige tramlijn die de site van Tour en Taxis moet verbinden met Brussel-Noord".</p>	67	<p>- de Mme Annemie Maes</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le tracé de la future ligne de tram censée relier le site de Tour et Taxis et Bruxelles-Nord".</p>	67
<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het door de T2000-trams veroorzaakte trillingsniveau".</p>	70	<p>- de Mme Viviane Teitelbaum</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le niveau de vibration généré par les trams T 2000".</p>	70
<p>- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het MIVB-project voor het aanleggen van een eigen bedding voor trams in de Fiennesstraat".</p>	74	<p>- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le projet de la STIB d'aménager un site propre pour trams rue de Fiennes".</p>	74
<p>- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>	78	<p>- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	78

<p>belast met Openbare Werken en Vervoer,</p>	<p>Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p>
<p>betreffende "de vraag om informatie van de Europese Commissie over de steun aan de Belgische havens".</p>	<p>concernant "la demande d'information par la Commission européenne au sujet des aides accordées aux ports belges".</p>
<p>- van mevrouw Céline Delforge 81</p>	<p>- de Mme Céline Delforge 81</p>
<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p>	<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p>
<p>betreffende "de achteruitgang van de reissnelheid van bus 95".</p>	<p>concernant "la dégradation de la vitesse commerciale du bus 95".</p>
<p>- van mevrouw Annemie Maes 83</p>	<p>- de Mme Annemie Maes 83</p>
<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p>	<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p>
<p>betreffende "de afschaffing van de gemeenschappelijke halte van de MIVB-bus 87 met de bussen van De Lijn".</p>	<p>concernant "la suppression de l'arrêt commun au bus 87 de la STIB et aux bus de De Lijn".</p>
<p>- van de heer Vincent Lurquin 87</p>	<p>- de M. Vincent Lurquin 87</p>
<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p>	<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p>
<p>betreffende "de werken op de Gentssesteenweg in Sint-Agatha-Berchem".</p>	<p>concernant "les travaux réalisés à la chaussée de Gand à Berchem-Sainte-Agathe".</p>



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

## 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 terbeschikkingstelling van bewakingsbeelden aan de politiezones door de MIVB".**

**De voorzitter.**- De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin** *(in het Frans)*.- *Ik ijver er al sinds 2008 voor dat de MIVB de beelden van haar bewakingscamera's ter beschikking stelt van de politiezones. Dat zou bevorderlijk zijn voor de veiligheid in de metrostations.*

*Er is een akkoord bereikt, maar tot mijn verbazing kunnen de politiezones de beelden van de MIVB nog steeds niet bekijken, omdat het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) nog niet de opdracht kreeg om dat mogelijk te maken.*

*De MIVB is wettelijk verplicht om die beelden aan de politie te verstrekken. Ik hoop dat er geen drama moet gebeuren, voordat de zaak nu eindelijk wordt geregeld.*

*In 2008, toen ik over dit onderwerp begon te interpelleren, vonden er vergaderingen plaats met de federale overheid, de gewesten en de Conferentie van Burgemeesters nadat zich een ernstig incident had voorgedaan in Brussel. Iedereen was het erover eens dat de politie de beelden van de MIVB moet kunnen bekijken. Er werden spitsvondige juridische tegenargumenten bedacht die verband hielden met de bescherming*

## 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 "la mise à disposition par la STIB des images des caméras de surveillance aux zones de police".**

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

**M. Didier Gosuin.**- Depuis 2008, je me bats avec une constance régulière pour que la STIB mette à la disposition des zones de police les images enregistrées par ses caméras de surveillance dans les stations de métro. Cela permettrait en effet d'assurer une bonne surveillance des entrées, des sorties et des couloirs du métro.

Des accords avaient été pris en ce sens. Nous constatons avec étonnement que la mise à disposition par la STIB de ses images de vidéosurveillance aux zones de police n'est toujours pas opérationnelle parce que la STIB n'a toujours pas confié cette mission au Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB).

Il convient toutefois de rappeler que la loi impose cette mise à disposition. Il faut espérer qu'il ne faille pas attendre un événement dramatique pour que cela soit fait.

En 2008-2009, lorsque j'ai commencé à interpellier sur ce sujet, des réunions avaient lieu entre le gouvernement fédéral, les entités et la Conférence des bourgmestres, à la suite d'événements qui s'étaient produits à Bruxelles. À l'époque, tout le

*van de persoonlijke levenssfeer. Dat is absurd, want alleen de politie zou de beelden kunnen bekijken.*

*Inmiddels werd de wetgeving aangepast, maar ze blijft helaas nog steeds dode letter. De MIVB moet nu worden gedwongen om zich in regel te brengen met de wet. De regering heeft meerdere vertegenwoordigers die een oogje in het zeil houden bij de MIVB. Niets belet u om uw beslissingen af te dwingen. Bent u van plan om de MIVB tot de orde te roepen?*

*Een systeem waarmee de politie de beelden van de MIVB kan bekijken, zou 100.000 euro kosten. Ik zal bij de volgende begrotingsbesprekingen een amendement indienen om dat bedrag alvast te reserveren.*

*De beveiliging van het openbaar vervoer is niet alleen in het belang van de burger, maar is ook goed voor de MIVB. Hoe veiliger het openbaar vervoer, hoe meer klanten. Het is dan ook onbegrijpelijk dat er zo wordt getalmd.*

#### *Bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Krachtens federale wetgeving mag de MIVB inderdaad camerabeelden in real time ter beschikking stellen van de politie, maar de uitvoeringsbesluiten daarvoor moeten nog*

monde s'accordait à dire qu'il était absurde que les services de police n'aient pas accès à ces images. Toutes sortes d'arguties juridiques étaient alors évoquées, qui en référaient notamment au principe de la protection de la vie privée, un argument absurde étant donné que ces images doivent être visionnées exclusivement par la police.

Un dispositif légal a été mis en place. Un an plus tard, l'obligation imposée par la loi n'est toujours pas effective.

Il convient maintenant de passer aux actes, en imposant à la STIB de se conformer aux dispositions de la loi et à la volonté que ce gouvernement a affirmée à maintes reprises. De surcroît, le gouvernement dispose de deux commissaires à la STIB et d'un chargé de mission. Il a donc tous les moyens pour faire respecter les décisions, les volontés et le prescrit légal. Pouvez-vous me confirmer votre volonté de faire respecter la loi par tous les moyens dont vous disposez et d'inciter, enfin, la STIB à confier cette mission au CIRB ?

La concrétisation de cette disposition représente un budget de 100.000 euros. Lors de l'examen du budget 2014, si vous n'avez pas agi, j'introduirai un amendement de 100.000 euros en vue de transférer enfin cette mission de la STIB au CIRB, pour faire en sorte que les zones de police puissent visualiser les images et assurer la sécurité sur leur réseau.

Cette sécurisation des transports en commun est dans l'intérêt non seulement du citoyen mais aussi de la STIB elle-même. En effet, plus les transports en commun auront une étiquette de sécurité, plus les gens les utiliseront. L'efficacité et la garantie de sécurité sont leur meilleure publicité.

Les tergiversations actuelles sont incompréhensibles.

#### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Les principes d'une loi fédérale permettent effectivement que les images des caméras de la STIB soient mises à la disposition des services de police en temps réel. Toutefois, à ce jour, les arrêtés d'exécution de cette

genomen worden.

*Zonder uitvoeringsbesluiten is de overdracht van de camerabeelden in strijd met de wetgeving op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De verantwoordelijkheden van alle partijen moeten daarin duidelijk bepaald worden.*

*Ondertussen hebben de juridische diensten onderzocht of de MIVB met de politiediensten zou kunnen werken via conventies.*

*Momenteel liggen echter de ontwerpbesluiten voor advies bij de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer. Hopelijk zal er binnenkort een wettelijk kader zijn.*

*In afwachting daarvan wordt er al gewerkt aan de afstemming van de systemen voor de overdracht van de beelden.*

**De voorzitter.**- De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin** (in het Frans).- *Die juridische argumenten zijn spitsvondigheden van de vervoermaatschappijen, die hun informatie niet willen delen. Toen we het dossier op tafel legden, eisten ze een wet. Die kwam er, hoewel er naar mijn mening evenveel juridische argumenten zijn die aantonen dat een wet niet nodig is voor beeldmateriaal dat enkel door de politie wordt bekeken. Waarom mag de politie wel camerabeelden bekijken van mensen die de stations binnen- en buitengaan, maar niet van wie zich in de stations bevindt?*

*Nu de wet er is, zijn er uitvoeringsbesluiten vereist. Die moeten worden voorgelegd aan de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer. Dat vind ik een brug te ver: het gaat immers allemaal veel te lang duren.*

*We moeten deze legislatuur nog een rechtstreekse overeenkomst sluiten met de politiezones. Geen enkele politiezone zal weigeren om op veiligheidsvlak samen te werken met uw diensten.*

législation permettant de rendre opérationnelle une telle mise à disposition n'ont pas encore été publiés.

Ces arrêtés doivent permettre que cet échange se fasse en toute légalité, dans le respect de la loi sur la protection de la vie privée et en définissant clairement les responsabilités de toutes les parties impliquées.

En l'absence de parution de ces arrêtés, les services juridiques ont examiné la possibilité de fonctionner sur la base de conventions avec les services de police. Or, nous venons d'apprendre que des projets d'arrêtés royaux d'exécution se trouvaient pour avis auprès de la Commission pour la protection de la vie privée. Nous attendons donc avec impatience que ce cadre légal soit instauré.

Entre-temps, en collaboration avec le cabinet du ministre-président de notre Région, des démarches sont entreprises afin de pouvoir passer à la phase de raccordement des systèmes en vue de l'échange des images. Nous avançons donc concrètement en la matière, en attendant le feu vert légal.

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

**M. Didier Gosuin.**- Ma lecture juridique est tout à fait différente. Ces arguments juridiques sont des arguties des sociétés de transport, notamment de la STIB qui ne souhaite pas partager ses informations. Lorsque nous avons mis le dossier sur la table, on nous a affirmé qu'il fallait le vote d'une loi. Ce fut chose faite, même s'il existait à mon sens autant d'arguments juridiques démontrant qu'une loi n'est pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'images visualisées par la police. Une loi s'impose uniquement lorsque d'autres types de service que la police veulent visualiser les images. Pourquoi la police pourrait-elle visualiser les gens qui rentrent et sortent des stations et pas ceux qui sont à l'intérieur ?

Soit. La loi existe désormais, mais on réclame à présent des arrêtés. Je pense que nous pouvons passer outre. Je me méfie de ces arrêtés qui devront être soumis à la Commission de la protection de la vie privée. Combien de temps cela va-t-il prendre ? Le gouvernement fédéral et le gouvernement bruxellois seront-ils encore en place au terme de la procédure ? Le cas échéant, cette dernière devra être reprise par un nouveau gouvernement, et tout sera à recommencer.

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

betreffende "het mislukt akkoord in de raad van bestuur van de MIVB over het samenwerkingsproject met De Lijn voor de interregionale tramlijnen".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,**

betreffende "de reële bereidheid tot samenwerking tussen het Vlaams en Brussels openbaar vervoer wat de interregionale tramlijnen betreft, de ambities van de MIVB om haar vervoersnet verder uit te bouwen en, meer in het algemeen, de perspectieven inzake geïntegreerd beheer van het openbaarvervoersnet in het hoofdstedelijk gebied"

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE,**

betreffende "de verwerping door de MIVB van de overeenkomst over het project Brabantnet".

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (*in het Frans*).- *Onlangs heeft de raad van bestuur van de MIVB het intentieakkoord van de MIVB met De*

Il faut utiliser, avant la fin de cette législature, l'autre voie qu'est la convention directe avec les zones de police. Aucune zone de police ne refusera de partager avec vos services cette mission de sécurité. À défaut, en campagne électorale, vous devrez expliquer aux citoyens que, dans ce pays dit "civilisé", il faut plus de six ans pour permettre à la police de surveiller la sécurité de nos gares et de nos stations de métro.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

concernant "l'échec de l'accord au sein du conseil d'administration de la STIB sur le projet de coopération avec 'De Lijn' pour les lignes de tram interrégionales".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,**

concernant "la réelle volonté de coopération entre les transports publics flamands et bruxellois autour des lignes de tram interrégionales, les ambitions de la STIB pour développer son réseau et, plus largement, les perspectives de gestion intégrée du réseau de transports en commun en zone métropolitaine".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉCILE JODOGNE,**

concernant "l'opposition de la STIB à la convention relative au projet 'Brabantnet'".

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- Récemment, le conseil d'administration de la STIB a examiné l'Accord d'intention lignes de tram interrégionales

*Lijn besproken. Het akkoord legt de samenwerking vast voor de aanleg van tramlijnen vanuit Vlaams-Brabant. Meerdere bestuurders hebben de voorgestelde tekst verworpen.*

*De Brusselse regering had hierover nochtans een nota goedgekeurd. Ook het Brussels parlement stond anoniem achter zijn resolutie. Gaat de tekst uit van de regeringsnota of de parlementaire resolutie of is de tekst eerder een soort van memorandum met al deze elementen?*

*Wat ontbreekt er in de tekst als meerdere bestuurders vinden dat de intenties van de Brusselse regering en de MIVB niet duidelijk naar voren komen en dat het evenwicht tussen de eisen van de partijen niet gegarandeerd is? Zijn de evenwichten die de regering en het parlement eisen opgenomen in de tekst? Als dat zo is, waarom werd de tekst dan verworpen?*

*Welke zijn de gevolgen hiervan en wat zal de regering doen?*

*Ik wil de regering aanzetten tot waakzaamheid, zodat het Vlaams Gewest in afwachting van een akkoord niet voortgaat met de unilaterale planning van Brusselse projecten, wat niet alleen ingaat tegen het oude intergewestelijke samenwerkingsakkoord, maar ook tegen het nieuwe institutionele kader van de metropolitane gemeenschap dat nu ontstaat.*

*Het ontbreekt ons nog altijd aan een aangepast politiek en juridisch samenwerkingsakkoord over alle vervoerprojecten waarbij de twee gewesten en hun respectieve vervoermaatschappijen betrokken zijn, terwijl het institutionele kader van de metropolitane gemeenschap al goedgekeurd is.*

établiant la coopération entre la STIB et De Lijn concernant la réalisation des lignes de tram venant du Brabant flamand. Plusieurs membres du conseil d'administration se sont opposés au texte proposé.

Sans entrer à nouveau dans le détail de ce dossier, rappelons que le gouvernement bruxellois avait approuvé une note sur le sujet et que le parlement a également approuvé une résolution qui fut votée à l'unanimité. Deux questions fondamentales me préoccupent : d'une part, concernant le contenu du texte qui a été présenté au conseil d'administration ; d'autre part, concernant les conséquences du rejet de ce texte.

Sur le texte d'abord, s'agit-il d'une note qui condense les conclusions de la STIB avec les demandes de De Lijn ? S'agit-il d'un texte qui part de la note du gouvernement ou de la résolution parlementaire, ou s'agit-il d'une sorte de mémorandum reprenant l'ensemble de ce qui est précité ?

Concrètement, qu'y a-t-il précisément dans ce texte et, surtout, qu'est-ce qui ne s'y trouve pas pour que plusieurs administrateurs pointent le manque de considération et d'affirmation des intentions de la Région bruxelloise et la STIB ainsi que le manque de garantie d'équilibre entre exigences des parties ? Le texte proposé au conseil d'administration de la STIB reprenait-il in extenso les exigences d'équilibre exprimées par le gouvernement et le parlement ?

De deux choses l'une : soit le texte ne présentait pas ces exigences de garantie d'équilibre et il est somme toute logique qu'il soit refusé, soit il présentait ces exigences, mais alors il faut nous expliquer ce qui a provoqué ce blocage.

Sur les conséquences de ce refus, quelles sont les options qui s'offrent au gouvernement et qu'est-ce qu'il a décidé de faire ?

En dehors du blocage au niveau du conseil d'administration de la STIB, je souhaiterais insister pour que le gouvernement soit vigilant à ce que, en attendant une solution sur l'accord à concrétiser avec la Région flamande, celle-ci ne continue pas à planifier unilatéralement ses projets bruxellois, qu'ils portent sur les bus ou les trams, à l'encontre de l'esprit non seulement de l'ancien accord de coopération interrégional mais surtout du nouveau

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

**De heer Hervé Doyen** (*in het Frans*).- *Er is wat commotie ontstaan over het akkoord tussen De Lijn en de MIVB inzake vier nieuwe tramlijnen naar en rond het Brussels Gewest.*

*Sommige leden van de raad van bestuur van de MIVB weigerden het akkoord te tekenen omdat De Lijn met dit project haar aanwezigheid in het Brussels Gewest nog versterkt, terwijl de MIVB in het verleden nul op het rekest kreeg wanneer de maatschappij haar activiteiten wilde uitbreiden naar Vlaanderen.*

*Ik ben niet tegen het Brabantnet, op voorwaarde dat het goed wordt uitgevoerd en behoorlijk aansluit bij het Brusselse net van openbaar vervoer. Er mag niet alleen rekening worden gehouden met pendelaars, het Brabantnet moet er ook voor Brusselaars zijn. U hebt altijd gezegd dat het overleg met Vlaanderen vlot verliep. Het Brussels Gewest heeft zich achter de plannen van De Lijn geschaard, zij het onder een aantal voorwaarden.*

*Een van die voorwaarden is dat de MIVB ook de kans moet krijgen om haar activiteiten uit te breiden naar het Vlaams Gewest. Volgens Brussels Studies zijn heel wat Brusselaars de afgelopen jaren overgeschakeld van de auto naar andere vormen van vervoer, maar wordt de auto bij gebrek aan betere alternatieven nog gebruikt voor 63% van het pendelverkeer. De verbreding van de Ring zal de toestand niet verbeteren.*

*Als we willen dat de Brusselaars hun verplaatsingsgewoonten wijzigen, moet de MIVB voor goed openbaar vervoer zorgen en onder meer bedrijvzones in de Rand en strategische gebieden als de luchthavenezone bedienen.*

cadre institutionnel naissant de la communauté urbaine.

Fondamentalement, il nous manque toujours un cadre de coopération réactualisé aux niveaux politique et juridique qui engloberait l'ensemble des projets de transports qui impliquent les deux Régions et leurs opérateurs respectifs, cela alors même que le cadre institutionnel de la communauté urbaine a été approuvé.

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

**M. Hervé Doyen.**- Des remous ont eu lieu autour de l'accord d'intention qui doit sceller la collaboration entre la société De Lijn et la STIB pour réaliser les quatre lignes de tram de De Lijn vers la Région bruxelloise et autour de celle-ci.

La presse a effectivement rapporté - sous un titre quelque peu excessif, je le concède - que certains membres du conseil d'administration de la STIB ont refusé de signer l'accord tel qu'il leur avait été présenté, invoquant la non-réciprocité, ou du moins le déséquilibre engendré par le fait que De Lijn, société de transports déjà bien implantée dans la capitale, pénétrerait davantage encore en Région bruxelloise alors que, par le passé, la STIB s'est vu refuser de nombreuses demandes d'extension, et même le renouvellement des rails de la ligne 58 qui allait à l'époque jusqu'à Vilvorde, hors des frontières de la Région de Bruxelles-Capitale.

J'ai déjà eu l'occasion de dire dans cette commission que je ne suis en aucun cas réfractaire à ce projet élaboré dans le cadre du plan de mobilité flamand Brabantnet, pour autant qu'il soit bien mené, bien coordonné, imbriqué de façon cohérente dans le maillage bruxellois et qu'il embrasse aussi bien les besoins des habitants de la Région que ceux des navetteurs. Jusqu'ici, vous nous avez assuré du bon état des concertations interrégionales, indispensables pour amener la STIB, exploitant principal sur le territoire bruxellois, à collaborer au projet. La Région bruxelloise a d'ailleurs validé le projet, mais non sans poser ses conditions au travers d'une résolution.

Parmi ces conditions figure notamment le principe de réciprocité qui doit permettre à la STIB, si elle le souhaite, de développer son offre en territoire

*Zodra het voornoemde akkoord ondertekend is, zal Brabantnet concreet vorm krijgen. De Vlaamse regering moet de MIVB echter wat coulanter behandelen. De tekst van het akkoord belandde bij de raad van bestuur van de MIVB voordat er een politiek akkoord was bereikt over het traject van de tramlijnen, de eindhaltes enzovoort. Bovendien staat niet ondubbelzinnig in de tekst dat de MIVB activiteiten in Vlaanderen mag ontwikkelen. Dat is tot dusver erg moeilijk gebleken, en we hebben geen enkele garantie dat de situatie in de toekomst zal verbeteren.*

*Kortom, op grond van het akkoord zou de realisatie van het Brabantnet van start kunnen gaan zonder dat het Brussels Gewest de garantie heeft dat het voldoende inspraak krijgt over een heel aantal knopen die nog moeten worden doorgehakt. De MIVB moet voldoende kunnen wegen op de onderhandelingen en de doelstellingen van het Iris 2-plan kunnen realiseren. Een van die doelstellingen is trouwens dat de MIVB gemakkelijker buiten het Brussels Gewest kan opereren.*

*Ik kan me voorstellen dat u inmiddels een compromis hebt bereikt, maar wil toch nog enkele vragen stellen.*

*Hoe zit het met de onderhandelingen? Vindt u dat de MIVB ook buiten de gewestgrenzen moet kunnen opereren om zones te bedienen die belangrijk zijn voor Brusselaars? Zo ja, hebt u de MIVB de opdracht gegeven om daar werk van te maken?*

*Mijn tweede vraag betreft de inhoud van het akkoord, de uitvoering enzovoort. Hoe zit het met de besluitvorming inzake de kwesties waarover nog geen politiek akkoord bestaat, zoals de eindhaltes en de tracés?*

*Vindt u dat de hele zaak kan worden besproken in het kader van de nog op te richten metropolitane gemeenschap? Hebt u daarover overleg gepleegd met de bevoegde Vlaamse minister? Heeft die u iets beloofd?*

*Iedereen is het erover eens dat we een samenhangend en vereenvoudigd mobiliteitsbeleid nodig hebben in en rond Brussel. De zesde staatshervorming biedt ons de kans om daaraan te werken in het kader van de metropolitane gemeenschap. Zult u die kans grijpen?*

flamand. Une note de synthèse de Brussels Studies sortie à l'occasion de la Semaine de la mobilité souligne d'ailleurs que, si les Bruxellois ont été ces dernières années de bons élèves en matière de transfert modal de la voiture à d'autres moyens de transport, des efforts doivent encore être fournis pour les déplacements entrants et sortants, déplacements pour lesquels la voiture reste très majoritairement utilisée, à hauteur de 63%, faute d'alternatives satisfaisantes - et le ring ne va pas arranger les choses...

Aussi, pour apporter des solutions, pour amener les Bruxellois à changer leurs habitudes, pour leur assurer l'accessibilité au lieu de travail, même décentré, mais aussi aux loisirs en soirée et le week-end, la STIB doit impérativement étoffer sa desserte, développer son réseau vers les bassins d'emploi en périphérie, prolonger en toute logique les lignes existantes vers des points stratégiques tels que l'aéroport.

Et, pour ce faire, il est essentiel que la STIB puisse bénéficier de plus de souplesse de la part des autorités flamandes que ces dernières décennies. Le contrat de convention mentionné précédemment est censé véritablement lancer la mise en œuvre du projet. Le signer équivaut à avaliser ces lignes de tram.

Or, le texte arrive en conseil d'administration alors que, selon mes informations, non seulement aucun accord politique n'existe encore en matière de tracé, de terminus ou de conditions d'exploitation, mais le texte ne clarifie toujours pas la possibilité pour la STIB de rejoindre des pôles stratégiques en dehors de la Région. Par expérience, nous savons que ce n'est pas chose aisée. Quelles garanties avons-nous qu'il n'en sera pas de même à l'avenir ?

En résumé, il m'apparaît que le texte, tel qu'il a été présenté, lance la réalisation du projet sans pour autant doter la Région d'une marge de manœuvre suffisante pour les nombreux points qui doivent encore être tranchés. Si l'on force le trait, cela laisse présager que l'on accorderait un boulevard aux réalisations de De Lijn sans pour autant doter la STIB des outils nécessaires pour qu'elle puisse faire entendre sa voix et appuyer ses arguments en vue d'atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés dans son Plan Iris 2. Objectifs parmi lesquels figure, par exemple, le fait de pouvoir plus librement sortir du territoire régional.

Si j'imagine qu'entre le moment de la remise de mon interpellation et la discussion de celle-ci en commission, soit un mois, un compromis a été trouvé, j'aimerais quand même, Mme la Ministre, vous entendre sur quelques points.

Quel est l'état des concertations ? Partagez-vous ce constat selon lequel que la STIB doit pouvoir, elle aussi, développer, en synergie avec les sociétés De Lijn et TEC le cas échéant, des lignes interrégionales lui permettant d'assurer la desserte de zones stratégiques pour les Bruxellois ? Dans l'affirmative, avez-vous donné des injonctions à la STIB pour travailler davantage dans ce sens ?

Ma deuxième question porte sur le contenu de la convention d'intention, son processus d'élaboration et, le cas échéant, les modifications qui auraient mené à son adoption. Comment se déroule le processus décisionnel sur les points n'ayant pas encore fait l'objet d'un accord politique (tracés, terminus, conditions d'exploitation...) ?

Enfin, êtes-vous bien en faveur de ce que cette problématique dans son ensemble puisse être pensée, discutée et négociée dans le cadre de la future communauté métropolitaine ? Avez-vous pris contact avec votre homologue flamande afin d'obtenir des garanties en ce sens ? Les avez-vous obtenues ?

Rappelons que ce débat prend place dans un contexte où les experts - mais aussi le bon sens - s'accordent à l'unisson sur la nécessité absolue de considérer la mobilité dans et autour de la Région bruxelloise de manière intégrée et simplifiée. La sixième réforme de l'État nous donne l'opportunité d'ériger une telle instance à travers la zone métropolitaine. Avez-vous l'occasion de la saisir ?

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

**Mevrouw Cécile Jodogne** (in het Frans).- *Op 19 september laatstleden weigerde de raad van bestuur van de MIVB het voorstel van overeenkomst te bekrachtigen inzake een samenwerking tussen de MIVB en De Lijn voor de aanleg van vier nieuwe tramlijnen.*

*Tal van leden van de raad van bestuur vonden het geen evenwichtig akkoord omdat het de MIVB niet in staat stelde om bepaalde lijnen tot Vlaams-*

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

**Mme Cécile Jodogne.**- Le 19 septembre dernier, le conseil d'administration de la STIB a refusé de valider la proposition de convention relative à la collaboration entre la STIB et la société De Lijn pour la création des fameuses 4 nouvelles lignes de tram (3 vers la capitale et 1 radiale).

Plusieurs administrateurs de la STIB estiment que cet accord n'est pas équilibré car la STIB ne pourrait pas, en réciprocité, étendre certaines de ses



*Brabant uit te breiden. De MIVB zou op die manier een mooie kans laten liggen om haar eigen netwerk te verbeteren en de Brusselaars beter te bedienen.*

*Het Brussels parlement had daarover eerder al een duidelijk standpunt ingenomen. De resolutie die eenstemmig werd goedgekeurd op 12 juli 2013 stelt immers dat de Vlaamse regering het beginsel van wederkerigheid dient te huldigen teneinde de MIVB de mogelijkheid te bieden haar aanbod op Vlaams grondgebied uit te breiden.*

*Aan dat beginsel herinnerde de Brusselse regering trouwens ook in haar advies van februari laatstleden, maar in de overeenkomst wordt er met geen woord over rept. Voor mijn fractie is het essentieel dat de MIVB ook een aantal lijnen tot in Vlaams-Brabant kan laten lopen.*

*Welke initiatieven wil de Brusselse regering nemen om voorgemeld beginsel te laten naleven?*

*Worden er door de raad van bestuur nog andere redenen naar voren geschoven om te motiveren waarom hij de overeenkomst weigert te ondertekenen?*

*Zijn er gesprekken of onderhandelingen aan de gang om het wederkerigheidsprincipe in de overeenkomst op te nemen?*

*Heeft De Lijn haar voorstellen verfijnd inzake de trajecten waarvoor ze met de MIVB wil samenwerken?*

*Uit de gesprekken die van start zijn gegaan, kunnen we afleiden dat De Lijn en de MIVB naar meer samenwerking zijn geëvolueerd.*

*Ik heb de indruk dat beide vervoersmaatschappijen gesprekken voeren over een nieuwe versie van de overeenkomst. Kunt u dat bevestigen?*

*Het voorstel van overeenkomst dat werd voorgelegd aan de raad van bestuur betrof vooral de werkmethode en bevatte nog geen beleidskeuzes inzake de stations, de haltes en de trajecten. Die beslissingen zijn immers pas tegen 2015 gepland.*

*In dit soort kaderovereenkomst, dat de samenwerking regelt en de belangen van de partijen afbakent, moet het beginsel van wederkerigheid echter wel al worden opgenomen.*

lignes vers le Brabant flamand. La STIB raterait là une belle opportunité d'améliorer son propre réseau aux bénéficiaires des Bruxellois et des habitants de la proche périphérie, complémentairement au développement souhaité par De Lijn.

Pour rappel, le parlement bruxellois avait exprimé une position claire par rapport à ce point précis. De fait, la résolution adoptée à l'unanimité le 12 juillet 2013 prévoit notamment "d'invoquer auprès du gouvernement flamand le principe de réciprocité, afin de permettre à la STIB, le cas échéant, de développer son offre en territoire flamand".

Ce principe qui s'inscrit dans une logique de collaboration entre les deux Régions a été d'ailleurs rappelé dans l'avis rendu par le gouvernement bruxellois en février dernier. Nous constatons que cette condition ne figure pas dans cette convention.

Pour mon groupe, il est primordial que la STIB - qui l'envisage mais qui, malheureusement, n'est pas aussi loin que De Lijn dans sa réflexion - puisse, elle aussi, faire terminer certaines de ses lignes en Brabant flamand, que ce soit à Drogenbos, Tervueren ou ailleurs. Ce principe de réciprocité est essentiel pour nous, mais aussi pour l'ensemble des groupes, majorité et opposition confondus. Nous en avons particulièrement débattu au sein de cette commission.

Quelles sont les initiatives prévues par le gouvernement bruxellois pour faire respecter ce principe de réciprocité tel que prévu dans la résolution mais aussi dans l'avis qu'il a rendu auprès du gouvernement flamand ?

Y aurait-il d'autres motifs avancés par le conseil d'administration qui justifient le refus de la STIB d'accepter cette convention, dans cette version à tout le moins ? En effet, on a surtout fait état ici de l'absence de réciprocité, mais il y a peut-être d'autres éléments qui ont motivé le refus ou, du moins, la frilosité des administrateurs.

Des discussions ou des négociations sont-elles en cours pour aller vers cette réciprocité et donc modifier la convention à cet égard ?

La société De Lijn a-t-elle affiné ses propositions sur les trajets envisagés en collaboration avec la STIB ?

*Pas daarna kunnen er beslissingen worden genomen over trajecten, stations en haltes. Het is nog te vroeg voor een politiek akkoord hierover. Het Plan-MER werd immers pas in september goedgekeurd.*

*Ten laatste op de volgende raad van bestuur van de MIVB moet er een echte samenwerkingsovereenkomst komen, waarin het beginsel van wederkerigheid is opgenomen. Het is ongehoord dat de directie van de MIVB het voorstel zo overhaast aan haar raad van bestuur heeft voorgelegd.*

Le hasard du calendrier fait que, pas plus tard que ce matin, De Lijn et la STIB sont venus présenter de concert le projet à Schaerbeek, comme elles ont coutume de le faire dans les communes concernées. Je n'ai pu assister qu'au début de la réunion car la Joyeuse entrée de nos souverains à Bruxelles, qui passait par notre parlement, me l'a fait quitter un peu plus tôt que prévu.

D'après ce que j'ai pu suivre, il me semble que De Lijn et la STIB ont évolué vers plus de collaboration. La présentation de ce matin était plus aboutie que ce qui avait été évoqué lors de nos auditions au parlement dans le cadre de notre préoccupation d'un travail concerté entre la STIB et De Lijn. Je me plais à croire que ce sont nos inlassables questions et remarques qui ont modifié les points de vue.

Il semblerait que les deux opérateurs soient en train de discuter une nouvelle convention qui irait dans ce sens. Pourriez-vous nous le confirmer ? Je me souviens en effet de ce que la proposition de convention soumise au conseil d'administration concernait surtout une modalité de travail et non pas déjà la décision politique - cela aurait été prématuré - sur le choix des stations, des arrêts et sur le tracé exact.

La convention proposée en septembre au conseil d'administration de la STIB visait à cadrer et à mettre en place tous les éléments nécessaires pour avancer. J'avais en mémoire que c'était pour 2015 qu'il fallait un accord sur tout cela.

Je pense, par contre, que c'est bien dans ce type de convention-cadre, qui organise la collaboration et balise les intérêts des uns et des autres, que doit se trouver ce principe de réciprocité. C'est la base de toute discussion d'établissement des tracés, des stations et des arrêts.

Je pense prématuré de demander ici un accord politique sur tous les tracés, toutes les stations, etc. Le Plan MER a seulement été approuvé en septembre dernier. Mais c'est bien dans la convention de collaboration que ce principe de réciprocité doit se trouver et il doit aussi déterminer de quelle manière chaque étape va être franchie par les deux entités.

Il est donc important que ce soit ici et maintenant et/ou à un prochain conseil d'administration de la

*Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *De overeenkomst over de interregionale tramlijnen werd uitgewerkt door technische experts van de MIVB en De Lijn. Ze waakten daarbij over de belangen van hun respectieve vervoersmaatschappijen en gewesten.*

*Misschien werden de intenties niet precies genoeg geformuleerd. Zo was het de bedoeling dat beide maatschappijen de lijnen zouden uitbaten, ook al staat dat niet expliciet in de tekst. De bijzonder technische tekst moest ten behoeve van sommige leden van de raad van bestuur worden uitgelegd.*

*In het verleden opperden we al een uitbreiding van de MIVB-tramlijn tussen Stalle en het station van Ruisbroek. Het Vlaams Gewest ging daarmee akkoord, maar de gemeenten langs het traject hebben het project gedwarsboomd.*

*Daarom is het beter om afspraken tussen gewesten zwart op wit in een conventie op te nemen. Eenzelfde waakzaamheid is geboden wat de komst van de drie transregionale tramlijnen betreft.*

*De twee vervoersmaatschappijen en de kabinetten van beide gewesten werken naarstig voort aan de conventie.*

*Het spreekt voor zich dat we moeten uitgaan van het advies van de Brusselse regering en de*

STIB qu'il y ait une convention réelle de collaboration.

Outre cet élément de la proposition de convention qui a heurté tout le monde, il y avait peut-être d'autres points d'ombre...

Comment la direction de la STIB a-t-elle pu se présenter à son conseil d'administration avec une convention qui omettait ouvertement cette condition que vous-même, au niveau du gouvernement, aviez exprimée dans votre avis remis en février ? Il est incompréhensible que la STIB ait été aussi rapide à déposer une proposition sans inclure un élément aussi essentiel que celui-là !

*Discussion conjointe*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je vous remercie pour ces interpellations qui ont le mérite de clarifier la situation.

La convention d'intention sur les lignes de tram interrégionales a été rédigée par les techniciens experts de la STIB et de De Lijn. Dès le départ, la STIB a été impliquée dans le projet. Les parties ont veillé au respect des intérêts de leurs organisation et Région respectives.

La formulation de leurs intentions n'a peut-être pas été suffisamment précise. Ainsi, la réciprocité de l'exploitation, non explicitement prévue dans les textes, était bien leur volonté. Sur ce point, le texte, particulièrement technique, a dû être clarifié à l'attention de certains membres du conseil d'administration.

Dans le passé, nous avons parlé de l'extension du tram au sud de Bruxelles, de l'arrêt Uccle Stalle vers la gare de Ruisbroek. La Région flamande avait donné son accord, mais des communes installées sur le parcours ont fait échouer le projet.

Dès lors, dans les textes, il est préférable que les conventions entre les Régions soient indiquées noir sur blanc. Il faudra appliquer la même prudence dans l'accord concernant les trois lignes de tram transrégionales.

*resolutie van het Brussels parlement.*

*U maakte een goede analyse van de stand van zaken, mevrouw Jodogne. De tekst waarover de MIVB haar instemming moet geven, gaat over de basisprincipes, maar het echte werk moet nog beginnen.*

*Op basis van de studies die we zullen uitvoeren, komt er uiterlijk op het einde van 2014 een conventie met veel concretere elementen zoals het traject, de eindhaltes, de uitbatingsvoorwaarden, enzovoort.*

*In de conventie zullen drie nieuwe lijnen opgenomen zijn: de lijn Willebroek - Londerzeel - Brussel-Noord, de lijn Brussels Airport - Brussel-Noord en de ringlijn UZ Brussel - Heizel - Vilvoorde - Brussels Airport.*

*We gaan uit van het principe dat de bestaande traminfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volstaat. Eventuele uitbreidingen zullen kaderen in de projecten die in het MIVB-beheerscontract 2013-2017 zijn opgenomen: de verbinding Bordet - NAVO, de verbinding Bockstael - Tour & Taxis - Noordstation en de verbinding Simonis - Jette - Heizel.*

*Ik denk dat alle partijen altijd van goede wil geweest zijn en dat geen enkele partij unilaterale beslissingen heeft willen nemen. Dankzij de discussies kan de conventie nu op verscheidene punten worden aangevuld en verduidelijkt.*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (in het Frans).- *U stelt ons gedeeltelijk gerust, maar waarom moet het zo lang duren om een*

Les deux opérateurs de transports et les cabinets des deux Régions poursuivent le travail d'élaboration de la convention de manière assidue.

Il va de soi que l'avis du gouvernement bruxellois et la résolution de notre parlement servent de base à ce travail.

Les deux parties poursuivront, ensemble, leurs études des tracés, terminus, conditions d'exploitation, etc.

Vous avez fait une bonne analyse d'où en était ce dossier, Mme Jodogne. Le texte à propos duquel nous devons nous mettre d'accord à la STIB concernait les principes de base, mais le vrai travail doit encore s'effectuer.

Les études vont être menées et elles aboutiront à une convention plus détaillée, prévue pour la fin de 2014 au plus tard. Celle-ci portera sur des éléments beaucoup plus concrets comme le tracé, les terminus, les conditions d'exploitation, etc.

La convention d'intention concerne trois liaisons, à savoir la ligne Willebroek - Londerzeel - Bruxelles Nord, la ligne Brussels Airport - Bruxelles Nord, et la ligne tangentielle UZ Brussel - Heysel - Vilvoorde - Brussels Airport.

Nous partons du principe que, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, l'infrastructure de tram existante sera suffisante. Elle sera, le cas échéant, étendue aux projets prévus dans le contrat de gestion de la STIB 2013-2017, à savoir la liaison Bordet - OTAN, la liaison Bockstael - Tour & Taxis - Gare du Nord et la liaison Simonis - Jette - Heysel.

Il est toujours bon d'être vigilant lors de l'élaboration de conventions. Je crois qu'il y a toujours eu de la bonne volonté dans le chef de toutes les parties et qu'il n'a jamais été question de décider quoi que ce soit unilatéralement. Les discussions ont permis de clarifier plusieurs éléments à préciser dans la convention que nous élaborons.

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Vous nous rassurez d'une certaine façon mais les délais apparaissent tellement longs avant la conclusion de

*overeenkomst te sluiten?*

**De voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen** (*in het Frans*).- *Wij zullen alert blijven gedurende het lange proces dat aan de goedkeuring van de conventie zal voorafgaan.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

**Mevrouw Cécile Jodogne** (*in het Frans*).- *Tegen eind 2014 zou er een akkoord moeten zijn over de lijnen en de trajecten. De uitvoering van die projecten zal dus pas plaatsvinden in de periode 2020-2025.*

*Het project dat we in het parlement onder ogen kregen, en dat verhoogde perrons, een sneltram en dergelijk omvatte, wekte mijn ongerustheid. Dat die vandaag ongegrond blijkt, is uitstekend nieuws! Het wordt duidelijk dat er wel degelijk overleg wordt gepleegd met de MIVB en dat de Brusselse vervoersmaatschappij bepaalde eindhaltes in Vlaams-Brabant zal kunnen ontwikkelen.*

**De voorzitter.**- Ik ben blij dat de minister zegt dat zij rekening heeft gehouden met eerdere debatten in de commissie om haar standpunt te bepalen.

*- De incidenten zijn gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

cette convention... Je peux néanmoins le comprendre, vu tous les aspects problématiques qu'elle devra régler.

D'après vous, notre résolution servira de base à l'élaboration de cette convention. Vous ajoutez que cela rassure tout le monde lorsque les choses sont écrites noir sur blanc. Je vous remercie pour ces clarifications.

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

**M. Hervé Doyen.**- Nous avons raison d'être alertes et nous le resterons, d'autant que le processus est très long, car d'une étude à l'autre, plusieurs mois peuvent passer et tromper notre vigilance...

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

**Mme Cécile Jodogne.**- Dans les semaines qui viennent, la convention-cadre va être présentée à la STIB et fin 2014, nous devrions avoir un accord sur les lignes, les tracés et les trois lignes qui concernent directement Bruxelles. Cela reporte donc la réalisation à 2020-2025, mais, vous le confirmez, nous n'aurons pas à attendre la fin de 2014 pour disposer de cette convention de base.

La présentation que nous avons eue de ce projet au parlement a suscité notre inquiétude : on parlait encore de la possibilité d'avoir des quais surélevés ou un "sneltram" dans Bruxelles... Toutes ces interrogations ont l'air d'être évacuées et c'est une excellente nouvelle ! Il est maintenant clair que les projets se développent avec la STIB et qu'une réciprocité est discutée de telle manière à voir certains terminus se trouver en Région flamande.

**M. le président.**- Je remercie Mme la ministre d'avoir rappelé que le travail effectué au sein de cette commission avait servi de base aux réflexions sur ce dossier.

*- Les incidents sont clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE**

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

## WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de bijkomende taxi-vergunningen voor voertuigen die aan de personen met een beperkte mobiliteit aangepast zijn en voor elektrische wagens".

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *De regering heeft onlangs beslist om nieuwe vergunningen goed te keuren voor elektrische taxi's, naar het voorbeeld van de vergunningen voor taxi's die aangepast zijn voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit (PBM-taxi's).*

*Heeft er al een evaluatie van die PBM-taxi's plaatsgevonden? Hoeveel vergunningen zijn hiervoor uitgereikt? Gaat het om grotere taxaatschappijen of zijn die vergunningen verdeeld tussen meerdere exploitanten? Zijn sommige vergunningen ondertussen van eigenaar veranderd? Over hoeveel vergunningen gaat het?*

*Worden de PBM-taxi's wel voor het vervoer van die personen gebruikt? Uit een recente televisiereportage blijkt dat het voor personen met een beperkte mobiliteit niet makkelijk is om een beroep te doen op een Brusselse taxi.*

*Controleert het gewest de dienstverlening? Gaat het gewest na of de PBM-taxi's hun rol vervullen? Of gaat het gewest er vanuit dat er geen problemen zijn zolang de personen met een beperkte mobiliteit geen klacht indienen? Controleert het gewest of de licentiehouders nog altijd in het bezit zijn van een aangepaste wagen?*

*Wat zijn de criteria voor het bekomen van een vergunning voor een elektrische taxi? Is ze enkel weggelegd voor grotere taxaatschappijen of kan ook een chauffeur die voor eigen rekening werkt, ze verkrijgen?*

*Een taxilicentie heeft een grote handelswaarde. Onlangs heeft de regering een ordonnantie aangenomen die de licenties in handelsfondsen veranderd. Als de regering een nieuwe licentie toekent, heeft deze dus een bepaalde waarde.*

*In welke mate worden die nieuwe licenties als een subsidie beschouwd? Welke tegenprestatie*

## DES TRANSPORTS,

concernant "les licences taxis supplémentaires liées aux voitures aménagées pour les PMR et les véhicules électriques".

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

**Mme Céline Delforge.**- Le gouvernement - outre qu'il a décidé, avec l'aval du parlement, de transformer les licences de taxis en fonds de commerce -, a décidé d'octroyer de nouvelles licences pour des taxis roulant à l'électricité, à l'instar de ce qui a déjà été fait en matière de véhicules adaptés au transport de personnes à mobilité réduite (PMR). Je vous avais d'ailleurs interrogée par une question d'actualité à ce sujet.

Une évaluation a-t-elle été réalisée en ce qui concerne ces taxis PMR ? Quel est le nombre de détenteurs des licences ? Quelle est la taille des sociétés bénéficiaires de ces plaques ? Ces plaques sont-elles réparties entre un nombre élevé d'exploitants ? Certaines d'entre elles ont-elles déjà fait l'objet d'un changement de propriétaire ? Le cas échéant, combien ? Et enfin, ces véhicules sont-ils utilisés à bon escient ?

Quand on discute avec les personnes censées bénéficier de ces véhicules, on se rend compte que la situation est loin d'être idyllique. Un récent reportage télévisé mettait d'ailleurs en évidence les difficultés qu'éprouvaient les PMR pour être prises en charge par les taxis bruxellois. Il y a de quoi s'interroger : la Région offre des licences avec une visée bien spécifique, qui est de faciliter le déplacement des PMR, et, quand ces dernières font appel à cet équipement partiellement subsidié par la Région, elles ne bénéficient pas du service attendu.

Des contrôles et tests sont-ils effectués au niveau du service rendu ? S'assure-t-on de ce que les taxis équipés pour les PMR remplissent bien leur rôle ? Se contente-t-on de penser que les PMR se plaindront si elles ont un problème avec les taxis ? Des inspections permettent-elles de vérifier que les sociétés bénéficiaires des plaques PMR sont toujours bien en possession des véhicules ad hoc ?

Je souhaiterais connaître les procédures et les critères qui permettent d'obtenir l'une des nouvelles

*verwacht u van de licentiehouders? Zult u ervoor zorgen dat de meerwaarde het gewest ten goede komt of zult u de licentie gratis toekennen?*

*Momenteel worden taxilicenties soms doorverkocht voor meer dan 100.000 euro. Een taxilicentie heeft dus een handelswaarde, ook zonder handelsfonds. Als het gewest die vergunningen gratis toekent, krijgen de begunstigden een handelsvoordeel als ze enkel een elektrisch voertuig moeten aankopen.*

*Zijn de nieuwe vergunningen voor elektrische wagens al toegekend?*

plaques pour taxis électriques. Dans quelle mesure un chauffeur indépendant ou possédant le statut d'ouvrier mais souhaitant se mettre à travailler à son compte, a-t-il la possibilité d'obtenir ce type de plaques ? Est-ce réservé aux seules sociétés importantes correspondant aux critères ?

Nous savons qu'une licence taxi possède une sérieuse valeur marchande. Nous verrons sur quoi débouchera l'ordonnance transformant ces licences en fonds de commerce et leur donnant une valeur tout à fait claire et officielle. Espérons-le.

En revanche, à partir du moment où la Région offre, donne ou octroie une nouvelle licence, celle-ci a une valeur. Dans quelle mesure peut-on estimer qu'il s'agit d'un subside ? Même s'il s'agit d'une autorisation en substance, celle-ci est désormais considérée comme fonds de commerce.

Quelle est la contrepartie pour les acquéreurs à venir de ces plaques ? En d'autres termes, s'est-on assuré de ce que la plus-value créée par l'octroi de cette plaque profite un peu à la Région ou est-elle délivrée gracieusement comme une simple autorisation sans valeur d'un point de vue fiscal ?

Actuellement, une plaque de taxi se revend pour un montant dépassant les 100.000 euros. Une licence taxi a une valeur marchande, qu'on soit dans le cadre d'un fonds de commerce ou non. Si l'octroi par la Région se fait à titre gratuit, cela signifie que les heureux bénéficiaires des nouvelles plaques se voient confier sans contrepartie financière autre que l'acquisition d'un véhicule électrique, une licence qui, dès qu'elle se trouve entre leurs mains, prend une valeur marchande. Pouvez-vous m'expliquer comment cette plus-value profite à la Région ? Est-elle répertoriée comme un subside ? Va-t-elle apparaître dans les déclarations fiscales des entreprises concernées ?

Je souhaiterais également savoir si les bénéficiaires des nouvelles plaques réservées aux véhicules électriques ont déjà été désignés.

### *Bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Momenteel zijn er in Brussel 97 taxi's die**

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Actuellement, on compte à Bruxelles 97 taxis "mixtes" adaptés

*aangepast zijn aan mensen met een beperkte mobiliteit. Deze wagen zijn verspreid over 43 exploitanten, zowel kleine zelfstandigen als grotere bedrijven.*

*In deze ondernemingen hebben zich veranderingen voorgedaan. De 50 exploitatievergunningen uit 2009 kunnen niet worden overgedragen. Er blijven dus nog 47 taxi's in circulatie, maar ook hier kunnen veranderingen plaatsvinden.*

*De moeilijkheden voor personen met een beperkte mobiliteit hebben te maken met de organisatie van de telefooncentrales en met de wachttijden na een reservatie. De administratie heeft dit al meermaals onderzocht en er zijn ook praktijkcontroles. Ook bij een vernieuwing van de exploitatievergunning worden de voertuigen gecontroleerd.*

*Als de eigenaar van voertuig verandert, wordt dit gecontroleerd en geregistreerd door de administratie.*

*De procedure voor de toewijzing van vijftig exploitatievergunningen voor elektrische taxi's stond open voor zowel bestaande exploitanten, zelfstandige chauffeurs als derden. De procedure en de criteria werden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 13 juni 2013.*

*De jury zal mij binnenkort een rangschikking voorstellen, die ik aan de regering zal voorleggen. Die zal de definitieve beslissing nemen.*

*Voor zover ik weet, kan de waarde van een vergunning oplopen tot 100.000 euro. Om de prijzen onder controle te houden en speculatie tegen te gaan moet elke nieuwe vergunning gepaard gaan met een openbare aanbesteding.*

*Er komt een commissie die de waarde van de vergunningen moet onderzoeken en de transparantie van deze transacties moet waarborgen. Wie een gratis vergunning kreeg en die doorverkoopt, maakt winst en moet daarop btw en belastingen betalen.*

aux PMR, c'est-à-dire équipés d'une rampe permettant de charger une chaise roulante. Ces 97 taxis sont répartis entre 43 exploitants, qui possèdent chacun entre un et 22 taxis, dont au moins un adapté aux PMR.

Des changements de statut ou de gérance ont eu lieu dans ces sociétés. Les 50 autorisations d'exploiter un taxi PMR délivrées en 2009 sont inaccessibles. Il en reste 47 en circulation, mais d'autres changements de gérance peuvent toujours avoir lieu.

Les difficultés rencontrées par les clients PMR sont liées à l'organisation des centraux téléphoniques et aux délais d'attente après réservation. Des enquêtes administratives ont été réalisées à plusieurs reprises et des contrôles ont eu lieu sur le terrain. Les véhicules sont contrôlés lors des enquêtes administratives et lors du renouvellement de l'autorisation d'exploitation.

Tout changement de véhicule par l'exploitant donne lieu à un contrôle du nouveau véhicule avec enregistrement par mon administration.

En ce qui concerne les taxis électriques, la procédure d'attribution de 50 autorisations d'exploiter un service de taxis au moyen de véhicules électriques était ouverte à tous, tant aux exploitants existants qu'aux chauffeurs salariés ou indépendants ou aux tiers n'exerçant pas encore dans le secteur des taxis.

La procédure et les critères d'attribution de ces autorisations ont été publiés au Moniteur belge le 13 juin 2013.

Le jury désigné par le gouvernement pour examiner les dossiers de candidatures s'est réuni et va prochainement me proposer un classement que je soumettrai ensuite au gouvernement. C'est en effet ce dernier qui prendra la décision finale.

J'en arrive à la valeur des autorisations. À ma connaissance, la valeur actuelle des autorisations va jusqu'à 100.000 euros. L'ordonnance modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 vise justement à attribuer toute nouvelle autorisation moyennant un prix dans le cadre d'adjudications publiques afin de contrôler les prix et d'éviter les spéculations.

L'instauration d'une commission a pour but de



**De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Worden de platen voor elektrische taxi's gratis afgeleverd?**

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Dat was het oorspronkelijke idee, maar momenteel denken we eerder aan een verlaagde prijs. We onderzoeken dat nog.**

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Als het gewest vandaag nog gratis licenties aflevert die over tien jaar worden doorverkocht voor 100.000 à 150.000 euro, dan komt de btw van die doorverkoop niet terecht in de staatskas.**

*Ik hoop dan ook dat u die licenties zult kunnen verkopen. Gaat het anders niet om een subsidie?*

*Vanuit juridisch oogpunt is het laakbaar dat er vergunningen worden afgegeven die een handelswaarde krijgen via het handelsfonds. Nu de ordonnantie van kracht is, moet de situatie worden opgehelderd.*

vérifier les valeurs données aux autorisations et à instaurer la transparence de ces transactions.

Les autorisations délivrées gratuitement jusqu'à présent et qui sont revendues donnent effectivement lieu à une plus-value. Cette dernière, qui doit être déclarée, est soumise à la TVA et à l'impôt. L'autorité publique percevra donc une recette dans ce cadre.

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

**Mme Céline Delforge.-** Je voudrais obtenir un éclaircissement sur l'un des derniers points de votre réponse. Les plaques pour les taxis électriques sont-elles délivrées gratuitement ou sont-elles inscrites dans le système d'adjudication ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Toutes les décisions n'ont pas été prises à la même vitesse. L'idée initiale était de délivrer ces permis gratuitement aux taxis électriques. Actuellement, on se demande s'il ne serait pas plus opportun de vendre ces permis à un prix réduit. Cette question est en cours d'examen.

**Mme Céline Delforge.-** Je vous remercie pour votre réponse. Je ne manquerai pas de vous interroger à nouveau sur le sujet.

S'il s'avère qu'aujourd'hui encore, la Région a délivré gratuitement des plaques qui, dans dix ans, seront revendues entre 100 et 150.000 euros, ce n'est pas la TVA (recette fédérale) de cette revente qui remplira les caisses publiques !

Il faut éviter que la création de richesses publiques soit transférée dans des caisses privées. De même, il serait impensable de donner un bâtiment public pour qu'il devienne le local commercial d'un exploitant privé. J'espère donc que vous allez réussir à vendre ces plaques. Sinon, ne s'agit-il pas d'une sorte de subside ? Le fait de donner des autorisations qui acquièrent une valeur marchande par le fonds de commerce enfreint certaines règles juridiques.

Maintenant que l'ordonnance est entrée en vigueur, il faut clarifier la situation.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Ik neem nota van uw vraag.*

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Ik verzoek u navraag te doen naar de wettelijkheid van de schenking van een handelsfonds waarvan de handelswaarde slechts kan toenemen. Is dat geen oneerlijke concurrentie?*

- *Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de uitvoering van het regeerakkoord over de herziening van het tram- en busplan".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *In het regeerakkoord staat dat het Tram-busplan wordt bijgestuurd, opdat passagiers zo weinig mogelijk moeten overstappen en de wijken beter worden bediend.*

*De kwestie is van groot belang. Het is namelijk omdat het aanbod van openbaar vervoer 's avonds en in het weekend beperkt is, dat veel Brusselaars toch een auto kopen. Als ze zich dat niet kunnen permitteren, wordt hun recht op mobiliteit ingrijpend beperkt.*

*Als de wachttijden lang zijn, wordt het erg lastig om het openbaar vervoer te nemen, zeker voor bejaarden of mensen met kleine kinderen. Soms moet men zo vaak overstappen en zo lang wachten dat het openbaar vervoer geen optie meer is. Gelet op de kleine oppervlakte van het Brussels Gewest, kan dat echt niet door de beugel.*

*De afgelopen jaren is er amper iets veranderd aan het bovengronds openbaar vervoer, alle dure principes uit het regeerakkoord ten spijt.*

*Tramlijn 94 wordt 's avonds opgesplitst in twee*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je prends bonne note de votre question.

**Mme Céline Delforge.**- Je vous invite à vous pencher sur la légalité du don d'un fonds de commerce dont la valeur marchande ne peut que croître. N'est-ce pas une concurrence illégale ?

- *L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE**

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

**concernant "la mise en œuvre de l'accord de gouvernement concernant la révision du Plan tram-bus".**

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

**Mme Céline Delforge.**- L'accord de gouvernement stipule que "le plan tram-bus sera revu afin de limiter au maximum les ruptures de charges et d'améliorer la desserte des quartiers".

Cette question du maillage du réseau et de la limitation des correspondances est fondamentale. Ce sont elles qui, au moment des plus basses fréquences, en soirée et le week-end, poussent de nombreux Bruxellois à acquérir une automobile ou, pour ceux qui n'ont pas ce choix, réduisent drastiquement leur droit à la mobilité.

En effet, lorsque les temps d'attente sont élevés, la multiplication des correspondances rend particulièrement laborieux certains trajets à l'intérieur de la Région le dimanche, a fortiori pour des personnes âgées ou accompagnées d'enfants en bas âge. Certains trajets deviennent impossibles en raison des temps d'attente et du nombre de correspondances, ce qui est un comble pour une Région au territoire restreint comme la nôtre.

Or, il n'y a pas eu de réelle révision du réseau de surface ces dernières années, encore moins sur la base des principes édictés dans l'accord de

*lijnen, namelijk tram 93 en tram 94, waardoor veel passagiers moeten overstappen. Terwijl een reiziger vroeger 20 minuten moest wachten, is dat nu opgelopen tot 40 minuten voor het hele traject, van Stadion tot Hermann-Debroux.*

*Dat strookt niet met het regeerakkoord.*

*U hebt al herhaaldelijk maatregelen aangekondigd om het overstappen vlotter te doen verlopen. Welnu, ik verzeker u dat daar in de praktijk niets van in huis komt. Als twee voertuigen van twee verschillende lijnen tegelijkertijd aan een halte arriveren, wachten de chauffeurs helemaal niet op de passagiers die moeten overstappen.*

*Onlangs heb ik aan u gedacht terwijl ik te voet de hele Louizalaan afliep, omdat ik net tram 94 had gemist en nog 20 minuten moest wachten op de volgende. Voor wie niet gezond is of kleine kinderen bij zich heeft, is wachten in de koude geen optie.*

*Omdat voertuigen van de MIVB niet even op elkaar wachten, de wachttijden lang zijn en passagiers vaak moeten overstappen, verliezen die enorm veel tijd. 's Avonds en in het weekend kunnen we zelfs stellen dat het recht op mobiliteit in het gedrang komt.*

*De regeerperiode is bijna afgelopen. Hoe heeft de regering haar doelstellingen gerealiseerd? Wat zult u nog concreet proberen te doen in de maanden die u nog resten?*

gouvernement.

Pour exemple, la dernière modification en date concerne la scission définitive de la ligne 94 en lignes 93 et 94 avec l'introduction d'une nouvelle rupture de charge pour les usagers en soirée. Alors que ceux-ci pouvaient compter sur un tram toutes les 20 minutes quand tout allait bien, ils doivent désormais attendre jusqu'à 40 minutes pour effectuer les deux tronçons du trajet couvert par les trams 93 et 94, depuis le Stade jusqu'à Herrmann-Debroux.

Cette situation est en contradiction avec l'accord de gouvernement.

Par ailleurs, vous nous avez à plusieurs reprises entretenus de l'amélioration des situations de transit entre deux véhicules. Pourtant, je peux vous assurer que, sur le terrain, quand des véhicules de deux lignes arrivent en même temps à une halte, aucun temps d'arrêt n'est prévu ou appliqué, qui permettrait aux gens de changer de véhicule et donc de ligne.

J'ai beaucoup pensé à vous l'autre soir, quand j'ai remonté toute l'avenue Louise à pied après avoir raté mon tram 94 qui passe toutes les 20 minutes, quand tout va bien. Par ce temps, il valait mieux marcher que rester sur place. Mais si j'avais été en mauvaise santé, si j'avais eu des problèmes de mobilité ou si j'avais été accompagnée d'un enfant en bas âge, je serais restée là, comme une andouille, à attendre dans le froid.

Lors de la correspondance entre deux lignes, soit vous êtes dans le bon véhicule, celui qui est arrivé le premier, et vous avez tout juste le temps de sauter dans l'autre, soit tant pis pour vous ! Cela, cumulé avec des temps d'attente élevés et des correspondances nombreuses, fait une fois de plus perdre un temps significatif aux usagers, à tel point qu'on peut parler d'atteinte au droit à la mobilité, notamment en soirée et le week-end, de ceux qui ne disposent pas, dans notre Région, d'un véhicule privé.

Nous approchons à grands pas de la fin de cette législature. Quels sont les éléments qui auraient traduit la mise en œuvre de cet objectif du gouvernement ? Comment comptez-vous nous proposer des éléments concrets de réalisation dans les mois qui restent ?

### Bespreking

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Het regeerakkoord wil inderdaad het netwerk aanpassen teneinde het aantal overstappen te beperken. Die doelstelling mag ons evenwel niet blind maken voor andere parameters.*

*Als wij enkel aandacht hebben voor de overstapproblematiek, bestaat het risico dat het netwerk uit ellenlange lijnen bestaat, waarvan de werking niet optimaal is en waarvoor onmogelijk coherente frequenties kunnen worden gehandhaafd.*

*De verbetering van de doorkomstfrequenties is een ander belangrijk streefdoel van de regering.*

*Het klopt dat er tot nu toe weinig spectaculaire wijzigingen aan het net werden aangebracht, maar we hebben in het nieuwe beheerscontract van de MIVB de verplichting toegevoegd om een richtplan voor de bussen op te stellen, dat tegen 1 januari 2015 aan de regering moet worden voorgelegd en waarin onder meer sprake is van een beperking van de aansluitingen. De MIVB zal ook een richtplan moeten voorleggen voor het tram- en metronet, evenals voorstellen ter verbetering van het net.*

*Voor de lijnen 93 en 94 heeft de MIVB de aansluitingen aangepast, zodat 's avonds de wachttijd aan de halte Louiza tot twee minuten wordt beperkt. De MIVB heeft daarover geen klachten ontvangen.*

*De situaties die u beschrijft bij het overstappen tussen twee voertuigen, zijn inderdaad betreurenswaardig. Het gaat echter om een bijzonder dicht netwerk, waar de lijnen om de drie of vier haltes een andere lijn kruisen. Het is niet realistisch om op al die punten een aansluiting te organiseren. Daarom wordt op basis van de grootste stromen een referentiepunt bepaald waar aansluitingen moeten worden gewaarborgd.*

*Op meerdere plaatsen, onder meer in de metrostations, werkt een transitsignaal om de buschauffeurs te informeren dat ze moeten wachten op reizigers die van een andere lijn komen. Het systeem is succesvol en zal op grote schaal worden*

### Discussion

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La déclaration gouvernementale de 2009 mentionne en effet le souhait de modifier le réseau afin de limiter au maximum les ruptures de charge.

Mais cet objectif ne doit pas nous aveugler au point de perdre tous les autres paramètres de vue. Parmi ceux-ci, il y a la nécessité de garantir le bon fonctionnement du réseau afin d'éviter que l'irrégularité d'un tronçon se répercute sur le reste du réseau et afin que la STIB puisse répondre de manière adéquate à la demande, en injectant sur chaque ligne un nombre approprié de véhicules. Vu que les budgets sont limités, il est nécessaire d'être particulièrement attentif à ces aspects.

Si l'on ne se préoccupe que de la question des ruptures de charge, le risque existe d'avoir un réseau de transports publics composé de lignes très longues, mais dont le fonctionnement ne serait pas optimal car il ne serait pas possible d'appliquer des fréquences de passage cohérentes par rapport à la demande.

Concernant la multiplication des trajets, la déclaration gouvernementale reprend également des ambitions au niveau de l'amélioration des fréquences de passage.

S'il est vrai que peu de modifications spectaculaires du réseau sont intervenues à ce jour, nous avons toutefois inséré dans le nouveau contrat de gestion de la STIB l'obligation de mener un plan directeur au niveau des bus à soumettre à la Région d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2015, dans lequel il est question, parmi divers objectifs, de limiter les correspondances. La STIB devra également nous soumettre un plan directeur au niveau du réseau ferré (tram et métro) assorti de propositions d'améliorations de ce réseau.

Concernant les lignes 93 et 94, sachez que la STIB a veillé à assurer une correspondance spécifique en soirée, de sorte que le temps d'attente est limité à deux minutes à l'arrêt Louise. La STIB n'a reçu aucune plainte spécifique due à cette modification du réseau.

Les situations que vous décrivez en cas de transit

ingevoerd.

*Het zal nooit mogelijk zijn om op elk ogenblik aansluitingen te organiseren tussen de talrijke lijnen. De verhoging van de doorkomstfrequenties is de beste waarborg voor een betere dienstverlening. Zo hebben wij dankzij de splitsing van lijn 94 de frequentie 's avonds verdubbeld.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Wie voert het regeerakkoord niet uit? U of de MIVB?*

*Het is makkelijk om alles uit het regeerakkoord wat u niet aanstaat, als niet prioritair te beschouwen. Een regeerakkoord is wel degelijk een verbintenis ten opzichte van de burgers!*

*Universitaire studies tonen aan dat het probleem van de aansluitingen heel wat groter is dan u of de MIVB denken.*

*U zegt vandaag dat de aansluitingen niet kunnen worden verbeterd, terwijl de jongste herziening van het Tram-busplan juist tot doel had om alles vlotter te laten verlopen.*

*Bovendien rijdt er 's avonds en op zondag op veel plaatsen nog altijd maar één bus of tram om de*

entre deux véhicules sont effectivement toujours à déplorer. Il faut néanmoins préciser que dans un réseau avec un tel maillage, des lignes se croisent tous les trois ou quatre arrêts, rendant irréaliste l'organisation des correspondances de toutes les lignes concernées. C'est dans cet esprit que les lignes comportent, en règle générale, un lieu de référence où doivent être assurées les correspondances, ce lieu étant choisi en fonction du flux le plus important.

À plusieurs endroits, notamment au niveau des stations de métro, un signal spécial appelé de "transit", est en service pour informer les conducteurs de bus de l'obligation d'attendre des voyageurs arrivant d'une autre ligne. Ce système donne satisfaction et son déploiement à plus grande échelle se poursuit.

Nous pensons qu'il ne sera jamais possible d'organiser des correspondances, en tout temps, entre les multiples combinaisons de lignes et qu'à cet égard, l'augmentation des fréquences de passage sera le meilleur garant d'une qualité de service accrue.

C'est précisément dans cet esprit que nous travaillons, et le doublement de la fréquence de passage en soirée qui a été rendu possible par la scission de la ligne 94 va précisément dans ce sens.

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

**Mme Céline Delforge.**- Est-ce vous-même ou bien la STIB qui ne mettez pas l'accord de gouvernement en place ?

À ce rythme, nous pouvons tous retirer ce qui ne nous plaît pas dans cet accord et prétendre que ce n'est pas prioritaire !

L'accord du gouvernement est public et la question des correspondances et des ruptures de charge a fait l'objet de nombreux débats au sein de ce parlement. Des études universitaires dégagent que la problématique est bien plus importante que ce que vous ou la STIB le considérez.

Quand on vote un accord de majorité, on s'engage ! Si vous dites que le problème des correspondances n'est pas fondamental, je vous invite à aller expliquer cela vous-même aux arrêts de tram et de

*twintig minuten.*

*Uw antwoord slaat mij met verstomming. Tijdens de daluren is het helemaal niet zo dat de MIVB-voertuigen om de drie of vier haltes een andere tram of bus kruisen. Bovendien hebben de tram- en buschauffeurs nooit de instructie gekregen om te wachten op een bus of tram die ze zien aankomen. En dan verwondert het u dat reizigers hun veiligheid uit het oog verliezen en nog snel trachten over te steken om hun aansluiting niet te missen!*

*U zegt dat er een keuze moet worden gemaakt tussen regelmaat en frequentie. Dat kan echter pas worden geëvalueerd als de frequentie effectief wordt gewaarborgd.*

*Er wordt voorrang verleend aan de aansluitingen met de metrolijnen, maar 60% van de reizigers verplaatst zich met de tram en de bus. Tijdens de daluren ligt dat percentage zelfs nog hoger. Waarom is het net afgestemd op pendelaars die zich overdag met de metro verplaatsen, en blijven de andere reizigers letterlijk en figuurlijk in de kou staan? Welke waarde hecht u eigenlijk aan het regeerakkoord?*

bus où les gens attendent !

Vous nous dites aujourd'hui qu'on ne peut pas améliorer les transits alors que la dernière révision du plan tram-bus précisait que les correspondances seraient assurées et que ce qui comptait, c'était la qualité de la correspondance !

Par ailleurs, les véhicules qui ne passent que toutes les 20 minutes en soirée et le dimanche sont encore très nombreux sur le réseau de la STIB ! Qu'on ne me prétende pas le contraire !

Je suis extrêmement perplexe à l'écoute de votre réponse. On ne peut à la fois assurer les correspondances et faire attendre des véhicules qui se croiseraient tous les trois ou quatre arrêts. En heure creuse, lorsque deux lignes de bus ou de tram arrivent au même endroit au même moment, cela n'arrive pas tous les trois ou quatre arrêts. Les chauffeurs n'ont jamais reçu l'instruction, lorsqu'ils aperçoivent un bus ou un tram de la ligne X qui arrive au même moment, d'attendre que la correspondance puisse se faire et que les passagers de l'autre véhicule puissent embarquer à bord du leur. Et l'on s'étonne que les usagers se ruent sous les roues des voitures car ils doivent traverser la rue en vitesse s'ils ne veulent pas rater leur correspondance... Ils n'ont guère le choix !

Vous me dites qu'il faut faire un choix entre la régularité et les fréquences ; je ne suis pas d'accord avec vous à cet égard. Si l'on en discute avec des usagers des transports publics - dont je suis -, on pourra évaluer si la fréquence est assurée.

J'entends bien que le métro est le mode de transport privilégié et que c'est donc les correspondances du métro que l'on assure prioritairement. Il n'en reste pas moins qu'un tiers des voyageurs se déplace en bus et un autre tiers opte pour le tram, ce qui fait plus de 50% des usagers du réseau. Si l'on tempère avec les heures de pointe et les heures creuses, on obtient des proportions encore différentes. Si je vous ai bien comprise, vous dites que ces usagers doivent se contenter de cette situation et que, si l'on n'est pas un navetteur utilisant le métro en journée, on peut aller au diable.

Votre réponse me laisse donc extrêmement insatisfaite et j'aimerais vous entendre à propos de l'accord de majorité et de sa valeur.

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Het regeerakkoord stelt dat het aantal overstappen maximaal beperkt moet worden, niet dat ze moeten worden afgeschaft. Waar mogelijk, hebben we dat ook gedaan.*

*Waar aansluitingen noodzakelijk blijven, heeft de MIVB de kwaliteit aanzienlijk verbeterd, al blijven er nog enkele problematische situaties bestaan.*

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Ik vroeg niet om alle overstappen af te schaffen, maar wel waar het aantal overstappen werd beperkt en waar de situatie werd herzien.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *In het licht van het nieuwe plan, dat er begin 2015 komt, moeten we daar verder aan werken. Dat staat ook zo in het beheerscontract.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA**

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

**betreffende "de alternatieven voor de vertramming van lijn 71".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,**

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** L'accord de majorité stipule qu'il faut limiter au maximum les ruptures de charges et non les abolir. Il faut être réaliste. Nous l'avons fait là où c'est possible.

La STIB a consacré énormément d'énergie à améliorer la qualité des ruptures de charge. Il est vrai qu'il y a encore des situations problématiques : à certains arrêts de transit, il arrive que le bus parte quand le tram arrive, même si le signal transit est affiché. Mais ces situations sont de plus en plus contrôlées par la STIB.

Il faut que la correspondance puisse se faire de manière normale, sans devoir courir pour ne pas la rater. Dans les enquêtes de satisfaction, il y a de moins en moins de plaintes à ce sujet. La STIB a fait beaucoup d'efforts pour améliorer les correspondances là où elle doit conserver des ruptures de charge.

**Mme Céline Delforge.-** Je n'ai pas parlé de supprimer toutes les correspondances. Par contre, je vous ai demandé quels étaient les éléments qui avaient permis de traduire cet objectif. Vous ne m'en avez donné aucun. Quelles sont les correspondances qui ont été limitées et revues ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** En vue du nouveau plan, prévu pour le début de l'année 2015, nous devons travailler à cet élément. C'est inscrit dans le contrat de gestion.

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME GISÈLE MANDAILA**

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

**concernant "les alternatives envisagées pour la tramification du bus 71".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM,**

**betreffende "de werken aan de Waversesteenweg".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Mandaila heeft het woord.

**Mevrouw Gisèle Mandaila** (*in het Frans*).- *In april jongstleden heb ik u vragen gesteld over de vertramming van bus 71 tussen Naamsepoort en Delta. Het project kreeg op dat ogenblik heel wat tegenwerking, met name van het gemeentebestuur van Elsene.*

*De gemeente Elsene zou de nodige informatie krijgen van de MIVB en het gewest voordat de regering een beslissing neemt. Is dat er inderdaad van gekomen? Heeft de gemeente Elsene u haar officiële standpunt meegedeeld?*

*De minister stelde ook dat het project nog in de beginfase verkeerde en dat er een studie zou volgen om het nader uit te werken. Voor wanneer mogen wij de conclusies van deze studie verwachten?*

*Hoe zit het met de testfase voor de eigen bedding van bus 71? De werken moesten eigenlijk beginnen in maart 2012. Hoe staat het er nu mee? Is er een akkoord met de gemeente Elsene over het tijdschema? Is er een tijdschema voor de werkzaamheden in de Waverse Steenweg?*

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *De werken binnen de driehoek Elsense Steenweg -*

**concernant "les travaux chaussée de Wavre".**

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

**Mme Gisèle Mandaila.-** Au mois d'avril dernier, je vous interrogeais sur le projet de tramification du bus 71 entre la Porte de Namur et Delta. À cette époque, le projet de tramification de cette ligne se heurtait à de nombreuses résistances locales, en particulier celles des autorités communales d'Ixelles.

Pour avancer dans ce dossier et décrire la situation, il avait été question que la STIB et la Région transmettent à la commune d'Ixelles toutes les informations requises sur les rétroactes du dossier, les études réalisées ainsi que les différentes alternatives envisagées avant que le Gouvernement ne prenne sa décision.

La Région et la STIB ont-elles transmis l'ensemble des informations relatives à ce dossier à la commune d'Ixelles ? Par ailleurs, la commune d'Ixelles vous a-t-elle communiqué sa position officielle ?

Vous nous aviez également indiqué en commission du mois d'avril que, le projet étant à cette époque dans sa phase d'initialisation, une étude devait être lancée pour déterminer le tracé exact de la ligne, les aménagements spécifiques à prévoir, le phasage des travaux, etc. Cette étude est-elle lancée ? Quand sera-t-elle prête ? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions ?

Concernant la phase de test pour le site propre du bus 71, dont les travaux auraient dû commencer en mars 2012 mais qui n'ont pas démarré à cause de multiples raisons avancées par la commune d'Ixelles, pourriez-vous nous dire ce qu'il en est aujourd'hui ? Un accord sur le calendrier avec la commune d'Ixelles a-t-il été établi ?

Concernant les travaux dans la chaussée de Wavre, un calendrier a-t-il été déterminé ?

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Dans le triangle formé par les chaussées d'Ixelles et de Wavre et la rue de



*Waverse Steenweg - Vredestraat zijn bedoeld om het verkeer vlotter te maken en de straten veiliger te maken voor fietsers en voetgangers. Trottoirs en parkeerplaatsen worden opgefrist en waar mogelijk zal de overheid nieuwe bomen planten. De buurt zal er dus aangamer op worden.*

*Je kunt de mensen immers moeilijk aansporen om zich op een nette en beschaafde manier te gedragen als de trottoirs er erbarmelijk bij liggen. Voor de voetgangers zijn deze trottoirs ook gevaarlijk, zeker voor mensen met een beperkte mobiliteit.*

*De werken zouden in fasen verlopen, te beginnen aan de Elsense Steenweg vanaf het Flageyplein richting Naamsepoort en ten slotte de Waverse Steenweg.*

*Een jaar geleden kondigde u aan dat de werken aan de Waverse Steenweg in de herfst van 2013 klaar zouden zijn, maar ze zijn nog niet eens begonnen. Ze zouden nu al uitgesteld zijn tot september 2014. Wat zijn de redenen voor dit uitstel? Wanneer zullen de werken nu werkelijk beginnen?*

*Het standpunt van de gemeente Elsene, waarmee u onderhandelt, is duidelijk: het zou onzin zijn om alweer de burgers te straffen door rechtstreekse verbindingen naar het stadscentrum en aansluitingen af te schaffen.*

la Paix, le projet de réaménagement vise non seulement la fluidité du trafic pour plus de sécurité et de confort pour les piétons et les vélos, mais aussi l'amélioration globale de la convivialité de ce quartier commerçant en renouvelant et en homogénéisant les revêtements des chaussées, trottoirs et places de stationnement, et en plantant de nouveaux alignements d'arbres là où c'est possible.

Ce point important entraîne une attitude générale : lorsque les trottoirs sont défoncés, les gens ont plus facilement tendance à les parsemer de crasses... Tout est lié !

Il est donc difficile de mener le combat pour un comportement citoyen et contre la malpropreté quand les trottoirs sont dans le piteux état qu'on leur connaît depuis trop longtemps. Nous avons en effet l'impression d'abandonner un quartier sur le plan des travaux à réaliser et de l'infrastructure !

N'oublions pas de rappeler le danger que cela représente pour les piétons au quotidien. J'en ai moi-même fait les frais ! Je suis tombée à plusieurs reprises. C'est aussi le cas de vieilles personnes. Et je ne mentionne pas les poussettes qui ne peuvent pas passer... Les choses se détériorent depuis beaucoup trop longtemps !

Les travaux devaient, après négociations, se faire en phases, débutant chaussée d'Ixelles en partant de la place Flagey vers la Porte de Namur, pour ensuite rejoindre la chaussée de Wavre.

Vous annonciez il y a un an que ces travaux de réaménagement devaient être effectués chaussée de Wavre à la rentrée 2013. Pourtant, ceux-ci n'ont toujours pas commencé. De plus, il semblerait qu'ils aient été reportés au début de 2014, puis à l'été et enfin à la rentrée scolaire prochaine. Personne ne semble pouvoir fournir de réponse claire au sujet de ces délais. Quelle est la raison du report de ces travaux ? Quand commenceront-ils ?

Concernant la tramification du 71, les négociations sont effectivement en cours avec la commune d'Ixelles, dont la position reste très claire : des solutions pénalisant à nouveau les citoyens car balafrant une commune riche en étudiants, usagers de trains et donc de gares, et occasionnant de nouvelles ruptures de charges et de nouvelles balises supprimant les correspondances directes,

*Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *We hebben inderdaad initiatieven genomen om de gemeente Elsene zoals gevraagd te informeren over deze studies, die dateren van voor de regeringsbeslissing om buslijn 71 te vertrammen. In mei hebben we een infovergadering gehouden om de conclusies ervan voor te stellen. Die waren zeer duidelijk: de beste oplossing is om van bus 71 een tram te maken tussen Delta en het Centraal Station. De gemeente Elsene heeft alle documentatie ontvangen.*

*De studie voor de heraanleg van de Elsense Steenweg tussen de Naamsepoort en het Flageyplein ging van start op 28 mei. De gemeente Elsene was uitgenodigd voor de eerste vergadering van het begeleidingscomité maar heeft geen vertegenwoordiger gestuurd. Uiteraard blijft zij welkom op volgende vergaderingen.*

*Het project verkeert nog in de studiefase en het is dan ook te vroeg om al concrete details te geven. Mobiel Brussel bereidt de aanstelling voor van een 'projectauteur' voor het tracé tussen de Hogeschoollaan en Delta.*

*De evaluatie van de testfase voor de eigen baan van bus 71 gaat van start zodra de werken aan de Elsensesteenweg volledig afgewerkt zijn. De werken aan de Waverse Steenweg gaan van start zodra dit mogelijk is na de winteruitverkoop.*

constituent un non-sens total ! Couper Ixelles et ses habitants du centre de la ville est inacceptable. Ce n'est pas une alternative.

*Discussion conjointe*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Plusieurs initiatives ont été prises afin d'informer la commune d'Ixelles du contenu des études réalisées préalablement à la décision du gouvernement de convertir la ligne de bus 71 en ligne de tram.

Ainsi, une réunion a été organisée le 3 mai 2013 à la maison communale en présence de la Région, de la STIB et des services communaux concernés, afin de présenter le contenu et les conclusions de l'étude réalisée par le bureau Tritel en 2008 et 2009.

Cette étude a comparé différentes alternatives de types d'exploitation, comme l'utilisation de plus grands bus, et de tracés. Les conclusions sans équivoque plaident en faveur de la conversion de la ligne de bus 71, en priorité entre le dépôt de Delta et la gare Centrale.

La totalité de cette étude a été transmise à la commune dans la foulée de cette réunion. À la suite de l'adoption du contrat de gestion de la STIB, le gouvernement a adopté, le 18 juillet 2013, une note d'orientation stratégique pour ce projet, et les procédures des études d'aménagement ont été lancées.

L'étude de réaménagement de la chaussée d'Ixelles entre la Porte de Namur et la place Flagey a été lancée le 28 mai 2013. Bruxelles Mobilité a organisé une première réunion du comité d'accompagnement le 28 juin 2013. La commune d'Ixelles, invitée à cette réunion, n'y a pas participé. Bruxelles Mobilité a officiellement transmis le procès-verbal de cette réunion au collège des bourgmestre et échevins de la commune d'Ixelles.

Afin de mettre en œuvre ce projet important du contrat de gestion de la STIB, l'étude se poursuit. Les représentants de la commune d'Ixelles sont toujours les bienvenus aux réunions du comité d'accompagnement pour y apporter leurs suggestions et propositions visant à faire de ce projet une réussite.

**De voorzitter.-** Mevrouw Mandaila heeft het woord.

**Mevrouw Gisèle Mandaila** *(in het Frans).*- Wanneer werd de studie die nu in uitvoering is, aangevat?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- Op 28 mei 2013.

**Mevrouw Gisèle Mandaila** *(in het Frans).*- Er zijn al lang vragen over de start van de werken in de Waverse Steenweg, die er werkelijk vreselijk bij ligt. Nu blijkt dat ze na de winterkoopjes gaan beginnen. Ik hoop dat het er nu echt van komt.

**De voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- Als u zegt dat de werkzaamheden na de winterkoopjes beginnen, mogen we dan uitgaan van 1 februari? Het blijkt erg moeilijk om duidelijke informatie te krijgen. Ik vraag me ook af hoe de vuilnisophaling wordt georganiseerd?

*De manier waarop u communiceert met de gemeenten verontrust mij.*

La phase d'étude étant en cours, il est trop tôt pour fournir des indications précises sur le projet définitif. Bruxelles Mobilité établit actuellement, en concertation avec le maître-architecte, les modalités de la désignation d'un auteur de projet pour l'aménagement du tracé de la ligne 71 entre l'avenue de l'Université et Delta.

L'évaluation de la phase de test pour le site propre du bus 71 commencera dès que les travaux dans la chaussée d'Ixelles seront terminés.

Les travaux dans la chaussée de Wavre débiteront dès que possible après les soldes d'hiver. Nous avons fait ce choix pour éviter les embarras d'un chantier pendant la période de fin d'année ou des soldes.

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

**Mme Gisèle Mandaila.-** Je remercie la ministre pour ces informations. Quand l'étude en cours a-t-elle été lancée ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le 28 mai 2013.

**Mme Gisèle Mandaila.-** Depuis longtemps, le lancement des travaux chaussée de Wavre suscite des questions. La date de leur démarrage n'a jamais été définie. On nous annonce qu'ils seront lancés après les soldes d'hiver. J'espère que ce sera effectivement le cas.

Comme Mme Teitelbaum, je trouve que l'état de la chaussée de Wavre est indescriptible. Je l'ai photographiée en y faisant des courses. J'appelle le début de ces travaux de mes vœux.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Je remercie la ministre pour sa réponse. Quand vous annoncez que les travaux commenceront après les soldes d'hiver, peut-on les espérer pour le 1<sup>er</sup> février ? Obtenir des informations claires en matière de délais relève de la gageure. Or, d'autres aspects sont liés à ces travaux. Ainsi, il faut organiser les services de propreté. Peut-on avoir une date claire ?

Je suis déconcertée par votre manière de

*Hoe zit het nu met de verbinding tussen de Naamsepoort en het Centraal Station?*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *We hebben de werken aan de Elsense Steenweg moeten uitstellen omdat de werken van de gemeente Elsene in de Vredestraat vertraging hadden opgelopen. Op de Elsense Steenweg zijn we nu bijna klaar.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *Het was niet de schuld van de gemeente, maar van de nutsbedrijven!*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Dat heb je altijd met openbare werken. We hebben de handelaars van de Waverse Steenweg beloofd om geen werken uit te voeren tijdens de eindejaarsfeesten en de koopjesperiode. Zodra het weer het daarna toelaat, gaan we van start.*

*We zijn nu bezig met het traject tot aan de Naamsepoort, maar in principe moet de lijn doorlopen tot aan het Centraal Station.*

*Voor het gedeelte tussen de Naamsepoort en het Centraal Station komt er een nieuwe studie om het optimale traject te bepalen. Na gesprekken met de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML), heeft de regering de MIVB gevraagd om alternatieven te zoeken voor de Kunstberg, die de oorspronkelijke keuze was.*

*Op een ononderbroken lijn tussen Delta en Naamsepoort is het nog wachten. Ondertussen moet de MIVB andere oplossingen zoeken. Een lijn van het Flageyplein tot het Centraal Station zou ideaal zijn en er wordt aan gewerkt, maar het zal niet voor morgen zijn.*

communiquer avec les communes, sur ce sujet en particulier.

De même, je n'ai pas reçu de réponse sur la rupture de charge à partir de la Porte de Namur vers la gare Centrale. Qu'en est-il ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Concernant la planification des travaux chaussée de Wavre, nous avons dû les reporter parce que la commune a rencontré des problèmes qui ont retardé son chantier de la rue de la Paix. Cela a différé les travaux de la chaussée d'Ixelles, qui sont maintenant presque terminés.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Ce sont les impétrants qui sont à mettre en cause, pas la commune !

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- C'est la réalité des travaux publics. Ce sont des choses qui arrivent. Nous avons promis aux commerçants de la chaussée de Wavre de ne pas ouvrir de chantier pendant la période des fêtes de fin d'année et des soldes. Nous lancerons les travaux dès que le temps nous le permettra, en concertation avec la commune. Celle-ci sera prévenue à temps.

Concernant la rupture de charge Porte de Namur, vous savez que, dans le plan, il est prévu d'aller jusqu'à la gare Centrale, mais que, pour le moment, nous étudions le tracé jusqu'à la Porte de Namur.

Concernant la partie entre la gare Centrale et la Porte de Namur, nous avons commandé une nouvelle étude pour évaluer le trajet le plus aisé pour le tram. À l'origine, il était prévu qu'il passe à côté du Mont des Arts et de Bozar. Des discussions ont eu lieu avec la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) à ce sujet. Le gouvernement a décidé de demander à la STIB de rechercher des alternatives. Je ne peux donc pas vous dire clairement comment on arrivera de la Porte de Namur à la gare Centrale. La STIB doit encore développer ce tronçon.

Avant de disposer d'une liaison ininterrompue entre Delta et la Porte de Namur, il faudra encore attendre. Entretemps, la STIB doit proposer d'autres tracés ou maintenir le même tracé avec d'autres

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA**

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

**betreffende "het verbod op quads in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

**Mevrouw Gisèle Mandaila** (*in het Frans*):- *Sinds 2011 kunnen de gemeenten steunen op een KB om quads te verbieden op hun grondgebied. Ze moeten daarvoor verkeersborden plaatsen. De regeling is echter nog dode letter, waardoor quads overlast blijven veroorzaken.*

*Die verkeersborden kunnen namelijk pas worden geplaatst als alle gemeenten het eens worden over een uniforme regeling voor quads.*

*Worden er maatregelen genomen om gemeenten die quads nog niet hebben verboden op hun grondgebied, aan te sporen om dat alsnog te doen?*

*Hoe kan de regering weerspannige gemeenten die nog geen quadverbod hebben ingevoerd, in het gareel brengen? Ze benadelen immers de gemeenten die wel een quadverbod hebben.*

*Welke gemeenten voerden nog geen quadverbod in?*

solutions. Les discussions se focalisent donc en ce moment sur la ligne jusqu'à la porte de Namur. Je demeure cependant consciente que l'idéal, pour de nombreux usagers (étudiants, visiteurs et usagers de la place Flagey, etc.), serait de disposer d'une ligne de tram jusqu'à la gare Centrale. C'est dans les cartons, mais le tracé doit être réexaminé.

- *Les incidents sont clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME GISÈLE MANDAILA**

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

**concernant "l'interdiction des quads en Région de Bruxelles-Capitale".**

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

**Mme Gisèle Mandaila.**- Depuis 2011, les communes ont la possibilité d'interdire les quads en vertu d'un arrêté royal relatif à l'introduction dans le Code de la route d'un panneau de signalisation interdisant les quads dans certaines zones. Or, jusqu'à présent, cette interdiction n'est pas d'application et les quads continuent à causer des nuisances, que ce soit dans les communes qui ont adopté le règlement ou dans celles qui ne l'ont pas fait.

On le sait, l'installation de panneaux de circulation est subordonnée à l'adoption préalable d'un seul et même règlement complémentaire par l'ensemble des communes.

Où en sont les démarches visant à amener les communes qui n'estimaient pas nécessaire l'adoption de ce règlement complémentaire interdisant les quads, à régler ?

Quels sont les moyens dont le gouvernement dispose pour contraindre ces communes à ne pas pénaliser celles qui l'ont déjà adopté ?

Quelles sont les communes qui n'ont pas encore adopté ce règlement ?

*Bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *De gemeenten moeten zelf beslissen om verbodsborden voor quads te plaatsen. Het Brussels Gewest zorgt enkel voor de uitvoering van die beslissing.*

*In juni 2012 stuurden we de gemeentebesturen een brief om hen aan te sporen quads op hun grondgebied te verbieden. Van elf gemeenten ontvangen we tot dusver nog geen informatie.*

*Sommige gemeenten stuurden een antwoord naar een andere instantie dan Mobiliteit Brussel. Ik heb de opdracht gegeven om na te gaan hoe de gemeenten reageren.*

*Als we quads in het hele gewest willen verbieden, moeten alle gemeenten een verbod invoeren.*

*Ik kan u dus nog geen definitief antwoord geven.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Mandaila heeft het woord.

**Mevrouw Gisèle Mandaila** *(in het Frans).*- *De hele toestand is belachelijk. Ik had vernomen dat het Brussels Gewest verbodsborden zou plaatsen aan de gewestgrenzen. Is dat al gebeurd?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Nee, we plaatsen die borden pas wanneer alle gemeenten een quadverbod hebben ingevoerd. We hebben geen andere keuze.*

**Mevrouw Gisèle Mandaila** *(in het Frans).*- *Dan zullen we u helaas opnieuw moeten interpelleren.*

**De voorzitter.-** Bedoelt u dat de gemeenten beslissen waar de borden moeten worden geplaatst?

*Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Les communes décident elles-mêmes de l'emplacement de panneaux d'interdiction alors que la Région est chargée du placement de ces panneaux.

Nous avons adressé un courrier aux administrations communales en juin 2012 afin qu'elles prennent un arrêté de police pour interdire les quads sur leur territoire. Selon des informations récentes, onze communes n'ont pas encore fourni les informations demandées.

Certaines communes ont renvoyé leur courrier ailleurs qu'à Bruxelles Mobilité. J'ai donné l'ordre de s'enquérir des suites réservées à cette demande.

Nous avons besoin d'une réglementation dans toutes les communes pour pouvoir interdire les quads dans toute la Région.

Ma réponse n'est donc pas définitive et je propose qu'on revienne sur le sujet.

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

**Mme Gisèle Mandaila.-** C'est risible mais c'est ainsi. Concernant les communes, il avait été question que la Région installe les panneaux aux limites de son territoire. Elle aurait déjà dû commencer. Est-ce le cas ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Non, nous allons seulement commencer à déployer les panneaux lorsque toutes les communes auront interdit les quads sur leur territoire. Nous ne pouvons pas faire autrement. Je l'ai déjà expliqué au sein de cette même commission. Les 19 communes doivent avoir pris leur règlement.

**Mme Gisèle Mandaila.-** On reviendra alors avec d'autres questions. C'est bien dommage.

**M. le président.-** Vous avez dit que c'était les communes qui décidaient des lieux d'implantation

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Ja. De gemeenten beslissen waar die borden moeten staan, het Brussels Gewest voert de beslissingen uit.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIR KIR

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

betreffende "de veiligheid op de Van Praetbrug".

**De voorzitter.**- De heer Kir heeft het woord.

**De heer Emir Kir** (in het Frans).- *Ik heb u voor de zomervakantie al geïnterpelleerd over de veiligheidsproblemen op de Van Praetbrug.*

*Onlangs berichtten de media over twee auto-ongevallen op de brug, waaronder een kettingbotsing met acht voertuigen. Gelukkig vielen er geen doden, maar eens te meer bleek dat de veiligheid te wensen overlaat op de brug, waar het verkeer bijzonder druk is.*

*Welke maatregelen hebt u genomen om de veiligheid te verbeteren? In juni had u het over de aanleg van een rotonde en de noodzaak om iets te doen aan de vele ongevallen.*

*Er werden weliswaar radars opgesteld, maar voor de rest zijn er nog geen maatregelen genomen.*

*Welke maatregelen worden overwogen? Hoe zult u de Van Praetbrug veiliger maken? Kunt u een planning geven?*

des panneaux. Est-ce bien le cas ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Ce sont les autorités communales qui, aux limites régionales, peuvent indiquer les endroits les plus appropriés pour créer une situation étanche. Et c'est en effet la Région qui aura la charge de placer les panneaux d'interdiction.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. EMIR KIR

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

concernant "la sécurité sur le pont Van Praet".

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

**M. Emir Kir.**- Je vous ai interpellée avant les vacances d'été sur les problèmes liés à la sécurité sur le pont Van Praet et aux accidents mortels qui s'y sont déroulés.

Récemment, les médias ont fait état de deux autres accidents qui ont eu lieu au mois de septembre, dont l'un impliquait pas moins de huit véhicules dans un gigantesque carambolage.

Bien que ces accidents n'aient heureusement pas eu de conséquence mortelle, ces événements montrent, une nouvelle fois, le manque de sécurité et de travaux de sécurisation de cet important axe routier bruxellois, qui est emprunté chaque jour par de nombreux automobilistes.

Qu'est-ce qui a été réalisé ces derniers mois pour renforcer la sécurité sur ce pont et ses alentours ? Dans votre réponse en Commission de l'Infrastructure du mois de juin dernier, vous évoquiez le projet d'aménagement d'un rond-point en surface et une réflexion qui devait être menée afin de sécuriser le pont Van Praet, que vous-même qualifiez d'"accidentogène".

Or, à ce jour, malgré la présence de radars dans la zone, les citoyens attendent avec impatience que des mesures de sécurisation de ce lieu soient prises.

*Bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De ongevallen in de buurt van of op de Van Praetbrug blijken vooral het gevolg te zijn van overdreven snelheid of gevaarlijk gedrag en niet-naleving van de verkeersborden. De politie moet er dan ook regelmatig controles houden.*

*De eerste strategische doelstelling in het gewestelijk actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2020 is een vermindering van de verkeerssnelheid. Een daling van de gemiddelde snelheid met 1 km/u levert gemiddeld immers een vermindering op van het aantal doden en zwaargewonden met 6 tot 8%. Geregeld organiseren we voorlichtingscampagnes over dit onderwerp.*

*Mobiel Brussel heeft een studie uitgevoerd over de aanleg van een rotonde in de onmiddellijke nabijheid van de brug, op de rechteroever van het kanaal. De werken zijn gepland voor begin 2014 en de coördinatie met de concessiehouders is van start gegaan. Het project, waarbij rekening dient te worden gehouden met het naburige winkelcentrum Docks Brussel, moet de veiligheid voor alle weggebruikers verbeteren. De rotonde zal de verkeerssnelheid doen afnemen en de verkeerssituatie voor de automobilisten duidelijker maken.*

*Discussion*

Des travaux de sécurisation des lieux sont-ils en cours d'analyse ? Que comptez-vous mettre en place afin de sécuriser le pont Van Praet ? Pouvez-vous nous donner un calendrier des travaux à venir ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Les accidents survenus aux abords du pont Van Praet (ou sur le pont) semblent dus essentiellement à des vitesses de circulation excessives, aux comportements dangereux de certains automobilistes ou au non-respect de la signalisation mise en place. Il serait important dès lors que la zone de police concernée opère régulièrement à cet endroit des contrôles destinés à éviter ce type de comportements.

On peut rappeler à ce sujet que, dans le Plan d'actions régional de sécurité routière 2011-2020, le premier objectif stratégique poursuivi est précisément la réduction des vitesses de circulation. Une diminution de la vitesse moyenne de 1 km/h se traduit en effet par une diminution approximative du nombre de tués et de blessés graves de 6 à 8%. Des campagnes de sensibilisation aux dangers de la vitesse au volant sont d'ailleurs organisées régulièrement en Région bruxelloise à destination du grand public.

Bruxelles Mobilité a réalisé une étude visant à implanter un rond-point à proximité immédiate du pont, en rive droite du canal. Le permis d'urbanisme lié à ce projet a été délivré par les instances compétentes. Les travaux de réalisation du rond-point sont prévus pour le début de 2014. La coordination avec les sociétés concessionnaires est en cours. Ce projet développé pour tenir compte de la réalisation du centre commercial Docks Brussel est de nature à améliorer sensiblement la sécurité des divers usagers dans cette zone. Cela répond donc à votre préoccupation d'y renforcer la sécurité.

Cet aménagement devrait en effet contribuer à une réduction des vitesses de circulation et à améliorer la lisibilité des lieux aux abords du pont pour les automobilistes.



**De voorzitter.**- De heer Kir heeft het woord.

**De heer Emir Kir** *(in het Frans)*.- *De politie moet dus meer controleren om overdreven snelheid tegen te gaan. Het verheugt mij dat de rotonde er komt.*

*We stelden onlangs voor om balustrades te plaatsen zoals op het Reyersviaduct. Die mogelijkheid moet worden bestudeerd.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de jaarlijkse terugkeer van tram 94 voor een dag".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans)*.- *Onlangs heeft het Brussels Gewest zijn twaalfde autoloze zondag georganiseerd, dag waarop fietsers en voetgangers zich vrij door de stad kunnen bewegen.*

*Andere hoofdsteden doen niet langer aan dat initiatief mee. Ik wil me niet uitspreken over het nut van een dergelijk evenement, waardoor veel winkels de deuren moeten sluiten of minder verdienen. Feit is dat verstokte autogebruikers op zo'n dag kennismaken met het openbaar vervoer.*

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

**M. Emir Kir.**- Je retiens surtout la première partie de la réponse qui évoque la nécessité de conjuguer les efforts et, pour la police, de procéder à un travail de contrôle afin de dissuader les conducteurs de commettre des excès de vitesse à cet endroit.

Par ailleurs, je me réjouis d'apprendre que les travaux pour la création d'un rond-point vont commencer. C'est essentiel et d'autant plus intéressant que ce rond-point est lié à un projet économique tout proche, porteur d'emplois.

Nous avons récemment évoqué l'installation de balustrades solides pour éviter que des voitures ne tombent. J'aimerais que cette possibilité soit conservée et étudiée, à l'instar de ce qui a été réalisé sur le viaduc Reyers, permettant une sécurisation optimale.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "le retour du tram 94 un jour par an".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Pour la douzième fois consécutive, la Région de Bruxelles-Capitale a connu une journée sans voiture. Je ne prendrai aucune position sur le bien-fondé d'une telle opération, abandonnée par ailleurs dans les autres capitales du monde. Ce jour-là, la ville a pris un autre visage laissant aux promeneurs et cyclistes la possibilité d'arpenter les artères de la ville, où seuls les bruits des moteurs de bus et taxis, les grincements de roues des trams sur les rails et les bruits des oiseaux étaient largement perceptibles.

Mon propos n'est pas de m'interroger sur les

*De reiziger kon die dag zelfs tram 94 nemen, helemaal van de Louizalaan tot aan de Koninklijke Sint-Mariakerk in Schaarbeek, terwijl hij normaliter voor hetzelfde traject van lijn 94 op lijn 93 en vice versa moet overstappen. Is het logisch dat de tramreizigers dat comfort slechts één dag per jaar krijgen? Bovendien spiegelt de MIVB occasionele openbaarvervoergebruikers een onbestaand aanbod voor.*

*Waarom werd de oude regeling enkel voor de autoloze zondag opnieuw ingevoerd? De MIVB geeft zo toch impliciet toe dat de nieuwe regeling niet deugt?*

*Waarom kan de dienstregeling van de autoloze zondag niet het hele jaar door worden gehandhaafd, zoals ik al herhaaldelijk heb bepleit?*

*Is de MIVB nagegaan hoeveel reizigers ze op die manier een overstap zou kunnen besparen?*

*Kan de MIVB de oude dienstregeling van tram 94 niet tijdelijk herstellen bij wijze van test en vervolgens de toestand evalueren?*

résultats d'une telle journée au cours de laquelle nombre de commerces ont été contraints de fermer ou ont dû constater un certain manque à gagner. Par contre, cette journée a permis aux habitués des déplacements urbains en voiture de découvrir une autre ville et ses moyens de transport.

Le non-initié a ainsi pu se déplacer du bout de l'avenue Louise jusqu'à l'église royale Sainte-Marie en empruntant le tram 94. S'il avait apprécié les facilités d'une telle liaison et voulu répéter ce déplacement le lundi suivant, il aurait eu la désagréable surprise de ne plus retrouver le tram 94 le menant au Botanique de façon directe depuis le haut d'Ixelles. Il aurait été contraint de quitter le tram 94 place Louise et de subir une pénible rupture de charge pour enfin arriver au Botanique.

Est-il logique de n'offrir aux usagers une possibilité de déplacement bien appréciable entre le haut d'Ixelles et le Botanique qu'un seul jour par an, et de faire croire aux usagers occasionnels à des facilités de déplacement qui n'existent pas dans la réalité quotidienne ?

Ce n'est pas la première fois que je vous interpelle au sujet de la possibilité de prolonger la ligne du tram 94 jusqu'à l'église royale Sainte-Marie. Il faut maintenant constater que la STIB a préféré, début septembre, procéder à une scission définitive de cette ligne 94, en créant par la même occasion la ligne 93.

N'est-il pas surprenant de constater que quelques jours plus tard, lors de la journée du 22 septembre, la STIB reconnaissait de façon implicite l'intérêt pour les usagers de prolonger la ligne 94 au-delà de Louise ?

Pourquoi la liaison offerte le 22 septembre par la ligne 94 ne peut-elle être appliquée tout au long de l'année ?

La STIB a-t-elle estimé le nombre de personnes qui ne seraient plus contraintes de procéder à une correspondance forcée à Louise, ce qui serait de nature à diminuer leur temps de parcours ?

La STIB ne pourrait-elle procéder à une période d'essai de la prolongation de la ligne 94 jusqu'à l'église royale Sainte-Marie, afin d'évaluer cette alternative en toute objectivité ?

*Bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *De splitsing van lijn 94 komt neer op een nieuwe nummering van bestaande lijnen. Overdag ging het al om 2 aparte lijnen. Bovendien gaat het enkel om het aanbod 's avonds en wordt de frequentie op het gemeenschappelijke traject van lijn 94 en 93 verhoogd.*

*Op de autoloze zondag vinden er wel meer activiteiten plaats in de Vijfhoek, die op een gewone zondag niet worden georganiseerd. Daarom opteerde de MIVB voor de tijdelijke verlenging van lijn 94 tot aan de Koninklijke Sint-Mariakerk.*

*Hoewel de verlenging van een lijn interessant kan zijn voor de betrokken reizigers, is de permanente verlenging van lijn 94 geen prioriteit. Er moet ten eerste rekening gehouden worden met de bijkomende exploitatiekosten ten gevolge van de verlenging van een lijn met een hoge doorkomstfrequentie, zeker als die niet met overbezetting kampt.*

*Ten tweede is de MIVB geen voorstander van complexe rijschema's zoals die in het verleden gebruikelijk waren. Die brengen de gebruikers immers in verwarring. Uit tellingen van de MIVB blijkt dat 75 tot 80% van de reizigers die aan de Louizalaan uit tram 94 stappen, de metro nemen of in de buurt blijven. Minder dan een op vijf reizigers wil het traject voortzetten. Een deel van die reizigers is ingestapt langs het gemeenschappelijke deel van lijn 93 en 94 en heeft dus al een rechtstreekse verbinding.*

*Op het spitsuur wachten die klanten nul tot drie minuten en 's middags nul tot vijf minuten. 's Avonds gebeurt de aansluiting volgens de dienstregeling, want tram 92 volgt onmiddellijk na tram 94.*

*Het lijkt me dan ook nutteloos om veel geld uit te geven aan het herstel van de rechtstreekse verbinding voor lijn 94.*

*Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- La scission de la ligne 94 ne constitue qu'une renumérotation de services existants. En effet, pendant la majeure partie de la journée, il s'agissait bien de deux lignes séparées.

La scission ne concerne que l'offre de soirée et elle s'est accompagnée d'une augmentation des fréquences sur le tronc commun des lignes 94 et 93, entre les arrêts Louise et Legrand.

Le Dimanche sans voiture est une journée particulière au niveau des comportements de mobilité. Pendant cette journée, le cœur du Pentagone concentre un nombre d'activités bien plus important qu'un dimanche normal. C'est la principale raison pour laquelle la STIB a opté pour le prolongement temporaire de la ligne 94 à travers le Pentagone, le terminus le plus proche se situant à l'église royale Sainte-Marie.

Bien qu'a priori, tout prolongement de ligne puisse être intéressant pour les voyageurs concernés, prolonger la ligne 94 le reste de l'année n'apparaît pas comme une priorité.

Premièrement, il faut s'interroger sur les coûts de l'exploitation supplémentaire d'un prolongement de près de trois kilomètres pour une ligne qui circule à haute fréquence, c'est-à-dire à raison d'un tram toutes les six minutes durant les heures de pointe.

Sur l'axe des rues Royale et de la Régence, un tram passe toutes les trois minutes pendant les heures de pointe du matin et du soir, toutes les cinq minutes l'après-midi, et toutes les dix minutes en soirée.

Il s'agit d'un des axes du réseau qui ne connaît pas de problèmes de surcharge, contrairement à de nombreux autres endroits. Par conséquent, y ajouter des véhicules supplémentaires en prolongeant la ligne 94 ne semble pas pertinent.

Deuxièmement, la STIB déconseille fortement de revenir à des schémas d'exploitation complexes comme dans le passé, où l'axe serait parcouru par plusieurs lignes, avec une multitude de trajets partiels. En effet, c'est une source

**De voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *U zegt dat een verlenging niet nodig is, omdat de bestaande aansluiting volstaat? Ik begrijp het niet zo goed. Overdag volgt lijn 92 het traject van lijn 94 dus niet? En de lijnen 93 en 94 zouden volstaan?*

*(Opmerkingen van mevrouw Grouwels)*

*Ik zou graag een schriftelijk antwoord ontvangen, want mijn vraag was erg eenvoudig. Is het mogelijk om de aansluiting aangenamer te maken voor de gebruikers? U zegt van niet en legt uit waarom, maar u geeft geen antwoord op mijn vraag!*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Het traject door de Regentschapsstraat wordt door weinig reizigers gebruikt. Veel reizigers stappen uit aan halte Louiza.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *Ze stappen daar uit om lijn 92 of 93 te nemen en zetten hun reis dus voort!*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Ze kunnen voortreizen, en het is interessanter als ze onmiddellijk een tram nemen die dat traject aflegt.*

d'incompréhension pour les voyageurs. La STIB note qu'environ 75 à 80% des voyageurs descendant d'un tram 94 place Louise et se rendent dans le métro ou dans le quartier. Moins d'un voyageur sur cinq souhaite continuer le long de l'axe. Une partie de ces voyageurs provient du tronçon commun des lignes 93 et 94 et dispose donc déjà d'une liaison directe.

Ces clients attendront entre zéro et trois minutes aux heures de pointe et entre zéro et cinq minutes l'après-midi.

Le soir, la correspondance est assurée dans l'horaire, puisque le tram 92 suit immédiatement le tram 94.

Pour toutes ces raisons, il nous semble vain de chercher à recréer, à prix fort, une liaison directe pour la ligne 94.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- *Vous dites qu'il ne faut pas prolonger la ligne car la rupture de charge fait l'affaire ? Je n'ai pas bien compris. En journée, la ligne 92 ne suit donc pas la ligne 94 et vous dites que les lignes 93 et le 94 apportent suffisamment de réponses ? Ce n'est pas très clair.*

*(Remarques de Mme Grouwels)*

Je veux bien recevoir la réponse par écrit car ma question était très simple. Y avait-il moyen de diminuer la contrainte de la rupture de charge pour les usagers ? Vous dites non et expliquez pourquoi mais vous ne répondez pas pour autant à ma question !

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- *La ligne parcourant la rue de la Régence est un trajet qui n'est pas fort fréquenté. Beaucoup d'utilisateurs descendent du tram à l'arrêt Louise.*

**Mme Viviane Teitelbaum.**- *Ils descendent à cet arrêt pour prendre le 92 ou le 93 et continuent donc leur trajet !*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- *Ils ont la possibilité d'aller plus loin et il est donc plus intéressant pour eux d'emprunter directement un tram qui propose ce trajet. De toute façon, si l'on*

*Als we ingaan op uw voorstel, moeten alle trams van lijn 94 tot aan de eindhalte bij de Koninklijke Sint-Mariakerk rijden, wat neerkomt op een meerkost van 1.500.000 tot 2 miljoen euro!*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *Ik begrijp het niet goed. Heeft dat bedrag betrekking op de bestaande lijn 93 of op de verlenging van lijn 94?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Het is wel degelijk de verlenging van lijn 94 van halte Louiza tot aan de Koninklijke Sint-Mariakerk, die 1.500.000 tot 2 miljoen euro extra zou kosten.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "het parkeeragentschap".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *Op 12 januari 2011 werd het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, nu parking.brussels, opgericht.*

*Het parkeeragentschap heeft onder meer als opdracht om tegen 1 januari 2014 het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan uit te voeren en voor een goede overdracht tussen de gemeenten en het gewest te zorgen voor het beheer van de parkeerruimte op de gewestwegen.*

*Er heerst echter nog heel wat onduidelijkheid,*

vous suit, il nous faudrait prolonger tous les trams de la ligne 94 depuis Louise jusqu'à un terminus situé près de l'église royale Sainte-Marie. Cela reviendrait, par an, à un surplus d'un million et demi à deux millions d'euros !

La question du coût est donc à prendre en considération, tout comme celle de l'utilisation que l'on en ferait, étant donné que d'autres trams sur ce trajet peuvent déjà offrir de meilleures alternatives aux voyageurs.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Je n'ai pas bien compris. Ce million et demi d'euros supplémentaire est-il lié à la situation actuelle de la ligne 93 ou concerne-t-il la prolongation de la ligne ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je parle bien de la prolongation de la ligne 94 depuis l'arrêt Louise jusqu'à l'église royale Sainte-Marie qui coûterait d'un million et demi à deux millions d'euros supplémentaires aux coûts liés aux lignes 92 et 93.

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "l'agence de stationnement".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- L'ordonnance du 22 janvier 2009 instituait l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (désormais parking.brussels), normalement effective depuis le 12 janvier 2011.

Celle-ci a notamment pour mission de mettre en œuvre la politique et donc le plan de stationnement avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014, date à laquelle ce plan s'appliquera à toute la Région. L'agence devra donc, par exemple, assurer une bonne transition entre les communes et la Région pour la gestion du

*zowel bij de gemeenten als bij het gewest. Het agentschap lijkt niet opgewassen tegen zijn nieuwe verantwoordelijkheden. De deadline komt nochtans razendsnel dichterbij.*

*Hoe ver staat de oprichting van parking.brussels? Hoeveel personen zullen er vanaf januari 2014 werkzaam zijn?*

*Hebt u contact opgenomen met de gemeenten om de overgang vlot te laten verlopen?*

*Is parking.brussels al voldoende operationeel om te vermijden dat de gemeenten, die het nu al financieel moeilijk hebben, de inkomsten uit hun eigen parkeeractieplannen verliezen?*

#### *Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Kir heeft het woord.

**De heer Emir Kir** (in het Frans).- *Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Teitelbaum.*

*Volgens de ordonnantie en het uitvoeringsbesluit wordt het nieuwe parkeeragentschap operationeel op 1 januari 2014. De gemeenten hebben echter nog het hele jaar de tijd om hun parkeeractieplannen uit te werken. Zij zullen dus niet klaar zijn voor de invoering van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP). Die situatie kan aanleiding geven tot heel wat discussies en problemen. U kunt een brief verwachten van de Conferentie van Burgemeesters, die een overlegvergadering met u wil beleggen.*

stationnement sur les voiries régionales.

Malheureusement, les choses sont encore très floues pour les communes, et pour la Région elle-même, et aujourd'hui, parking.brussels ne semble pas être capable de faire face à ses nouvelles responsabilités. Nous approchons à grands pas de la nouvelle échéance et nous avons l'impression que peu de choses se clarifient.

Où en est la mise en place de parking.brussels ? Comment l'agence sera-t-elle organisée ? Combien d'employés sont-ils prévus pour y travailler dès janvier 2014 ?

Avez-vous pris contact avec des communes pour organiser cette transition ? Dans l'affirmative, avec lesquelles ?

La structure est-elle suffisamment opérationnelle pour que vous puissiez assurer aux communes, qui connaissent déjà des difficultés financières énormes, qu'elles ne risquent pas de perdre les rentrées que leur apportent leurs Plans d'action communaux de stationnement (PACS) ?

#### *Discussion*

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

**M. Emir Kir.**- Je partage l'essentiel des questions de Mme Teitelbaum.

Par ailleurs, je voudrais attirer votre attention sur le fait que l'ordonnance et l'arrêté d'exécution prévoient que la nouvelle organisation du stationnement en Région bruxelloise - projet que nous soutenons - sera mise en œuvre dès le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Or, la même ordonnance prévoit que les communes disposent d'un an pour faire approuver leur PACS, à savoir l'année 2014. Il y a là un malentendu, une contradiction qui pose un réel problème de fond et un problème juridique, puisque aucune commune ne sera techniquement prête pour l'entrée en vigueur du Plan régional de politique du stationnement (PRPS).

L'année 2014 risque dès lors d'être catastrophique puisque, d'un côté, l'ordonnance et l'arrêté annoncent une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2014, tandis que, de l'autre, la même ordonnance donne la possibilité aux communes d'adopter leur PACS jusqu'à la fin de l'année 2014. Cette situation

**De voorzitter.**- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

**Mevrouw Cécile Jodogne** (*in het Frans*).- *Hoe staat het met de parkeerinkomsten van de verschillende gemeenten en met de regeringsdotatie? Volgens mij worden dat de twee voornaamste inkomsten van parking.brussels. Zien de gemeenten daar iets van terug?*

*Behalve de parkeercontroleopdracht somt artikel 29 van de ordonnantie nog een reeks andere essentiële taken op:*

*- de bouw, aankoop, verhuring en organisatie van de controle van openbare parkeergarages;*

*- het sluiten van akkoorden met privébedrijven of niet-gewestelijke overheidsinstellingen voor de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen 's nachts;*

*- de organisatie van een gemeenschappelijke takeldienst;*

*- het aanbieden van beveiligde openbare en overdekte fietsparkeerterreinen.*

*Ik veronderstel dat alles in een beheerscontract wordt gegoten, zoals ook in de ordonnantie wordt bepaald. Ik heb geen weet van een beheerscontract dat de regering al zou hebben goedgekeurd.*

*Ik wil graag meer informatie over die andere opdrachten van het agentschap.*

pourrait ouvrir des brèches et des recours à des tiers, qui mettraient à mal l'ensemble du dispositif. J'y vois une contradiction et je tiens à vous sensibiliser à cette difficulté technique qu'ont les communes à se mettre au même niveau. Je vous demande d'être attentive à leur situation.

Je sais par ailleurs que vous allez recevoir un courrier de la Conférence des bourgmestres, signé par les bourgmestres de toutes les communes, vous demandant d'organiser une concertation avec les communes.

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

**Mme Cécile Jodogne.**- Je me joins aux questions de Mme Teitelbaum et j'écouterai attentivement vos réponses, notamment sur les données financières. Quid, en effet, des recettes de stationnement des différentes communes, mais aussi de la dotation du gouvernement? Je pense qu'il s'agira des deux recettes principales de parking.brussels. Qu'en est-il également du retour vers les communes?

Au-delà de cette mission de contrôle du stationnement, sur laquelle on s'est beaucoup focalisé, d'autres missions ont été définies par l'ordonnance, qui sont précisées dans son article 29. Nous avons tendance à les oublier. Il s'agit de :

- la construction, l'acquisition, la location et l'organisation de la gestion de contrôle de parkings publics ;

- la conclusion d'accords avec le secteur privé ou public non régional pour la mise à disposition de places de stationnement la nuit ;

- un service commun d'enlèvement des véhicules ;

- et une offre de parkings pour vélos sécurisés, publics et couverts.

Ces missions sont essentielles. On en a pourtant très peu parlé. Qu'en sera-t-il, dès 2014? On nous a vendu cette ordonnance en disant que, certes, la Région reprenait la main sur l'ensemble de la politique de stationnement, mais qu'en contrepartie, il y aurait ces offres de parkings publics, ces mises à disposition, le service d'enlèvement et les parkings pour vélos. Pour moi, il s'agissait d'un des intérêts principaux, pour les communes et les habitants, de l'organisation de cette agence de

**De voorzitter.** - De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen** (in het Frans).- *De invoering van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) heeft heel wat voeten in de aarde gehad, maar in 2012 werd er eindelijk een akkoord bereikt. Toch is de toepassing ervan niet voor morgen. Tegen 1 januari 2014 moeten de gemeenten een fiscale regeling invoeren en de uitzonderingen vastleggen. Tegen 15 september 2014 moeten ze een gemeentelijk parkeeractieplan hebben aangenomen.*

*Ik ben voorstander van het GPBP, maar de planning is niet haalbaar voor de gemeenten. De regelingen voor betalend parkeren en de bijhorende parkeerkaarten moeten tegen 1 januari 2014 klaar zijn, wat betekent dat de nieuwe parkeerzones waarvoor de kaarten van toepassing zijn, moeten zijn afgebakend. De gemeenten moeten daarover onderhandelen en beslissen over onder andere de uitzonderingen, verkeersborden en parkeerautomaten. Zelfs als het Brussels Gewest een handje toesteekt, kan al het werk onmogelijk klaar zijn tegen 1 januari 2014.*

*Het is ook de bedoeling dat parking.brussels de gemeenten software ter beschikking stelt voor het beheer van de parkeerkaarten. Het bestek voor de aanbesteding inzake die software is amper klaar. Het duurt nog minstens een jaar voor de software klaar zal zijn.*

*Ook met de controle is er een probleem. Op grond van de ordonnantie mogen de gemeenten na de oprichting van parking.brussels nog maximaal vijf jaar een beroep doen op privéfirma's. De deadline is 1 maart 2014. Daarna moeten ze de controles zelf uitvoeren of toevertrouwen aan parking.brussels. Het gewestelijk parkeeragentschap zal echter nog niet operationeel zijn op 1 maart 2014 en de gemeenten hebben nog te veel*

stationnement au niveau régional.

Je suppose que cela se retrouvera dans un contrat de gestion, qui est aussi prévu dans l'ordonnance et dont nous n'avons pas eu connaissance. Il ne me semble pas non plus qu'il ait déjà été approuvé par le gouvernement. Au-delà des questions de financement et de personnel, je voudrais avoir des informations sur ces autres missions de l'agence, qui ont l'air d'être restées en rade.

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

**M. Hervé Doyen.** - Si le projet de plan régional de stationnement a tardé à être mis sur les rails, un accord politique a enfin pu être trouvé en 2012, soit près de quatre ans après l'ordonnance du 22 janvier 2009.

Sa mise en application n'est pas pour demain. En effet, suite à deux arrêtés publiés au Moniteur belge du 16 septembre 2013, les communes doivent prévoir pour le 1<sup>er</sup> janvier 2014, un règlement redevances reprenant les dispositions définies par le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) et déterminant les types de cartes de dérogations. Au plus tard pour le 15 septembre 2014, les communes doivent également avoir adopté leur Plan d'action communal de stationnement (PACS).

Je souscris au PRPS, mais les échéances que vous proposez me semblent administrativement peu tenables pour les communes. En effet, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2014, les règlements pour le stationnement payant devront être adaptés dans toutes les communes ainsi que sur les cartes de stationnement. Cela implique que la validité des dites cartes devra avoir été effectivement réduite à des zones de stationnement nouvellement délimitées. Les secteurs d'application devront avoir été étudiés et négociés entre les communes, le champ couvert par les cartes de dérogation déterminé, les panneaux et les horodateurs placés, etc. Or, ces zones ne sont pas encore définies et, même si la Région propose une aide pour le découpage en secteurs résidentiels, on imagine difficilement que cette sectorisation soit finalisée de manière cohérente sur l'ensemble du territoire et fonctionnelle à une échéance aussi rapprochée.

Il est, par exemple, prévu que parking.brussels fournisse aux communes un logiciel de gestion des cartes de dérogation. Il me revient qu'on était



*werk om er ook nog eens de controles bij te nemen.*

*Sommige gemeenten verlengen hun contracten met privéfirma's om juridische problemen te vermijden.*

*De gemeenteraden moeten de gemeentelijke parkeeractieplannen tegen 15 september 2014 aannemen. Volgens mij is die termijn te kort, zeker in gemeenten zonder mobiliteitsplan of adviesbureau. De gemeentebesturen moeten het ontwerp van hun plan in maart of april voorleggen aan de gemeenteraden en van april tot mei een openbaar onderzoek organiseren. Dat valt midden in de verkiezingsperiode. Men kan dan onmogelijk een sereen debat organiseren over zo'n gevoelig onderwerp.*

*Overigens, ik verkies een belasting boven een retributie. Een belasting is efficiënter, want in dat geval kunnen wanbetalers worden aangemaand door de belastingontvanger.*

*Denkt u dat de deadlines haalbaar zijn? Organiseren we de debatten over de gemeentelijke parkeeractieplannen niet beter na de verkiezingen?*

*Overweegt u een overgangperiode?*

*Zijn er al parkeewachters in dienst genomen, zodat parking.brussels al controles kan uitvoeren? Zo nee, zullen die tegen 1 maart 2014 in dienst zijn? Om hoeveel personen gaat het?*

*Heeft de regering de deur opengelaten voor de invoering van een belasting in plaats van een retributie? Zo ja, zult u daarover een rondzendbrief verspreiden?*

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

encore récemment en train d'écrire le cahier de charges pour désigner l'entreprise responsable de cette mission. J'en conclus que le logiciel ne sera pas disponible avant une année.

Notons également un problème au niveau du contrôle, puisque l'ordonnance fixe une règle claire qui prévoit que, dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de l'agence, les communes sont tenues de mettre fin au contrôle par le secteur privé afin d'exercer ce contrôle elles-mêmes ou bien de le confier à parking.brussels. Notons qu'à cette échéance, le 1<sup>er</sup> mars 2014, l'agence ne sera pas opérationnelle et les communes auront beaucoup de travail pour exploiter les nouvelles données sectorielles, voire, pour les communes qui délèguent le contrôle à des firmes privées, pour organiser ces tournées dans leur totalité.

Certaines communes reconduisent actuellement leurs conventions avec leurs partenaires, parce qu'elles n'ont pas envie de se retrouver dans un vide juridique.

Il faut également évoquer le problème engendré par le délai d'adoption des PACS par les conseils communaux au plus tard le 15 septembre 2014. Outre l'imposition de ce délai que je qualifierais de trop bref vu la charge de travail que représente l'élaboration d'un PACS, surtout pour les communes qui ne disposent pas d'un plan de mobilité et d'un bureau d'études, les communes doivent soumettre leur projet à approbation en mars ou en avril et à enquête publique en avril, mai et juin. Cette période est particulièrement mal indiquée pour soumettre un tel projet à enquête publique. Comment débattre sereinement d'un sujet aussi sensible en plein milieu d'une campagne électorale ?

À propos du choix du règlement-redevance en place du règlement-taxe et de ses difficultés en termes de recouvrement, vous connaissez mon attachement à l'instauration d'un règlement-taxe. Celui-ci est effectivement plus efficace que le règlement-redevance, dans le sens où le régime de taxe donne toute latitude aux communes ou, le cas échéant, à la Région pour poursuivre les mauvais payeurs via leur receveur respectif.

À l'image du règlement-redevance qui doit être prêt pour le 1<sup>er</sup> janvier, alors que le découpage en secteurs ne devrait être définitif et acté par le

Conseil d'administration de parking.brussels qu'à la fin de janvier, à l'image aussi des PACS qui doivent être adoptés pour le 15 septembre alors que certaines communes ne disposent pas encore de contrat avec un bureau d'études, ces délais vous semblent-ils tenables ?

Sur le plan politique, ne serait-il pas opportun et plus efficace de préparer et de débattre du PRPS au mois de septembre, lorsque la nervosité de la campagne électorale se sera apaisée ?

Qu'avez-vous mis en place pour aider les communes mais aussi parking.brussels à travailler dans des délais plus raisonnables et plus réalistes ? Une période transitoire est-elle prévue ?

Concernant le contrôle, l'agence est-elle déjà opérationnelle ? Des agents sont-ils engagés pour accomplir cette tâche ou le seront-ils d'ici le 1<sup>er</sup> mars 2014 ? De combien de personnes s'agit-il ?

Confirmez-vous que le gouvernement aurait laissé une porte entrouverte pour modifier le régime de redevance en un règlement-taxe ? Dans l'affirmative, allez-vous traduire cette modification en circulaire ?

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

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Het agentschap werd officieel opgericht in januari 2011 in de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht. De raad van bestuur is door de regering aangesteld en komt sinds december 2012 maandelijks samen.*

*De Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GODB) heeft al zes personen in dienst genomen, die zo snel mogelijk naar het agentschap zullen worden overgeheveld. De selectiecommissie bestudeert momenteel de kandidaturen voor de mandaten A5 en A4+, die door de regering werden opengesteld. De benoemingen worden verwacht tegen januari 2014.*

*Het businessplan van parking.brussels werd in 2012 aan de negentien gemeenten voorgesteld. Tot nu toe heeft nog geen enkele gemeente het*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je répondrai tout d'abord aux questions de Mme Teitelbaum puis j'aborderai le débat plus large portant sur la mise en œuvre du Plan régional de politique du stationnement (PRPS).

Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale a été constituée officiellement devant notaire en janvier 2011. C'est une société anonyme de droit public. Son conseil d'administration a été désigné par le gouvernement et se réunit tous les mois depuis décembre 2012.

Six personnes ont été engagées comme agents du ministère et pourront être transférées à l'agence dès que possible. La commission de sélection examine les candidatures reçues pour les mandats A5 et A4+ ouverts par le gouvernement. Dès que la commission aura rendu son avis, le gouvernement

*agentschap gevraagd om bepaalde opdrachten over te nemen.*

*De gemeenten innen de parkeeropbrengsten op hun volledige grondgebied, de gewestwegen inbegrepen. Aangezien geen van de gemeenten de controle van hun parkeerbeleid aan het agentschap heeft toevertrouwd, moeten ze elk 15% van hun totale parkeeropbrengsten aan het agentschap storten, zodat het zijn opdracht kan vervullen.*

*Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan zal op 1 januari 2014 in werking treden. 2014 wordt een overgangsjaar. Mobiel Brussel heeft al verscheidene vergaderingen met de gemeenten gehouden.*

*Tijdens de jongste twee technische vergaderingen zijn alle voorgemelde punten aan bod gekomen. De gemeenten hebben nog altijd koudwatervrees, maar wij trachten samen naar oplossingen te zoeken.*

*2014 is een overgangsjaar. Het is niet mogelijk om alle maatregelen vanaf 1 januari in te voeren.*

*Het agentschap heeft nog andere opdrachten, zoals het zoeken naar privépartners voor de bouw van bijkomende openbare parkeergarages als alternatief voor de parkeerplaatsen op de openbare weg. Daarnaast onderzoekt het de mogelijkheid om buurtbewoners toegang te verlenen tot parkeerplaatsen die 's nachts beschikbaar zijn.*

*Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moet rekening houden met de gemeentelijke parkeeractieplannen. De gemeenten hebben tot eind 2014 om de procedure af te ronden. Dat moet volstaan.*

*Mijnheer Doyen, u bent niet de enige die een belastingstelsel boven een retributiestelsel verkiest. Aangezien de ordonnantie in de mogelijkheid van een retributieregeling voorziet, wil de regering de tekst voorlopig niet wijzigen om de uitvoering van het plan niet te vertragen. We kunnen later bepaalde aspecten van de ordonnantie nog herzien, als dat nodig blijkt.*

*Er is geen reden tot paniek. Wij zoeken praktische oplossingen en het overleg wordt voortgezet. De technische problemen komen aan bod tijdens de vergaderingen.*

*Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moet voor een*

tranchera. Les nominations sont espérées pour janvier 2014.

En 2012, le plan d'affaires de parking.brussels a été présenté aux dix-neuf communes bruxelloises. Actuellement, aucune commune n'a approché l'agence avec l'intention de lui confier une des missions prévues par l'ordonnance.

Les recettes du stationnement sont directement perçues par les communes sur la totalité de leur territoire, voiries régionales comprises. Comme aucune d'elles n'a confié le contrôle de son stationnement à parking.brussels, elles devront toutes reverser 15% de leurs recettes nettes du stationnement sur le compte de l'agence afin que celle-ci puisse exécuter ses missions.

Le PRPS sera mis en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2014. L'année 2014 sera une année de transition. Nous avons eu maintes réunions avec les communes. La concertation entre Bruxelles Mobilité et les communes à ce sujet est continue.

Ces deux derniers mois, deux réunions techniques ont traité tous les points énumérés ici. Les communes ont toujours certaines craintes, mais l'idée est de trouver ensemble une réponse aux questions pratiques.

2014 est une année transitoire. On ne pourra pas tout mettre en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier, il faudra une certaine souplesse, ce qui ne veut pas dire qu'on va encore retarder les choses.

Des communes auraient pu demander à l'agence de procéder pour elles au contrôle du stationnement. Jusqu'à présent, cela n'a pas été le cas.

Par ailleurs, parking.brussels a d'autres missions, notamment créer, stimuler ou trouver des partenaires privés afin d'offrir - si tel est le but de la Région - des parkings publics supplémentaires comme alternative au stationnement en voirie. On songe aux emplacements libres la nuit que les riverains pourraient utiliser. Tout cela devra être mis en œuvre en même temps.

Le PACS doit tenir compte du cadre du PRPS. Les communes ont jusque fin 2014 pour boucler la procédure.

C'est un délai suffisant. Il faut que les communes

*grotere eenvormigheid van het parkeerbeleid in het gewest zorgen. De eerste stappen verlopen misschien niet altijd makkelijk, maar ik ben er zeker van dat wij in ons doel zullen slagen.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Er werden zes personen in dienst genomen om parking.brussels te beheren. Moeten zij de gemeenten begeleiden tijdens de overgangsfase? Wordt hun takenpakket uitgebreid?*

*Er zou nog geen enkele gemeente gevraagd hebben om opdrachten aan het agentschap te kunnen overdragen. Waarom zouden ze dat ook doen? Kan het gewest garanderen dat de inkomsten van de gemeenten behouden blijven wanneer het GPBP wordt uitgevoerd? Lopen de gemeenten niet het gevaar een groot deel van hun financiële inkomsten kwijt te spelen?*

*Gemeenten die geen taken overdragen, moeten het gewest 15% van hun parkeerinkomsten betalen. Dat is echter niet correct als het agentschap nog niet operationeel is.*

créent leur plan de façon sereine, en consultant la population, sans doute après les remous des élections de mai. Les PACS ne doivent pas être fin prêts en septembre, ils peuvent sortir à la fin de 2014. C'est permis.

Vous n'êtes pas le seul, M. Doyen, à préférer le système de la taxe à celui de la redevance. Cependant, l'ordonnance prévoit la redevance, et le gouvernement a décidé de n'accepter, pour l'heure, aucun changement au texte pour éviter de retarder encore les choses en ouvrant par un amendement la porte à la remise en question d'autres articles.

Nous allons donc l'exécuter intégralement. Plus tard, lorsque nous serons en phase de rodage du PRPS, nous étudierons la possibilité de revoir certains aspects de la législation.

Il n'y a pas lieu de paniquer. Nous cherchons des réponses pratiques à toutes les questions qui se posent. La concertation continue. Les questions techniques sont abordées lors de réunions.

Je ne souhaite pas retarder encore la mise en œuvre du PRPS. Nous avons franchi le pas nécessaire vers une plus grande uniformité de la politique de stationnement dans notre Région. La phase de la mise en œuvre est délicate mais je ne doute pas que nous aboutirons.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Six personnes ont été engagées pour gérer parking.brussels. Ce sont elles qui vont aider les communes dans la phase de transition ? Leur rôle va-t-il prendre de l'ampleur ?

Vous dites qu'aucune commune n'a encore demandé de basculer vers l'agence. Mais sur quelle base le feraient-elles ? La Région peut-elle affirmer aujourd'hui que les revenus des communes sont garantis dans la cadre du Plan régional de politique du stationnement (PRPS) ? En basculant et en rentrant dans le schéma proposé, ne vont-elles pas risquer de perdre une grande partie de leurs rentrées financières ? Quelle commune pourrait-elle se le permettre ?

Vous dites que les communes qui ne basculent pas doivent payer à la Région 15% de leurs revenus tirés du au stationnement. Soit, mais si l'on veut

*Op de vraag van de heer Kir over de tegenstrijdigheid in de tekst, antwoordt u dat we ons in een overgangsjaar bevinden. Dat is echter geen antwoord op de vraag wat we op 1 januari precies mogen verwachten.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *We hebben de inwerkingtreding van dat deel van de ordonnantie reeds uitgesteld. Vanaf 2014 zijn er twee mogelijkheden: ofwel beheert de gemeente de inkomsten en stort ze 15% van haar inkomsten aan parking.brussels, ofwel vraagt ze het agentschap de inning op zich te nemen en betaalt het agentschap 85% van de inkomsten terug aan de gemeente.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *Het agentschap is dus klaar om de inkomsten te innen?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Inderdaad, er werd personeel voor in dienst genomen.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *U zegt dat er na de overgangsfase alternatieven zullen worden gepresenteerd en dat het agentschap later operationeel zal zijn dan voorzien.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Het dossier omvat tal van technische elementen. De gemeenten kunnen met hun vragen terecht bij de verantwoordelijken van parking.brussels. Het werk van het parlement zit erop.*

*Indien de commissieleden technische vragen hebben, kunnen we de leidinggevenden van parking.brussels misschien uitnodigen voor een*

éviter de payer en basculant dans le nouveau dispositif, celui-ci n'est pas encore prêt. Comment les communes pourraient-elles répondre à vos attentes, si l'agence n'est pas prête ? Demander ces 15% n'est pas correct.

Quant à la question de M. Kir sur la contradiction dans le texte, vous rétorquez qu'il s'agit d'une année transitoire. Mais cela ne répond pas à la question de ce qui est attendu au 1<sup>er</sup> janvier.

Vous dites que l'agence se met en route. On s'en réjouit, mais, nous aussi, on voudrait bien se mettre en route !

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Nous avons déjà postposé l'entrée en vigueur de cet élément de l'ordonnance. Tout est désormais très clair : dès 2014, soit la commune gèrera la perception des redevances et retournera 15% du revenu net de cette perception à parking.brussels ; soit la commune demandera à l'agence de se charger de la perception et dans ce cas, l'agence retournera 85% des recettes à la commune et en gardera 15%. Celui qui perçoit doit à l'autre, 15% dans le cas des communes, 85% dans le cas de l'agence.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- L'agence est-elle donc prête à se charger de la perception des redevances ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Elle sera prête à le faire si une commune le demande. Des personnes seront engagées pour le faire.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Quand vous dites que des alternatives seront présentées après la phase de transition, que l'agence sera prête plus tard, je perçois une inversion dans la préparation.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Ce dossier comporte de nombreux éléments techniques. C'est auprès des responsables de parking.brussels que les communes trouvent les réponses à leurs questions concrètes. Cette discussion a lieu entre l'agence et les communes, et pas au niveau du parlement puisque son travail à ce sujet est terminé.

Si les parlementaires souhaitent également connaître les réponses à ces questions techniques, il

hoorzitting.

**Mevrouw de voorzitter.**- Ik zal deze suggestie aan de voorzitter bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER AHMED MOUHSSIN**

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

**betreffende "de gevolgen van de lichtverontreiniging voor het milieu en de biodiversiteit".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Mouhssin heeft het woord.

**De heer Ahmed Mouhssin** (*in het Frans*):- *Op 12 oktober 2013 vond de Nacht van de Duisternis plaats. Al in 1992 verklaarde de Unesco de nachtelijke hemel tot werelderfgoed dat beschermd moet worden. Het oranje licht van de steden verbergt tot 97% van de sterren en dat heeft gevolgen voor het astronomisch onderzoek.*

*De afwisseling van dag en nacht is echter ook belangrijk voor de goede werking van het ecosysteem en voor onze gezondheid, die afhangt van een goed evenwicht tussen rust en activiteit. Het lichaam produceert een hormoon, melatonine, dat onze biologische klok regelt. Dit wordt ontregeld door de lichtvervuiling.*

*Die lichtvervuiling neemt jaarlijks met 5% toe en bedekt al 20% van de planeet. Ze verstoort de slaap van veel mensen, maar voor veel diersoorten, die gevoelig zijn voor lichtfrequenties die wij niet kunnen zien, zijn de gevolgen nog veel ernstiger.*

*Zo verstoort de lichtvervuiling de voortplanting van de glimworm of de migratie van vogels. Ze leidt ook tot concentraties van insecten op bepaalde plaatsen en tot de verdwijning ervan elders. Dieren die vroeger beschermd werden door de duisternis, worden nu kwetsbaar.*

serait peut-être intéressant de demander aux responsables de parking de venir y répondre.

**Mme la présidente.**- Je transmettrai cette suggestion au président.

- *L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. AHMED MOUHSSIN**

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

**concernant "l'impact de la pollution lumineuse sur l'environnement et la biodiversité".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Mouhssin.

**M. Ahmed Mouhssin.**- Le 12 octobre 2013 a eu lieu la Nuit de l'obscurité, une nuit consacrée à la question de l'éclairage public. Récemment, la Ligue royale belge pour la protection des oiseaux (LRBPO) a publié un article intitulé "Éclairage public et biodiversité" dans l'édition du second trimestre de 2013 de sa revue "L'homme et l'oiseau".

En 1992 déjà, l'Unesco déclarait que le ciel nocturne était un "patrimoine mondial à protéger".

Le halo lumineux orange des villes masque jusqu'à 97% des étoiles, et cette pollution a un impact sur la recherche en astronomie. Nous savons en effet que la lumière artificielle ne permet plus la visualisation de nombreuses étoiles et de la voie lactée.

Le cycle jour/nuit est essentiel au bon fonctionnement de notre écosystème et notre santé dépend de cet équilibre entre les périodes actives et les périodes de repos. Effectivement, la photopériode permet aux espèces de produire une hormone, la mélatonine, qui est un régulateur des rythmes chronobiologiques. Elle est considérée comme l'horloge biologique interne pour les fonctions biologiques des êtres vivants. Nous savons que, pour les animaux diurnes, la nuit est un

*Ook planten hebben last van de lichtvervuiling. Zij hebben overdag licht nodig voor de fotosynthese, die van vitaal belang is voor ons ecosysteem. Het nachtelijke kunstlicht verstoort hun cyclus en wetenschappers hebben vastgesteld dat bomen in een stedelijke omgeving minder zuurstof produceren dan op het platteland.*

*Volgens de natuurordonnantie kan de regering ecologische kwaliteitsnormen opleggen voor sectoren die nog niet geregeld zijn door kwaliteitsnormen die voortvloeien uit andere wetgeving, bijvoorbeeld op het vlak van vegetatie of licht.*

*De Europese norm EN 13201 streeft naar veiligheid, vlot verkeer en de bescherming van goederen en personen. In Frankrijk is het sinds 25 februari 2013 verplicht om het licht in winkels, kantoren en andere gebouwen te doven tussen 1 uur en 7 uur.*

*U hebt in 2012 een Lichtplan opgesteld. Een verklarende brochure bevat de volgende kernpunten:*

- een gegevensbank over de openbare verlichting;
- tien maatregelen voor een duurzaam Lichtplan;
- een beschrijving van het plan;
- een toekomstvisie op de Brusselse verlichting.

*De handelszaken worden geklasseerd volgens hun openingsuren. U benadrukt het belang van overleg voor het welslagen van het plan.*

*Wat heeft het overleg met de verschillende overheden en met name de gemeenten opgeleverd?*

*Hebt u maatregelen getroffen om de invloed van de openbare verlichting op de biodiversiteit te verminderen?*

*Overweegt u om het Franse voorbeeld te volgen en winkels, kantoren, enzovoort te verplichten om 's nachts de lichten te doven?*

*Is er al een evaluatie van het Lichtplan?*

moment de repos vital, et elle est tout aussi vitale aux animaux nocturnes, l'obscurité leur permettant de chasser, de se nourrir ou de se reproduire.

Cependant, l'éclairage artificiel entrave l'obscurité nécessaire aux rythmes biologiques. Cette pollution lumineuse augmente de 5% par an, alors qu'elle recouvre déjà 20% de la planète. Et s'il gêne le sommeil des citoyens, pour les animaux, les risques sont bien plus nombreux : ces derniers sont sensibles à des lumières que les hommes ne perçoivent pas, par exemple les infrarouges ou les ultraviolets.

La pollution lumineuse empêche par exemple, la reproduction du ver luisant, ou encore brouille les couloirs migratoires des oiseaux. Par ailleurs, la lumière génère des concentrations d'insectes à des endroits précis et fait disparaître la source de nourriture à d'autres. Cette situation entraîne des déplacements nouveaux et rend vulnérables des animaux jusque-là protégés par l'obscurité.

Cette pollution atteint aussi les végétaux. Ils ont besoin de lumière la journée pour la photosynthèse, vitale pour notre écosystème. La lumière artificielle nocturne dérange leur cycle normal et des scientifiques ont constaté qu'un arbre en ville produisait moins d'oxygène qu'un arbre de campagne, ce qui n'arrange pas le problème d'élimination de CO<sub>2</sub>.

L'ordonnance nature explique, page 35, qu'elle offre la possibilité "pour le gouvernement d'adopter des normes de qualité écologique pour préserver les aires protégées, notamment pour les secteurs non encore couverts par des normes de qualité relevant d'autres législations, comme en matière de végétation ou de lumière".

Au niveau européen, la norme NF/EN/13201 sur l'éclairage public repose sur trois piliers : la sécurité, le bon déroulement du trafic et la protection des biens et des personnes. En France, l'arrêté du 25 février 2013 impose aux commerces, bureaux et autres bâtiments d'éteindre leur éclairage entre 1h et 7h du matin, sous peine d'une amende.

Vous avez mis en place en 2012 un Plan lumière pour améliorer l'éclairage public bruxellois. Votre équipe avait réalisé une brochure explicative pour le grand public. Nous y retrouvons les grandes lignes du plan :

- un diagnostic du parc d'éclairage, classé dans une base de données ;
- les dix mesures pour un Plan lumière durable ;
- la description du plan ;
- et une vision prospective de l'aménagement luminaire bruxellois.

Dans le passage sur les commerces, nous y trouvons une classification des commerces suivant leurs heures d'activités et vous soulignez l'importance de la concertation pour une réalisation réussie du plan.

Quelles ont-été les conclusions de la concertation avec les différents niveaux de pouvoir, notamment avec les communes ?

Pourriez-vous nous faire savoir si des mesures ont été prises pour diminuer l'impact de l'éclairage public sur la biodiversité ?

Avez-vous évoqué, lors de la concertation avec Atrium, la possibilité d'éteindre les enseignes non nocturnes, comme cela se fait en France, ou d'inciter les commerces, bureaux et autres bâtiments à éteindre leur éclairage entre 1h et 7h du matin ?

Existe-t-il une première évaluation du Plan lumière ?

### *Bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Eerst en vooral wil ik het belang van openbare stadsverlichting nog eens benadrukken. We leven in een maatschappij waarin stadbewoners dag en nacht actief zijn. We moeten de stad verlichten omdat we verantwoordelijk zijn voor de veiligheid en het nachtelijke stadsbeeld.*

*Het doven van de openbare verlichting langs het wegennet in de stad is dus niet aangewezen. We willen de levenskwaliteit in Brussel verbeteren dankzij de openbare verlichting. Uit talloze studies blijkt dat wit licht het grootste comfort en*

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Avant toute chose, je souhaite rappeler l'importance de l'éclairage public urbain. Nous vivons aujourd'hui dans une société où les activités des citoyens sont réparties sur les 24 heures de la journée. Notre mission première d'assurer la sécurité des usagers et de leurs déplacements sur nos voiries ainsi que de créer une image nocturne de la ville signifie que nous avons le devoir de les éclairer lorsque la nuit tombe.

Éteindre l'éclairage public le long des voiries urbaines n'est donc pas pertinent comme ce le serait



*veiligheidsgevoel biedt.*

*Voor sterrenkundigen zouden we echter beter verlichten met lagedrukknatriumlampen, die rood licht verspreiden, zodat hun waarnemingen slechts op een golflengte verstoord worden.*

*De richtlijnen van de Brusselse regering en de Europese instellingen zijn duidelijk: we moeten zo snel mogelijk overschakelen op LED-verlichting, die echter een zeer breed lichtspectrum biedt en dus ook het sterrenkijken hindert.*

*We beseffen niettemin hoe belangrijk een donkere nacht is. Het Lichtplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat momenteel afgewerkt en binnenkort ter goedkeuring aan de regering voorgelegd wordt, wijdt daar trouwens een hoofdstuk aan. Het is de bedoeling om met respect voor het milieu tegemoet te komen aan de noden van de stad en de stedelingen.*

*De lichtverontreiniging in de wereld neemt jaarlijks toe met 5%, grotendeels door het ontstaan van nieuwe steden en de uitbreiding van bestaande steden. Wij zien er echter op toe dat elke nieuwe installatie minder vervuilend is dan de vorige.*

*De openbare verlichting heeft ontegenzeggelijk invloed op bomen, maar ook een heleboel andere elementen spelen een rol in de vroegtijdige veroudering van de gewassen in de stad. Het overleg met de andere instellingen bevoegd voor openbare verlichting beoogde een globale visie op de openbare verlichting in Brussel. Meerdere gemeenten hebben lokale lichtplannen of zijn er aan het uitwerken.*

*Zo zullen de opties van het gewest beter geïntegreerd worden in het stedelijk weefsel dat beheerd wordt door de gemeenten en vice versa. In 2010 hebben wij het werkdocument ter advies bezorgd aan de andere betrokken instanties. Het Lichtplan dat wij zullen voorstellen aan de Brusselse Regering houdt rekening met de opmerkingen van onze partners.*

*De hoeveelheid licht in de richting van de hemel wordt tot een strikt minimum beperkt. De lichtverontreiniging door de nieuwe installaties is voor het grootste deel te wijten aan de weerkaatsing van het licht op het wegdek en niet aan materiaal dat onvoldoende performant is. Als*

le long des routes en dehors des villes. Notre objectif est d'améliorer la qualité de vie à Bruxelles par le prisme de l'éclairage public. Il a été prouvé par de nombreuses études qu'un éclairage public blanc, avec un indice de rendu des couleurs élevé, offre un meilleur confort aux usagers, ainsi qu'un sentiment de sécurité plus grand.

Or, pour les astronomes, l'idéal serait que nous éclairions tous nos espaces publics avec des sources aux vapeurs de sodium basse pression - source n'émettant de la lumière que sur une seule longueur d'onde, dans les rouges -, afin que nous ne polluions leurs observations que sur une seule longueur d'onde et pas sur toutes, comme c'est le cas pour les sources blanches. Il y a donc là un conflit d'intérêt certain, mais c'est une question d'évolution de la société.

Les directives du gouvernement bruxellois et des institutions européennes sont claires : nous devons évoluer le plus rapidement possible vers le tout au LED (light-emitting diode), or ces sources émettent de la lumière sur un spectre très large et gênent donc l'observation des étoiles. Si l'on veut modifier cela, ces directives sont à revoir.

Nous sommes cependant conscients et concernés par l'importance de la préservation du patrimoine que représente le ciel nocturne. Un chapitre y est d'ailleurs consacré dans le Plan lumière de la Région de Bruxelles-Capitale, en voie de finalisation et qui sera bientôt soumis pour approbation au gouvernement régional. Notre objectif est de répondre aux besoins de notre ville et de ses habitants dans le respect de l'environnement.

L'augmentation annuelle de 5% de la pollution lumineuse mondiale dont vous faites état est majoritairement due aux nouvelles villes et au développement d'autres villes situées ailleurs dans le monde. En effet, nous veillons à ce que chaque nouvelle installation soit moins polluante que celle que nous remplaçons.

Le rôle de l'éclairage public dans la problématique des arbres en ville est indubitable, mais il faut mettre cela en perspective avec les autres pressions de la ville sur les arbres.

Un arbre en ville est soumis à beaucoup plus de contraintes qu'un arbre dans une forêt isolée.

*het licht van een lantaarnpaal te fel binnendringt in woningen, installeren we voortaan een accessoire dat het licht op de gevels vermindert door het af te leiden naar de openbare weg. Het Lichtplan omvat ook een schaduwplan om de lichtintensiteit op overbelichte plaatsen in Brussel te beperken en om bepaalde zones te vrijwaren van kunstmatige verlichting*

*Bovendien nemen we elk jaar deel aan Earth Hour van het WWF. We doven dan niet de openbare straatverlichting, maar wel de verlichting van gebouwen om te tonen dat we betrokken zijn en werken aan duurzame ontwikkeling, ook als het op openbare verlichting aankomt.*

*De rest van het jaar worden deze lampen op een bepaald uur automatisch gedoofd.*

*De verlichting van winkels of kantoren valt niet onder onze bevoegdheid. We hebben Atrium geraadpleegd tijdens de opmaak van het Lichtplan, voor de verlichting van etalages wordt voornamelijk rekening gehouden met het elektriciteitsverbruik.*

*We vinden het daarentegen belangrijk dat er een wettelijke regeling komt voor de verlichting van lege gebouwen. Dit zou een aanzienlijke energiebesparing opleveren en ook de lichtverontreiniging en broeikasgasemissies verminderen.*

*Het is nog te vroeg voor een eerste evaluatie van het Lichtplan omdat de administratie nog maar net gestart is met de toepassing ervan en het momenteel ter goedkeuring bij de Brusselse Regering ligt.*

L'éclairage public n'est donc pas la seule cause du vieillissement prématuré des végétaux en ville.

La concertation avec les autres institutions compétentes en matière d'éclairage public avait pour objectif d'avoir une vision plus globale de l'éclairage public à Bruxelles.

Plusieurs communes ont déjà développé ou sont en train de concevoir des Plans lumière locaux et il nous a paru indispensable de travailler de manière transversale. Ainsi, des options prises en matière d'éclairage public par la Région s'intégreront mieux dans le tissu urbain géré par les communes et vice versa.

En 2010, lorsque la première phase de développement du Plan lumière s'est achevée, nous avons transmis le document de travail aux communes, aux autres instances régionales, à Bruxelles Environnement, à Atrium, au Port de Bruxelles, etc., pour lecture et avis.

Le Plan lumière que nous proposerons bientôt au gouvernement bruxellois tient compte des remarques qui ont été faites à l'époque par nos partenaires. Nous mettons en œuvre une politique stricte d'installation de matériel d'éclairage public aux performances photométriques réduisant au minimum la quantité de lumière émise vers le ciel.

La pollution lumineuse dans nos nouvelles installations est majoritairement due à la réflexion de la lumière sur le revêtement de la voirie et non à un matériel pas suffisamment performant.

Lorsque la diffusion de lumière d'un luminaire envahit trop les habitations, nous installons dorénavant un accessoire supplémentaire qui réduit la lumière envoyée sur les façades en la réfléchissant sur la voirie.

Dans le Plan lumière, nous présentons aussi un Plan des ombres qui vise à réduire les puissances installées à plusieurs endroits suréclairés à Bruxelles et à laisser certaines zones (comme des espaces naturels) sans éclairage artificiel.

De plus, nous participons chaque année à la "Earth Hour" organisée par le World Wide Fund for Nature (WWF). Pour les mêmes raisons que celles exposées ci-dessus, nous n'éteignons pas l'éclairage public des voiries mais nous coupons, cette nuit-là,

toutes les illuminations de bâtiments afin de démontrer notre implication pour un développement durable, aussi en matière d'éclairage public.

Le reste de l'année, ces mêmes installations s'éteignent automatiquement à partir d'une certaine heure.

L'éclairage des commerces ou des immeubles de bureaux ne relève pas de notre autorité. Nous avons en effet consulté Atrium durant le développement du Plan lumière, mais l'éclairage des vitrines est régi par des recommandations et des bonnes pratiques, en vue notamment de réduire la consommation électrique. Cependant, le commerçant ou le gestionnaire d'un immeuble de bureaux a le droit de faire ce qu'il veut avec son éclairage.

Nous encourageons par contre les mesures législatives pour réglementer l'éclairage des bâtiments vides la nuit. Cela pourrait représenter une économie considérable en termes de consommation électrique, de pollution lumineuse et d'émissions de gaz à effet de serre.

Il n'existe pas, pour le moment, de première évaluation du Plan lumière, car nous en sommes encore, dans l'administration, à la première phase de sa mise en œuvre. De plus, le Plan lumière est en cours d'approbation par le gouvernement bruxellois. Il est donc trop tôt pour en faire une première évaluation.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

## MONDELINGE VRAGEN

**Mevrouw de voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

## QUESTIONS ORALES

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### 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,

**betreffende "de renovatie van tramstation Beurs en andere metro- en tramstations".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme.**- Deze vraag is een repliek op het antwoord dat u een zestal maanden geleden gaf over de renovatie van een aantal stations.

De renovatie van het station Beurs is al verschillende keren uitgesteld. Wat is het huidige tijdschema? Wat is de reden voor het uitstel? Gaat het nog altijd om het insijpelen van water?

Wat is de stand van zaken in het metrostation Anneessens?

Wat zijn de oorzaken van de vertragingen aan de andere metrostations?

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Om het premetrostation Beurs toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit, werd op 7 mei 2013 een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd bij het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) voor de installatie van twee liften die de bovengrond verbinden met de lokettenzaal aan de twee bestaande ingangen en voor de vervanging van twee bestaande roltrappen door twee vaste trappen.

Van 17 augustus tot 15 september 2013 liep een openbaar onderzoek en de aanvraag werd op 25 september 2013 voorgelegd aan de overlegcommissie.

Na de ontvangst van de stedenbouwkundige vergunning zal de studie worden afgerond. De overlegcommissie heeft talrijke wijzigingen aangebracht, waardoor een nieuw voorontwerp nodig is. Na de ontvangst van de stedenbouwkundige vergunning zullen dus minstens negen maanden nodig zijn vooraleer de werken kunnen starten.

De prijs van de werken wordt geraamd op 4,2 miljoen euro inclusief btw.

**concernant "la rénovation de la station de préméto Bourse et d'autres stations de méto et de préméto".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).**- *Cette question est une réplique à la réponse que vous nous avez faite il y a six mois à propos de la rénovation de plusieurs stations.*

*La rénovation de la station Bourse a déjà été reportée plusieurs fois. Quel est le calendrier actuel ? Quelles sont les raisons de ces reports ? S'agit-il encore d'infiltrations d'eau ?*

*Qu'en est-il à la station Anneessens ?*

*Quelles sont les causes des retards pour les autres stations de méto ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *Afin de rendre la station de préméto Bourse accessible aux personnes à mobilité réduite, une demande de permis d'urbanisme a été introduite auprès de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement le 7 mai 2013.*

*Une enquête publique s'est déroulée du 17 août au 15 septembre 2013 et la demande a été soumise à la commission de concertation le 25 septembre 2013.*

*Dans la mesure où la commission de concertation a apporté de nombreuses modifications, un nouvel avant-projet devra être élaboré. Il faudra donc au moins neuf mois entre l'obtention du permis d'urbanisme et le début des travaux.*

*Les toilettes de la station ne sont malheureusement pas accessibles, parce que la STIB ne trouve pas d'exploitant.*

*L'avant-projet de réaménagement de la station Anneessens débutera en novembre 2013 et le dossier d'exécution devrait être finalisé pour 2015. Toutefois, afin de ne pas perturber les deux stations*

De huidige toiletten in het station zijn jammer genoeg niet toegankelijk voor het publiek, omdat de MIVB geen uitbater vindt.

Het voorontwerp van heraanleg van het station Anneessens zal worden aangevat in november 2013 en het uitvoeringsdossier zal waarschijnlijk afgerond zijn in de loop van 2015. Om de werking van de twee naast elkaar gelegen stations niet te ontregelen, zullen de werkzaamheden pas beginnen wanneer het station Beurs gerenoveerd is.

Dat renovatieproject voorziet in de plaatsing van openbare toiletten. Wij zullen de MIVB blijven aansporen om ervoor te zorgen dat de toiletten in het station Beurs bruikbaar zijn.

Het project voor de renovatie van het station Anneessens omvat niet de ruimten die momenteel benut worden door de vereniging BRAVVO en zich bevinden in het centrale gedeelte van het station, op niveau -1.

De werken aan het Zuidstation vallen onder bijzonder bestek nr. 1251 en werden toevertrouwd aan de opdrachtnemer Technotra nv. Ze gingen van start op 28 maart 2011 voor een contractueel vastgelegde termijn van 200 werkdagen. Helaas werd Technotra nv op 30 mei 2012 failliet verklaard.

Op 11 oktober 2012 kreeg de nv In Advance opdracht om de werken te voltooien. De contractueel vastgelegde termijn bedraagt 140 werkdagen. Daarbij komen nog 76 werkdagen voor de stabilisering van de gronden voor opruiming.

De werken in station Delta vallen onder bijzonder bestek nr. 1209 en waren toevertrouwd aan de opdrachtnemer Technotra, die dus failliet is gegaan. De voltooiing van de werken valt onder het bijzonder bestek nr. 1324. De nv In Advance - Brussels Concrete heeft die voor zijn rekening genomen in de periode 1 oktober 2012 - september 2013. De ruwbouw en de afwerking zijn afgerond.

De werken in station Tomberg vallen onder het bijzonder bestek nr. 1254 en werden toevertrouwd aan de opdrachtnemer Nutons nv. Ze gingen van start op 2 augustus 2012 voor een contractuele termijn van 6 maanden. Naar aanleiding van wijzigingen aan de ruwbouw, ontworpen door de

*adjacentes, les travaux ne débuteront que lorsque la rénovation de la station Bourse sera terminée.*

*Ce projet de rénovation englobe l'installation de toilettes publiques. Dans tous les cas, nous incitons la STIB à rendre les toilettes de la station Bourse utilisables.*

*Le projet de rénovation d'Anneessens ne concerne pas les espaces actuellement occupés par l'association Bravvo situés dans la partie centrale de la station, au niveau -1.*

*À la station gare du Midi, les travaux ont été confiés à la société anonyme Technotra. Ils ont débuté le 28 mars 2011, et ce, pour un délai contractuel de 200 jours ouvrables. Malheureusement, cette société a été déclarée en faillite le 30 mai 2012. Le 11 octobre 2012, l'achèvement des travaux, à réaliser dans les 140 jours ouvrables, a été confié à la société anonyme In Advance. À ce délai s'ajoutent 76 jours ouvrables pour la stabilisation des sols.*

*À la station Delta, les travaux ont été confiés à Technotra. Après la faillite de cette société, l'achèvement des travaux a été confié à In Advance sa - Brussels Concrete en date du 1<sup>er</sup> octobre 2012. Les travaux de gros œuvre et de parachèvement ont été achevés en septembre 2013.*

*À la station Tomberg, les travaux, qui ont été confiés à la société anonyme Nutons ont commencé le 2 août 2012, et ce, pour un délai contractuel de six mois. À la suite de modifications dans le gros œuvre, une suspension du délai de quatre mois calendrier a été notifiée le 22 octobre 2012. Cette suspension ne s'est pas accompagnée de revendications financières. L'inauguration de la station rénovée a eu lieu le 4 octobre 2013.*

*À la station Rogier, les travaux de parachèvement de la mezzanine et du patio ont été confiés à la société momentanée Louis De Wael sa - In Advance sa et ils ont commencé le 13 janvier 2011 et ce, pour un délai contractuel de 58 semaines calendrier. Ce délai a été suspendu pour une durée de 110 jours calendrier pour permettre l'installation dans le patio des deux escalators menant de la voirie à la mezzanine. La société momentanée a reçu une indemnité forfaitaire de 183.477 euros à la suite de cette suspension.*

kunstenaar Guy Rombouts, werd op 22 oktober 2012 een opschorting van de termijn met 4 kalendermaanden bekendgemaakt. Die heeft niet geleid tot een financiële eis. Ik heb het gerenoveerde station, met inbegrip van het kunstwerk, plechtig geopend op 4 oktober 2013.

Ik zal nu de situatie in het station Rogier toelichten.

Het bijzonder bestek nr. 1276 werd toevertrouwd aan de tijdelijke vennootschap Louis De Wael NV - In Advance NV en betreft de voltooiing van de mezzanine en de patio. De werkzaamheden gingen van start op 13 januari 2011. Er werd een contractuele termijn van 58 kalenderweken bepaald. Die termijn werd voor een periode van 110 kalenderdagen opgeschort om de twee roltrappen van de openbare weg naar de mezzanine te kunnen installeren in de patio. Door de opschorting van de termijn kreeg de tijdelijke vennootschap een forfaitaire vergoeding van 187.477 euro, zoals bepaald in dossier 2111/XR.

Omdat een aantal studies niet waren uitgevoerd, werd een bijkomende termijn van 211 kalenderdagen toegekend en een extra bedrag uitgetrokken van 451.270 euro (eveneens op grond van dossier 2111/XR).

Aan de twee voornoemde termijnen moeten nog extra termijnen worden toegevoegd voor de uitvoering van werken die niet konden worden voorspeld bij de opstelling van het bijzondere bestek. Aangezien op 9 september werd vastgesteld dat de werkzaamheden niet waren voltooid, werd een proces-verbaal opgesteld. Het niet naleven van de termijn leidt ertoe dat de tijdelijke vennootschap vertragingsboetes krijgt opgelegd vanaf 10 september 2013.

De levering en plaatsing van de luifel over de patio ging van start op 5 augustus 2013, met een contractueel bepaalde termijn van 1 kalenderjaar.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme.**- Uw antwoord over het station Beurs is enigszins tegenstrijdig. Drie jaar geleden hebt u mij hetzelfde antwoord gegeven, namelijk dat het zo moeilijk is om een uitbater te vinden voor de toiletten. Als ik rechtstreeks met de

*En l'absence de certaines études, un délai complémentaire de 211 jours calendrier a été octroyé ainsi qu'un engagement complémentaire de 451.270 euros.*

*À ces deux délais viennent également se greffer des délais supplémentaires pour l'exécution de travaux non prévisibles lors de l'élaboration du cahier spécial des charges. Suite au constat que les travaux n'étaient pas achevés le 9 septembre 2013, un procès-verbal a été rédigé. Ce non-respect du délai donne lieu à l'application d'amendes de retard à partir du 10 septembre 2013.*

*Les travaux relatifs à la fourniture et à la mise en place de l'auvent au-dessus du patio ont commencé le 5 août 2013 pour un délai contractuel d'une année calendrier.*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme** (en néerlandais).- *Il y a trois ans, vous m'aviez déjà dit qu'il était difficile de trouver un exploitant pour les toilettes de la station Bourse. Selon la STIB, ce n'était pas sa tâche. À l'époque, vous m'aviez dit que cela allait*

MIVB spreek, krijg ik te horen dat zoiets niet tot haar taak behoort. U hebt destijds gezegd dat het in orde zou komen, maar we zijn nu drie jaar verder en er is nog niets gebeurd.

Blijkbaar is er dus nergens in Brussel iemand te vinden die een toilet kan en wil uitbaten, maar tegelijkertijd wilt u in alle nieuwe stations toiletten installeren. Het wordt een beetje belachelijk.

Uw antwoord over Rogier is nogal ingewikkeld. Er zijn verschillende redenen voor de vertraging van de werken. De laatste reden was blijkbaar dat de aannemer de termijnen niet respecteert. Hoeveel vertraging heeft dit project nu in totaal al opgelopen? Dat kan ik uit uw antwoord niet opmaken. Ik heb de indruk dat de vertraging zeer aanzienlijk begint te worden.

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

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Wat de uitbating van de toiletten betreft, is het niet aan mij om iemand te zoeken. De MIVB moet dat doen en heeft al verschillende pogingen ondernomen, maar blijkbaar vinden de kandidaten de verwachte opbrengst onvoldoende. Misschien moet er dan maar een systeem komen van betalende automatische toiletten en aanvullend een schoonmaakdienst die regelmatig langskomt.

In mijn antwoord over Rogier staat dat de werken van start gingen op 13 januari 2011. Volgens het contract zouden ze 58 kalenderweken duren, dus iets meer dan een jaar. De werken hebben echter stilgelegen voor het plaatsen van de roltrappen tussen de openbare weg en de mezzanine, enzovoort. De aannemer heeft een vergoeding gevraagd omdat door alle vertragingen de afgesproken termijnen niet werden nageleefd.

Op 9 september hadden de werken klaar moeten zijn. Dat was niet het geval. Daarom werd een proces-verbaal opgesteld. De tijdelijke vennootschap moet dus verdragingsboetes betalen.

De werken zijn nu bijna klaar. Het is de bedoeling dat de werken in het station zo snel mogelijk

*s'arranger, mais il ne s'est toujours rien passé.*

*Il n'y a manifestement personne qui souhaite exploiter des toilettes à Bruxelles, mais vous voulez en installer dans toutes les nouvelles stations. C'est un peu ridicule.*

*Votre réponse relative à la station Rogier est embrouillée. Plusieurs raisons expliquent le retard, et la dernière est manifestement que l'adjudicataire ne respecte pas les délais. Quel retard ce projet a-t-il déjà pris au total ?*

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

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais).*- *Ce n'est pas à moi de chercher un exploitant pour les toilettes, mais à la STIB, et les candidats estiment manifestement qu'ils ne peuvent pas en tirer des revenus suffisants. Nous devrions peut-être installer des toilettes automatiques payantes et faire appel à un service de nettoyage régulier en plus.*

*Les travaux à Rogier ont commencé le 13 janvier 2011 et, en vertu du contrat, ils étaient censés durer 58 semaines calendrier. Ils ont été suspendus, notamment pour le placement d'escalators. L'adjudicataire a demandé une indemnité parce que ces retards ne lui permettaient pas de respecter les délais prévus.*

*Les travaux auraient dû être achevés le 9 septembre. Comme ce n'était pas le cas, un procès-verbal a été dressé et l'association momentanée doit payer des indemnités de retard.*

worden voltooid.

**De heer Jef Van Damme.**- U antwoordt niet op mijn vraag. Hoeveel vertraging hebben de werken momenteel opgelopen?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- U kunt het toch natellen?

**De heer Jef Van Damme.**- U had het over 58 kalenderweken, maar dat zijn geen werkweken. De werken zijn in januari 2011 van start gegaan. Als je daar 58 weken bij telt, zit je maar iets meer dan een jaar verder.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Er zijn objectieve redenen waarom de werken vertraging hebben opgelopen. Over de termijnen is opnieuw onderhandeld. Sinds 10 september is de termijn verstreken. We hebben dus ruim 2 maanden vertraging.

**De heer Jef Van Damme.**- De werken zijn bovendien nog lang niet klaar.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Als u vanaf 10 september telt tot de definitieve voltooiing van de werken, weet u hoeveel vertraging de werken in totaal hebben opgelopen.

**De heer Jef Van Damme.**- Hoe lang zal het volgens u nog duren? U draait rond de pot in plaats van mij te antwoorden.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Het is de bedoeling dat alles zo snel mogelijk klaar is, nog voor het einde van deze regeerperiode. De luifel zal niet klaar zijn, maar die hoort ook niet bij het station.

**De heer Jef Van Damme.**- Dat weet ik. Maar de werken aan het station zullen dus binnen de zes maanden worden afgerond?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Hopelijk wel.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON**

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Combien de retard les travaux ont-ils pris jusqu'à présent ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Ne pouvez-vous pas compter ?*

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Vous avez parlé de 58 semaines calendrier, soit un peu plus d'un an, à partir de janvier 2011.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Les travaux ont pris du retard pour des raisons objectives. Le délai imparti pour les réaliser est arrivé à expiration le 10 septembre. Nous avons donc deux mois de retard.*

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Et les travaux ne sont pas encore achevés.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Si vous comptez le nombre de jours entre le 10 septembre et l'achèvement des travaux, vous aurez le nombre de jours de retard total de ces travaux.*

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *D'après vous, combien de temps ces travaux dureront-ils encore ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Cela devrait être fini d'ici la fin de la législature. L'auvent ne sera pas prêt, mais il ne fait pas partie de la station.*

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Les travaux dans la station seront donc achevés d'ici six mois ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Nous l'espérons.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON**



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

**betreffende "de doorlopende impasse".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *De burgemeester van Sint-Lambrechts-Woluwe zette onlangs samen met de Internationale Voetgangersfederatie (IFP) een project op voor een betere mobiliteit van fietsers en voetgangers op het gemeentelijke grondgebied, dat bestond uit het aanbrengen van verkeersborden die 'doorlopende wegen' aangeven.*

*Gemiddeld 88% van de doodlopende wegen in Sint-Lambrechts-Woluwe kan wel door fietsers of voetgangers worden gebruikt. Het project wil de zwakke weggebruiker dus enerzijds tonen dat bepaalde wegen speciaal voor hem toegankelijk zijn, en hem anderzijds aanzetten tot het gebruik van het netwerk van buurtpaden en -wegen.*

*De gemeente besliste dat boven de F 45-borden (doodlopende weg) de term 'doorlopende weg' zou worden aangebracht, samen met een afbeelding van een fiets of voetganger.*

*Doordat doodlopende wegen toegankelijk worden voor zwakke weggebruikers, zal het doorgaand verkeer in bepaalde wijken verminderen en zal ook het openbaar vervoer toegankelijker worden. In de Vlaamse gemeenten werden reeds meer dan 3.000 borden geplaatst en Sint-Lambrechts-Woluwe is de eerste Brusselse gemeente die een dergelijk project invoert.*

*Wat doen de andere gemeenten van het gewest?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Sint-Lambrechts-Woluwe heeft een uitstekend initiatief genomen door boven F 45-borden te vermelden of de weg toegankelijk is voor voetgangers en fietsers.*

*De wet van 10 juli 2013 die het verkeersbord*

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

**concernant "les impasses débouchantes".**

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

**Mme Danielle Caron.-** Le bourgmestre de Woluwe-Saint-Lambert a récemment développé un projet avec la Fédération internationale des piétons pour favoriser la mobilité des cyclistes et des piétons sur le territoire communal en signalant les "impasses débouchantes".

En moyenne, 88% des voies sans issue de la commune de Woluwe-Saint-Lambert ont des chemins praticables par les cyclistes ou les piétons. Ce projet a donc pour but, d'une part, de signaler aux usagers faibles que certains chemins leur sont accessibles et d'autre part, d'accroître l'utilisation du réseau des sentiers et des chemins vicinaux.

L'impasse "débouchante" est le terme choisi pour figurer au-dessus des panneaux de signalisation des voies sans issue (F 45). Il s'agit de l'image d'un vélo et d'un piéton disposée au-dessus de la barre rouge de la voie sans issue.

Développer des accès renforcés pour les usagers faibles limite la circulation de transit dans certains quartiers et développe la desserte du réseau des transports en commun, souvent encombrée. Déjà plus de 3.000 panneaux ont été disposés dans les communes flamandes et Woluwe-Saint-Lambert est la première commune bruxelloise à lancer ce projet.

Madame la ministre, qu'en est-il des autres communes de la Région de Bruxelles-Capitale ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je salue l'initiative de la commune de Woluwe-Saint-Lambert. L'idée d'inscrire la mention "voie sans issue" sur les plaques F 45 quand c'est le cas pour les piétons ou pour les cyclistes est excellente. Je me réjouis que nous ayons une commune pilote dans ce domaine.

*F 45 b invoert, heeft het over een "doodlopende weg, uitgezonderd voor voetgangers en fietsers" en niet langer over een "doorlopende weg".*

*De nieuwe bepaling werd aan alle gemeenten voorgesteld tijdens een vergadering van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

*De vzw Trage Wegen maakte op verzoek van het gewest een lijst op van alle steegjes, dienstwegen, impasses en kortere binnenwegen voor voetgangers voor het volledige grondgebied van het gewest, en realiseerde bovendien een kaart per gemeente. Op basis daarvan kon de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe de verkeersborden F 45 b plaatsen.*

*Een aanbeveling in die zin is overigens terug te vinden in de gemeentelijke voetgangersplannen en de gemeentelijke fietsplannen die worden opgesteld op basis van de audits Walkpad en Bypad, die talrijke gemeenten op dit moment laten uitvoeren.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *Door een wijziging aan de Wegcode mag men voormelde borden vanaf 18 augustus 2013 officieel gebruiken, al deed Vlaanderen dat al langer.*

*Aan de Vlaamse gemeenten werd voorgesteld om op de F 45-borden een sticker met de afbeelding van een voetganger en een fietser te kleven en ze op die manier om te vormen tot F 45b-borden. Kunnen dergelijke stickers niet verspreid worden in gemeenten die nog niet aan het project deelnemen?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Dat is een goed idee. We zullen het bestuderen. De gewestelijke inventaris van alle wegen die mogelijk een verkeersbord F 45b kunnen krijgen, is in de maak.*

La loi du 10 juillet 2013 insérant cette disposition dans le Code de la route et présentant la plaque à utiliser F 45 b parle de "voie sans issue à l'exception des piétons et des cyclistes" et non plus d'impasse débouchante.

Cette nouvelle disposition a été présentée lors d'une réunion de l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale sur les règlements complémentaires à toutes les communes.

Par ailleurs, le projet développé par Trage Wegen à la demande de la Région et consistant à relever toutes les ruelles, servitudes, impasses et raccourcis pour les piétons sur tout le territoire régional et à fournir une cartographie à toutes les communes, va permettre de mettre en place les plaques F 45 b de "voies sans issues à l'exception des piétons et des cyclistes". Cette recommandation reviendra d'ailleurs dans les plans piétons communaux et les plans vélos communaux rédigés à partir des audits Walkpad (Walking Policy Audit) et Bypad (Bicycle Policy Audit), que beaucoup de communes réalisent actuellement.

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

**Mme Danielle Caron.-** Je remercie la ministre pour son enthousiasme. Je voudrais relever que le Code de la route a été changé et que, depuis le 18 août 2013, on peut officiellement utiliser ces panneaux, même si la Flandre le faisait depuis longtemps.

Cette Région proposerait aux communes des autocollants, représentant un piéton et un cycliste, à ajouter aux panneaux F45 pour les transformer en F45b. Ce serait fort utile en Région bruxelloise, car cela permettrait d'emprunter les clos ou les impasses avec passage pour se rapprocher du lieu où l'on doit se rendre. De tels autocollants ne pourraient-ils pas être distribués aux communes qui n'ont pas choisi d'être des communes pilotes pour ce projet ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** C'est une bonne idée, nous allons l'étudier. La cartographie faisant l'inventaire de toutes les possibilités - impasses, ruelles, servitudes - est en préparation. Il serait intéressant de mettre à disposition des communes ces autocollants, qui ne coûtent pas très cher, afin d'indiquer qu'il y a quand même un

**Mevrouw Danielle Caron** (*in het Frans*).- *Alleen al in Sint-Lambrechts-Woluwe gaat het om 63 wegen.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES**

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

betreffende "het traject van de toekomstige tramlijn die de site van Tour en Taxis moet verbinden met Brussel-Noord".

**De voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Er staat de volgende jaren heel wat te gebeuren op het terrein van Tour & Taxis. Degelijke openbaarvervoersverbindingen zijn dan ook van essentieel belang. Bij voorkeur wordt daar al op voorhand voor gezorgd. Tour & Taxis moet makkelijk bereikbaar zijn voor buurtbewoners, pendelaars, cultuurliefhebbers en toeristen. Ook de projectontwikkelaars zijn trouwens vragende partij.

Voor de ontsluiting zal onder andere de toekomstige tram 11 zorgen, die het Noordstation rechtstreeks verbindt met Tour & Taxis en daarna verder rijdt naar Laken en Jette. Over het traject van de tram wordt al jaren druk gediscussieerd en ook gespeculeerd. In 2010 al maakte de regering het ontwerp bekend van de brug die de tram zal gebruiken om het kanaal over te steken, intussen beter bekend als Picardbrug. De brug is een goede zaak. Ook het traject tussen het Noordstation en Tour & Taxis, over de Bolivarlaan, is duidelijk.

Welke route zal de tram echter volgen voor de rest van het traject? Toen ik die vraag vorig jaar stelde, antwoordde u dat er een studie was uitgevoerd en dat interkabinettenwerkgroepen zich bogen over de diverse opties.

Heeft de regering intussen beslist over het definitieve traject van tram 11? Hoe ziet het

passage pour les piétons et les cyclistes.

**Mme Danielle Caron.**- Rien que dans la commune de Woluwe-Saint-Lambert, il y en a déjà 63.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES**

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

concernant "le tracé de la future ligne de tram censée relier le site de Tour et Taxis et Bruxelles-Nord".

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

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Il est important que le site de Tour & Taxis soit facilement accessible pour les riverains, les navetteurs et les touristes. Les promoteurs du projet sont également demandeurs de bonnes liaisons de transport public.*

*Le futur tram 11 reliera directement la gare du Nord et Tour & Taxis, et poursuivra son chemin jusque Laeken et Jette. Le tracé de ce tram fait l'objet de discussions et de spéculations depuis des années. Déjà en 2010, le gouvernement a annoncé son intention d'aménager une passerelle pour traverser le canal, mieux connue désormais sous le nom de "passerelle Picard". Nous savons également que le tram passera par le boulevard Bolivar. Mais qu'en est-il du reste du parcours ?*

*Le gouvernement a-t-il pris une décision concernant le tracé définitif du tram 11 ? Quel est le calendrier des travaux ? Le tram circulera-t-il entièrement en site propre ?*

*Y a-t-il une concertation avec De Lijn en vue d'adapter le tracé à la future ligne de tram en provenance de l'A12 ?*

*Quelle est la position des communes de Molenbeek et de Bruxelles-Ville par rapport au tracé définitif ? Ont-elles été associées à la décision ? Défendent-*

tijdschema eruit? Zal de tram over het hele traject een eigen bedding hebben?

Loopt er overleg met De Lijn om het traject af te stemmen op de toekomstige tramlijn van De Lijn over de A12? Beide partijen kunnen voordeel halen uit een gemeenschappelijke uitbating van het Brusselse traject aangezien de lijn een alternatief vormt voor de verzadigde A12 en Ring vanuit Vlaams-Brabant.

Welk standpunt nemen de gemeente Molenbeek en de stad Brussel in ten aanzien van het finale traject? Werden zij betrokken bij de besluitvorming? Verdedigen ze het traject bij de inwoners, zelfs als er parkeerplaatsen sneuvelen? Krijgen de omwonenden inspraak?

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- De regering sprak zich op 18 juli 2013 uit over een oriënteringsnota voor de tramlijn tussen Tour & Taxis en het Noordstation. Ze keurde het volgende tracé goed: Bockstaelplein en Bockstaellaan, Charles Demeerstraat, Tour & Taxis, Picardstraat, toekomstige Picardbrug, Simon Bolivarlaan, Noordstation.

De regering gaf haar principeakkoord om in het kader van de continuïteit van de tramprojecten Tour & Taxis en 71, de verbinding tussen die lijn en lijn 71 te maken. Ze geeft de MIVB en Mobiel Brussel de opdracht om de tracémogelijkheden te onderzoeken tussen het Noordstation en de Vijfhoek en hierbij overleg te plegen met de stad Brussel en de gemeente Sint-Joost-ten-Node. Dit kwam al aan bod toen we het over tram 71 hadden.

De regering draagt de MIVB en Mobiel Brussel op om de nodige studies te verrichten voor de stedenbouwkundige aanvragen, zodat de werken in 2015 kunnen worden aangevat voor de Picardbrug en in 2018 voor de rest van de lijn. De regering heeft bevestigd dat de lijn op haar volledige traject een hogere snelheid moet halen. Wat het doorkruisen van het park betreft, moeten die doelstellingen evenwel ondergeschikt zijn aan het gebruik van de groene ruimte (aangepaste snelheid, landschappelijke invoeging zonder fysieke hinderpalen, enzovoort).

*elles le tracé auprès des habitants, même si cela implique la suppression de places de stationnement? Les riverains ont-ils voix au chapitre ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Le gouvernement s'est prononcé le 18 juillet 2013 au sujet d'une note d'orientation qui définit le tracé suivant : la place et le boulevard Emile Bockstael, la rue Charles Demeer, Tour & Taxis, la rue Picard, la future passerelle Picard, le boulevard Simon Bolivar et la Gare du Nord.*

*Le gouvernement a marqué son accord de principe pour faire la jonction entre cette ligne et la ligne 71 et charge la STIB et Bruxelles Mobilité d'étudier les alternatives de tracé entre la gare du Nord et le Pentagone, en concertation avec les communes de Bruxelles-Ville et de Saint-Josse. Le gouvernement charge également la STIB et Bruxelles Mobilité de mener les études nécessaires visant à déposer les demandes de permis d'urbanisme, dans l'objectif de commencer le chantier en 2015 pour la passerelle Picard et en 2018 pour le reste de la ligne.*

*Les études de tracés des trams interrégionaux "Brabantnet" ont analysé différents tracés pour les différentes lignes. Une des alternatives envisagées pour la ligne en provenance de l'A12 emprunte effectivement le tracé du futur tram gare du Nord-Bockstael, mais aucune décision n'est encore prise.*

*Les communes concernées ont des positions divergentes : la commune de Molenbeek est plutôt favorable au tracé retenu, tandis que la Ville de Bruxelles y est plutôt défavorable. Les conséquences d'éventuelles suppressions*

In de studies omtrent de tracés van de intergewestelijke tramlijnen 'Brabantnet' werden voor de verschillende lijnen verschillende tracés bestudeerd. Een van de in overweging genomen mogelijkheden voor de lijn komende van de A12 volgt inderdaad het tracé van de toekomstige tram Noordstation - Bockstael. Er werd evenwel nog geen enkele beslissing genomen betreffende de tracés van het project Brabantnet.

De betrokken gemeenten hebben een uiteenlopend standpunt omtrent het gekozen tracé: Molenbeek is eerder gunstig gestemd en de stad Brussel eerder ongunstig. De gevolgen inzake het eventuele schrappen van parkeerplaatsen werden nog niet in detail bestudeerd.

De regering heeft beslist een ambitieus communicatie- en participatieplan uit te werken, gebaseerd op praktijkervaring in Frankrijk, en dit uit te voeren tijdens de volledige duur van het project. Het komt erop aan de nodige financiële en menselijke middelen in te zetten opdat het openbaar debat zich kan ontwikkelen tot een optimale dialoog. Op die manier kan er echte participatie tot stand komen. Het einddoel is dat het project kan rekenen op ruime publieke steun.

**De voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- U had het over een oriëntatienota. Kunnen we die inkijken? Of staat de tekst op de website van Mobiel Brussel?

U zegt dat de gemeente Molenbeek veeleer gunstig is gestemd en de stad Brussel veeleer ongunstig. Welke argumenten heeft de stad Brussel?

Ik vroeg u of de tram een eigen bedding zal krijgen over het volledige traject en of er parkeerplaatsen zouden sneuvelen. Ik denk bijvoorbeeld aan de Charles Demeerstraat in Laken. Die is niet erg breed. Als je daar tramsporen aanlegt in twee richtingen, moet je waarschijnlijk parkeerplaatsen opofferen. Hoe gaat u dat oplossen? Blijkbaar is daar nog niet over nagedacht.

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Er is wel al over dat probleem nagedacht, maar we zijn nog niet tot een conclusie gekomen. Mijn diensten

*d'emplacements de stationnement n'ont pas encore été étudiées en détail.*

*Le gouvernement a décidé d'élaborer un plan de communication et de participation ambitieux. Il s'agira de déployer les moyens financiers et humains nécessaires pour mener le débat public dans les meilleures conditions de dialogue.*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).**- *Vous parliez d'une note d'orientation. Pouvons-nous la consulter ?*

*Vous dites que la commune de Bruxelles-Ville est plutôt défavorable au tracé. Quels sont ses arguments ?*

*Je vous demandais si le tram circulera en site propre sur l'entièreté de son parcours et si cela impliquera la suppression de places de stationnement. La rue Charles Demeer, notamment, est trop étroite pour y aménager des voies de tram dans les deux sens sans devoir toucher aux emplacements de parking. Comment allez-vous résoudre ce problème ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *Mes services étudient toutes les options, mais nous n'avons pas encore abouti à une*

bestuderen allerlei opties en gaan na wat mogelijk is. De oriëntatienota over de tramlijn van Tour & Taxis naar het Noordstation krijgt de steun van de hele regering. Via het parlement zou u die tekst moeten kunnen inzien.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Dat is dikwijls een probleem. De parlementsleden krijgen vaak de beslissingen onder ogen, maar niet de bijlagen. Het zou beter zijn als we over de details konden beschikken. Misschien kunt u die als bijlage toevoegen aan het antwoord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- De beslissing is uiteindelijk wat telt. Daarin staat informatie over het tracé. In de oriëntatienota, die voorafgaat aan de beslissing, staan argumenten pro en contra. De beslissing zelf is dus het belangrijkste.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Kunt u het veeleer afwijzende standpunt van de stad Brussel toelichten?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Ik kan die vraag niet concreet beantwoorden. Ik moet het eens uitpluizen.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het door de T2000-trams  
veroorzaakte trillingsniveau".

**De voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *Het is niet de eerste keer dat de buurtbewoners klagen over de trillingen die trams van het type T2000 veroorzaken.*

*De MIVB levert inspanningen om die hinder te verminderen, maar de beste oplossing zou erin*

*conclusion. La note d'orientation est soutenue par l'ensemble du gouvernement. Vous devriez pouvoir la consulter par la voie parlementaire.*

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Les parlementaires reçoivent souvent les décisions, mais pas les annexes. Ce serait mieux si nous pouvions disposer des détails.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *La décision est finalement ce qui compte. La note d'orientation ne fait que présenter les arguments pour et contre.*

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Pouvez-vous expliciter la position plutôt défavorable de la Ville de Bruxelles ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Je ne suis pas en mesure de répondre concrètement à cette question.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le niveau de vibration généré  
par les trams T 2000".

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Ce n'est pas la première fois que le tram de type T 2000 donne lieu à des doléances de riverains au sujet des vibrations qu'il engendre, et il faut reconnaître que la STIB ne ménage pas ses efforts pour arriver à réduire ces désagréments mentionnés à maintes reprises. J'ai d'ailleurs déjà interpellé plusieurs fois sur le sujet.

*bestaan om de 51 trams, die niet massaal op het net worden ingezet, te vervangen. Dat gebeurt niet omdat de trams nog maar 20 jaar oud zijn en de normale levensduur 40 jaar bedraagt. Dit mag echter geen 20 jaar meer duren.*

*In het verleden heeft de MIVB in haar werkplaatsen oude trams aangepast en de capaciteit ervan verhoogd, zoals de trams van het type T4000. Overweegt de MIVB om de T2000-voertuigen van het net te halen en in samenwerking met de fabrikant om te bouwen tot een versie die minder hinder veroorzaakt?*

*Het imago van deze eerste reeks trams met een lage opstap is zeer slecht. Het lijkt me daarom niet meer dan normaal dat ook de fabrikant zijn steentje bijdraagt. De meeste problemen doen zich voor aan het Meiserplein, waar nochtans de modernste technieken zijn gebruikt om de trillingen te beperken.*

*Heeft de MIVB samen met de fabrikant onderzocht hoe die trillingen kunnen worden beperkt? Is de aanpassing van de tramstellen een haalbare optie?*

*De trams van het type T2000 rijden al een twintigtal jaar in het zuiden van Brussel. Waarom zijn er daar geen klachten en wel aan het Meiserplein?*

Certes, chacun est bien conscient qu'une solution radicale consisterait à envoyer ces 51 véhicules - qui ne sont pas utilisés de façon intensive sur le réseau - à la casse. Mais ces trams n'ont qu'une vingtaine d'années d'existence et la durée de vie normale des trams de notre réseau tourne autour des 40 ans.

Toutefois, il n'est pas possible de continuer pendant 20 ans à tenter d'atténuer d'une façon ou d'une autre les nuisances causées par le passage des T 2000.

Faut-il continuer à entretenir la polémique sur l'utilisation des T 2000 ou envisager de façon critique quel avenir réserver à ces véhicules qui, de surcroît, manquent de convivialité dans leur aménagement intérieur ?

Dans le passé, la STIB a procédé en ses ateliers au reconditionnement d'anciens tramways et créé des véhicules d'une plus grande capacité à partir de modèles standard. Tel fut notamment le cas des 43 trams de type 4000 réalisés dans les ateliers de la STIB.

La STIB, en concertation avec le fournisseur des T 2000, a-t-elle envisagé de retirer ces trams et de les transformer, avec le concours du fournisseur, en une version qui éliminerait la source des inconvénients que présentent les modèles T 2000 ?

N'est-il pas possible de récupérer de ceux-ci toute l'électronique et les autres composants récupérables, qui pourraient alors être montés dans de nouvelles structures ?

Il est incontestable que le fournisseur des T 2000 peut aussi contribuer à un certain effort pour effacer l'image de marque déplorable de ces premiers véhicules à plancher surbaissé !

Aujourd'hui, les doléances se retrouvent essentiellement du côté de la place Meiser, où l'infrastructure a pourtant été réalisée suivant des méthodes modernes (tapis antivibratoires) réduisant les effets de vibration lors du passage d'un tram.

Dès lors, la STIB a-t-elle examiné de façon détaillée avec le fournisseur les possibilités d'éliminer de façon durable les inconvénients engendrés par ces véhicules T 2000 ? Une solution de reconditionnement est-elle réaliste ?

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Er zijn inderdaad problemen met trillingen sinds de trams van het type T2000 in 1993 in gebruik werden genomen. De oorzaak is de koppeling tussen de aandrijfwielen en de motor. Daarvoor bestaat niet direct een oplossing. De constructeur heeft alle mogelijkheden onderzocht, samen met externe experts, maar zonder resultaat.*

*Daarom heeft de MIVB sinds begin deze eeuw technieken ontwikkeld om er bij de heraanleg van wegen voor de beperking van de trillingen. In 2004 heeft de MIVB daarover een overeenkomst afgesloten met Leefmilieu Brussel.*

*De gemiddelde levensduur van een tramspoor bedraagt 20 tot 25 jaar. De trams T2000 zullen nog rijden tot ongeveer 2033. Tegen 2025 moet het hele netwerk heraangelegd zijn, zodat de overlast door trillingen overal minder zal zijn. Dat geldt overigens ook voor andere types van trams.*

*Het Meiserplein is gelukkig een uitzonderlijk geval. Ook elders zijn er klachten geweest over de T2000, maar telkens kon een aanpassing aan de rails de problemen verhelpen.*

*Zoals gezegd is het geen oplossing om de T2000 te verbouwen omdat alle mogelijkheden al uitgeprobeerd zijn. In de jaren '50 en '60 konden onze technici nog uit twee bestaande trams een nieuwe bouwen, maar tegenwoordig is dat technisch niet meer mogelijk en als het al zou kunnen, zou het in elk geval erg duur zijn.*

*Onze technische ploegen werken wel aan de binneninrichting en het comfort. De trams T2000 worden helemaal opgekalefaterd.*

Pourquoi, pendant une vingtaine d'années, les trams T 2000 ont-ils circulé (et continuent d'ailleurs à le faire) dans le sud de Bruxelles sans donner lieu à des doléances répétées alors que, place Meiser, celles-ci se font particulièrement vives ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Dès la mise en service des trams T2000 en 1993, les problèmes de transmission des vibrations au passage des trams sur les appareils de voie ont été identifiés et, depuis lors, plusieurs démarches ont été entreprises vis-à-vis du constructeur afin d'appliquer une solution aux véhicules mêmes. Sachant que le problème est lié à la conception même des roues motrices, associées au moteur sans bogie classique, les possibilités de modification sont quasiment inexistantes.

Des expériences ont été tentées avec des bandages différents pour les roues de ces trams, mais celles-ci n'ont pas permis d'amélioration significative. En tout cas, toutes les possibilités de correction du matériel roulant ont été examinées en profondeur avec le constructeur, avec l'appui d'expertises externes indépendantes.

C'est une des raisons pour lesquelles, depuis le début des années 2000, la STIB a développé des techniques visant à réduire la transmission des vibrations au passage des trams lors du renouvellement des voies comme des extensions de réseau. Les objectifs qualitatifs ont été transcrits dans la convention signée entre la STIB et Bruxelles Environnement en 2004.

Sachant que la durée de vie moyenne des voies de tram oscille entre 20 et 25 ans, on peut considérer que la totalité du réseau aura été traitée à l'horizon 2025. Ce travail n'est pas seulement utile au passage des T2000 sans nuisances pour les riverains, il bénéficie à l'ensemble des trams en circulation.

Sachant que les T2000 sont appelés à rouler jusqu'en 2033, ces efforts seront largement profitables à leur exploitation sans nuisances pour les riverains.

Le cas particulier de la place Meiser est fort heureusement isolé et lié à un contexte très



spécifique que l'on n'a pas rencontré ailleurs sur le réseau. Contrairement à ce que vous dites, il y a eu des plaintes relatives aux lignes exploitées en T2000 ailleurs sur le réseau, mais dans tous les cas, lors du renouvellement des rails avec dispositif antivibrations, les problèmes ont été résolus.

Un reconditionnement des T2000 à l'instar de ce qui avait été fait dans les années 1950 et 60 dans les ateliers de la STIB ne serait plus possible aujourd'hui et n'apporterait, en outre, pas de solution au problème auquel nous sommes confrontés, puisqu'il s'agit d'un problème conceptuel des bogies et des roues.

Les trams modernes contiennent aujourd'hui une technologie de pointe d'une tout autre nature que celle qui équipait les trams des années 50. À cette époque, nos techniciens étaient capables de construire de nouveaux trams avec deux anciens mis ensemble avec une caisse supplémentaire. Une telle prouesse ne serait plus possible aujourd'hui.

Un tel choix permettrait certes d'agrandir les T2000 qui souffrent aussi de leur petite taille, mais ne permettrait pas de résoudre le problème des vibrations, et ce pour un coût impossible à amortir sur la durée de vie restante de ces trams.

Toutefois, nos équipes sont attentives à l'agencement intérieur des trams. Cela ne résout pas le problème des vibrations, mais nous essayons de l'améliorer, ainsi que le confort. Vous aurez remarqué que les trams T2000 subissent un *lifting* en profondeur, comprenant le renouvellement des sièges, du revêtement intérieur et de la peinture extérieure.

**De voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *Ik ben het er niet mee eens dat de nieuwe rails geen trillingen meer veroorzaken. Bewoners van de Waaglaan klagen zelfs dat er sinds de vervanging van de rails meer trillingen zijn. Er is dus wel degelijk een probleem, dat u moet erkennen en aanpakken.*

- *Het incident is gesloten.*

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Merci pour vos réponses. Je ne peux pas être d'accord avec vous quant aux nouveaux rails, qui n'occasionneraient plus de vibrations. Avenue du Pesage, par exemple, plusieurs riverains ont expliqué qu'ils avaient des problèmes de vibrations, et même plus depuis la pose des nouveaux rails.

Mme la ministre, il ne suffit pas de dire que le problème n'existe pas pour qu'il disparaisse.

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**betreffende "het MIVB-project voor het  
aanleggen van een eigen bedding voor trams  
in de Fiennesstraat".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven** (*in het Frans*).- *De MIVB heeft een ontwerp voorgesteld voor een trambedding in de Anderlechtse Fiennesstraat, opdat de trams er vlotter zouden kunnen doorstromen. Niemand zal betwijfelen dat er maatregelen moeten worden genomen om de doorstroming van trams en bussen te verbeteren.*

*In het geval van de Fiennesstraat gaat het echter om een erg kort stukje van het tracé, zodat je je de vraag moet stellen of de aanleg van een trambedding er werkelijk zinvol is. Het Anderlechtse gemeentebestuur keurde het voorstel op 9 juli 2013 af en eiste dat eventuele werken gepaard zouden gaan met een reorganisatie van de verkeerssituatie op het Baraplein. Die is namelijk zeer verwarrend, waardoor tram 81 er vaak tijd verliest.*

*Zo'n reorganisatie valt echter onder de bevoegdheid van Mobiel Brussel. De MIVB zou er niet bij worden betrokken.*

*Op steeds meer plaatsen in de stad worden rotondes aangelegd, maar voor de heraanleg van het Baraplein wordt geen beroep gedaan op Beliris. Het verkeer loopt er in de war omdat voertuigen die de Barastraat verlaten, voorrang hebben op de rest. Dit hindert het openbaar vervoer.*

*Er liggen nog tramsporen die sinds de afschaffing van tram 62 niet meer worden gebruikt. Ik vraag me af of daar rekening mee wordt gehouden.*

*Met het oog op vlotter verkeer is een totaalvisie op de verkeerssituatie in de Fiennesstraat en het*

**QUESTION ORALE 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 "le projet de la STIB d'aménager  
un site propre pour trams rue de Fiennes".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** La STIB a présenté un projet d'aménagement des voies de tram à la rue de Fiennes afin d'améliorer la vitesse commerciale du tram empruntant cette artère. Personne ne conteste le bien-fondé de la recherche de solutions afin de pouvoir augmenter la vitesse commerciale des trams et bus dans notre ville.

En ce qui concerne le tronçon assez réduit de la rue de Fiennes, il est utile de se demander quelle réelle amélioration apporterait la mise en site propre dans un sens de la voie de tramway. À cet égard, le collège anderlechtois a rejeté, en date du 9 juillet 2013, la proposition d'aménagement des voies de tram et a exigé que ces travaux soient associés à un projet de réorganisation de la place Bara.

Cette suggestion me semble d'autant plus pertinente que la circulation est confuse à la hauteur de la place Bara, ce qui provoque de réguliers ralentissements des trams de la ligne 81.

Il semblerait que l'éventuel aménagement de la place Bara soit du ressort de Bruxelles Mobilité et que la STIB ne serait pas consultée à ce sujet.

Alors que de plus en plus de ronds-points sont aménagés en différents endroits de la ville, de façon parfois un peu légère, le rond-point Bara a été éliminé du vaste chantier pour lequel des fonds Beliris ont été utilisés. La fluidité du trafic n'est pas favorisée place Bara, la priorité étant donnée aux véhicules débouchant de la rue Bara et les véhicules de transports publics étant gênés dans leur progression.

Certains faisceaux de voies sont devenus sans

*Baraplein essentieel. Overweegt u om de plannen voor de Fiennesstraat uit te breiden en ook rekening te houden met het Baraplein?*

*Was het echt nodig om de rotonde op het Baraplein af te schaffen? Waarom liggen er nog tramrails die niet worden gebruikt?*

*Is het niet beter om een uitgebreide studie te laten uitvoeren waarin ook rekening wordt gehouden met de situatie op het Baraplein? Zo kan er naar een algemene oplossing voor de mobiliteit in de omgeving van het Zuidstation worden gestreefd.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Er loopt inderdaad een studie voor de heraanleg van de Fiennesstraat. Dit project sluit aan bij het Avantiprogramma en heeft tot doel de doorstroming van de trams te verbeteren, vooral in de richting van het Zuidstation, bijvoorbeeld dankzij een eigen bedding of eenrichtingsverkeer behalve voor de tram.*

*De MIVB is verantwoordelijk voor dit project, in nauwe samenwerking met Mوبiel Brussel. Aangezien het past in het Avantiprogramma is de investering opgenomen in de gewestelijke begroting. Het begeleidingscomité met vertegenwoordigers van de gemeente Anderlecht zal zo snel mogelijk samenkomen.*

*De problematiek van het Baraplein hangt immers rechtstreeks samen met die van de Fiennesstraat. Mوبiel Brussel werkt aan een strategische nota voor dit stadsdeel, waaruit voorstellen van heraanleg zullen voortvloeien. Het*

utilité à la suite de la suppression de la ligne de tram 62. On est en droit de se demander s'il existe une réelle programmation prenant en compte les aménagements prévus au réseau de transport public.

Il est indispensable qu'une réflexion d'ensemble soit menée, intégrant à la fois la place Bara et la rue de Fiennes, dans l'optique d'une meilleure fluidité du trafic, et plus particulièrement des transports publics.

Compte tenu du rejet par la commune d'Anderlecht du projet de la STIB concernant le réaménagement de la rue de Fiennes, est-il possible d'élargir la portée de ce projet en incluant d'ores et déjà la place Bara ?

Fallait-il supprimer le rond-point Bara ? Pourquoi maintenir des faisceaux de rails inutilisés sur la place Bara ?

La création d'un site propre pour le tram à la rue de Fiennes ne mérite-t-il pas une étude plus large qui englobe la place Bara, afin de trouver une solution globale de mobilité dans cette zone contiguë à la gare du Midi ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La rue de Fiennes fait en effet l'objet d'une étude de réaménagement. Ce projet s'inscrit dans le programme Avanti, afin d'y améliorer les conditions de circulation des trams de la ligne 81. Le projet prend également en compte le besoin de renouvellement des voies à cet endroit.

Le projet de réaménagement à l'étude vise à fluidifier la circulation des trams, surtout en direction de la gare du Midi. Cette fluidification peut se réaliser suivant différents scénarios. La réalisation d'un site propre pour le tram ou encore la mise en sens unique excepté pour les trams sont des possibilités parmi d'autres.

En tout cas, ce projet est piloté par la STIB en étroite collaboration avec Bruxelles Mobilité. Vu que le projet s'inscrit dans le programme Avanti, l'investissement est prévu au budget régional. Le comité d'accompagnement, avec des représentants de la commune d'Anderlecht, se réunira dans les

*begeleidingscomité zal die onderzoeken.*

*De heraanleg van de Fiennestraat, en in het bijzonder de vernieuwing van de tramsporen, mag geen vertraging oplopen en moet stroken met de toekomstige heraanleg van het Baraplein. Of er een rotonde komt en of de tramsporen behouden blijven, ligt ter bespreking.*

*Beide projecten zijn prioritair. De huidige situatie is zeer problematisch. In 2006 had de regering de Fiennestraat overigens al geselecteerd als een van de prioritaire projecten in het kader van het Vicomprogramma 2006-2010. De MIVB formuleerde onmiddellijk een voorstel van heraanleg voor de Fiennestraat met een eigen bedding voor de tram.*

*Daarnaast heeft een extern studiebureau een vergelijkend onderzoek gedaan tussen de diverse opties, waaronder de omvorming tot eenrichtingsweg.*

*De MIVB heeft de mogelijkheden voor de heraanleg van de Fiennestraat voorgesteld aan het college op 9 juli 2013. Daarbij wees het college terecht op de verkeersproblemen op het Baraplein.*

*Het is misschien jammer dat de rotonde op het Baraplein is verdwenen maar men mag de huidige heraanleg niet in twijfel trekken zonder de volledige omgeving van het Zuidstation in aanmerking te nemen. Daarvoor wordt er immers net een richtschema opgesteld.*

*Naar aanleiding van de opmerkingen van het college heeft de MIVB in overleg met Mobiel Brussel kortetermijnvoorstellen geformuleerd om de situatie op het Baraplein te verbeteren. Een mogelijkheid zou erin bestaan de bussen van De Lijn de Ernest Blerotstraat te laten uitrijden zodat ze niet langer moeten afslaan op het Baraplein en daarbij het verkeer afsnijden.*

*De MIVB bestudeert hoe de heraanleg van de Fiennestraat in overeenstemming gebracht kan worden met de wensen van het college. Dat voorstel zal worden besproken, evenals de andere oplossingen die worden aanbevolen door Mobiel Brussel.*

*Ik ben er zeker van dat we een consensus kunnen vinden en dat we de tramsporen in de Fiennestraat*

*meilleurs délais.*

La place Bara est en effet directement liée à la problématique de la rue de Fiennes. Une note stratégique à ce sujet est en cours d'élaboration, tenant compte de l'étude pilotée par l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) dans le cadre du schéma directeur pour la gare de Midi.

C'est Bruxelles Mobilité qui dresse la note stratégique. Sur la base de cette note, des propositions de réaménagement seront faites et un comité d'accompagnement se réunira également pour discuter de ces propositions. Il est évident que la commune d'Anderlecht fait intégralement partie de ce comité.

Néanmoins, il est nécessaire de souligner que le réaménagement de la rue de Fiennes, et surtout le renouvellement des voies de tram, ne peuvent être retardés. La proposition pour la rue de Fiennes retenue - et qui fera bien l'objet d'une demande de permis d'urbanisme - doit être compatible avec le futur réaménagement de la place Bara et y permettre une nette amélioration de la gestion de la circulation.

La demande de permis d'urbanisme pour la place Bara inclura l'étude d'un rond-point et du maintien ou non des voies de tram.

En tous les cas, les deux projets sont considérés comme prioritaires, tant au niveau du programme Avanti qu'au niveau de sécurité et de fluidité dans la zone. Depuis de nombreuses années, il est établi que la progression des trams dans la rue de Fiennes en direction de la gare du Midi est très problématique.

En 2006, le gouvernement avait d'ailleurs retenu la rue de Fiennes parmi les projets prioritaires du programme Vicom 2006-2010. Dans la foulée, la STIB avait déjà formulé une proposition de réaménagement de la rue de Fiennes, prévoyant la réalisation d'un site propre au profit du tram.

Une étude a également été confiée par la STIB et la Région à un bureau d'études externe afin d'envisager et de comparer les différentes solutions possibles, en ce compris des mesures de trafic visant, entre autres, à mettre la rue de Fiennes en tout ou partie à sens unique en direction des

*binnen de geplande termijn kunnen vernieuwen. Bij die gelegenheid zullen we de ongebruikte sporen op het Baraplein verwijderen.*

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven** (*in het Frans*).- *Ik begrijp dat de MIVB een nieuw voorstel zal doen dat ook een impact zal hebben op het Baraplein. In dit dossier duiken voortdurend nieuwe elementen op. Ik pleit ervoor om eerst een totaalvisie uit te werken in de vorm van het richtschema zodat er een evenwichtige en efficiënte oplossing kan worden gevonden. Al te vaak gebeurt*

faubourgs.

C'est sur cette base que la STIB a présenté au collège les différentes hypothèses d'aménagement envisageables pour la rue de Fiennes, le 9 juillet dernier. Le collège a, à juste titre, attiré l'attention sur les dysfonctionnements du carrefour entre la place Bara, la rue Bara et la rue de Fiennes lors de cette réunion.

On peut sans doute déplorer la suppression de l'ancien rond-point de la place Bara il y a quelques années, mais il serait tout aussi inadéquat de remettre en question, dans la précipitation, l'aménagement actuel en dehors d'une réflexion plus globale sur l'ensemble des abords de la gare du Midi. Comme vous le savez, c'est entre autres l'objet de l'étude de schéma directeur dont le travail vient de débiter sous la direction de l'ADT.

Suite aux remarques exprimées par le collège concernant la rue de Fiennes, la STIB a réétudié la question et formulé en concertation avec Bruxelles Mobilité des propositions à court terme d'amélioration du fonctionnement de la place Bara. Une possibilité serait de faire sortir les bus de De Lijn par la rue Ernest Blérot afin que ceux-ci ne doivent plus virer dans la place Bara en coupant tout le trafic.

Quant à la rue de Fiennes, la STIB étudie un profil d'aménagement compatible avec les souhaits exprimés par le collège. Cette proposition sera mise en discussion parmi les autres solutions préconisées par Bruxelles Mobilité. Je ne doute pas qu'un consensus puisse être trouvé sur cette question, afin de permettre le renouvellement des voies de tram de la rue de Fiennes dans les délais prévus, compte tenu de leur usure. Il va de soi qu'à l'occasion de ces travaux les voies inutilisées sur la place Bara pourront être retirées.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.**- J'entends qu'une nouvelle proposition va être formulée par la STIB, comprenant aussi un certains nombres d'aspects liés à la place Bara, sur laquelle débouche la rue de Fiennes.

Pas plus tard qu'hier, cependant, d'autres questions ont surgi concernant la portion de gare côté Bara,

*in Brussel het omgekeerde en is het overkoepelend plan een samenraapsel van lapmiddelen.*

*De mobiliteit rond het Zuidstation is een ware evenwichtsoefening waarbij ten minste vier gemeenten betrokken zijn: Brussel-Stad, Sint-Gillis, Anderlecht en Vorst. De globale analyse mag niet in de war worden gestuurd door beslissingen die in feite nog wel even hadden kunnen wachten. Het richtschema zal niet lang meer op zich laten wachten.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Ik ben het in grote lijnen met u eens. Ik hoop dat de studies opschieten, want de rails moeten dringend worden vervangen.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**betreffende "de vraag om informatie van de Europese Commissie over de steun aan de Belgische havens".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven** *(in het Frans).*- *De Europese Commissie heeft aan de 28 lidstaten een vragenlijst van 40 bladzijden gestuurd*

qui doit aussi faire l'objet de modifications. On est en train de toucher à pas mal d'éléments de mobilité autour de la gare du Midi. Dans la mesure du possible, il serait vraiment préférable d'attendre l'aboutissement du schéma directeur et d'avoir une vision globale avant de toucher par bribes et par morceaux à la mobilité de ce quartier.

On sait comment ça va à Bruxelles : on finit par adapter des projets globaux en fonction d'un certain nombre de situations qui ont émergé peu à peu. Pour qu'une situation concertée, harmonieuse et performante puisse émerger autour de la gare, il faut une solution globale qui ne soit pas perturbée par des décisions parcellaires, qui auraient de facto des conséquences sur l'opérationnalité du volet mobilité du réaménagement de la gare du Midi.

C'est un volet extrêmement délicat, qui a des incidences sur quatre communes au moins : Bruxelles-Ville, Saint-Gilles, Anderlecht et Forest. Il ne faut pas perturber cette analyse globale par des décisions qui pourraient être reportées, d'autant plus que nous attendons pour très bientôt les conclusions du schéma directeur.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je suis globalement d'accord. J'espère que ces études avanceront vite, car il y a une urgence très réelle : l'usure des rails et la nécessité de leur remplacement.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE 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 demande d'information par la Commission européenne au sujet des aides accordées aux ports belges".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.**- La Commission européenne a adressé aux ports belges ainsi qu'à d'autres ports étrangers un questionnaire de

*om na te gaan welke overheidssteun de zee- en binnenhavens genieten. Op basis van die informatie wil de Commissie het systeem van overheidssteun herzien om concurrentievervalsing te voorkomen.*

*De vragenlijst vloeit voort uit het actieplan dat de Europese Commissie in mei 2013 voor de havens heeft aangenomen.*

*De vragenlijst werd in juli 2013 verstuurd en de havens kregen een maand de tijd om de vragen te beantwoorden. De Commissie heeft de havens bovendien gevraagd om mee te delen met welke uitdagingen zij op korte en langere termijn zullen worden geconfronteerd.*

*Is die vragenlijst aan de Haven van Brussel doorgegeven? Heeft de Haven van Brussel een antwoord gegeven? Kan dat aan het parlement worden bezorgd?*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *De Haven van Brussel heeft inderdaad een vragenlijst van de Europese Commissie ontvangen over toegekende steun en tijdig een antwoord op die vragen ingediend.*

*De vragenlijst bevat meer dan 40 vragen over onder meer de vorm van eigendom en exploitatie, marktontwikkelingen en de aanpak voor investeringen in infrastructuur. Ik zal enkel de meest essentiële elementen uit het antwoord van de haven toelichten, maar als u dat wenst, kan ik u de volledige lijst bezorgen.*

*Op de vraag welke activiteiten rendabel zijn en welke activiteiten overheidssteun nodig hebben, heeft de haven geantwoord dat cargobehandeling, transport, opslag, logistiek en riviercruises tot de*

40 pages afin de déterminer les aides publiques dont bénéficient les ports européens, dont les ports belges.

Elle voudrait ainsi disposer d'informations sur les aides publiques et avantages fiscaux dont bénéficient les infrastructures portuaires. Ces investigations visent tant les ports maritimes que les ports fluviaux et ont pour objectif de revoir le système des aides d'État et éviter ainsi des distorsions de concurrence.

Rappelons que la Commission européenne a adopté en mai 2013 un plan d'action concernant les ports, précisant son intention de clarifier la notion d'aides se rapportant au financement des infrastructures.

Ce questionnaire a été envoyé aux ports en juillet 2013 et une réponse était demandée en août de cette même année. La Commission demande par la même occasion aux ports de donner un avis sur les grands défis auxquels seront confrontés les ports dans les cinq prochaines années et au-delà. Ce questionnaire a été adressé aux 28 États membres.

Mme la ministre, le questionnaire préparé par la Commission européenne concernant les ports a-t-il été transmis au Port de Bruxelles ? Une réponse a-t-elle été donnée par le Port ? Dans l'affirmative, cette réponse peut-elle être communiquée au parlement ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Le Port de Bruxelles a, en effet, reçu un questionnaire de la Commission européenne comportant une série de questions sur l'aide accordée au Port. Le Port de Bruxelles a remis une réponse à ce questionnaire dans les délais impartis.

Le questionnaire contient plus de 40 questions sur, notamment, la forme de la propriété et l'exploitation, les développements du marché et l'approche des investissements dans l'infrastructure. Vu l'étendue du questionnaire, je reprendrai les éléments principaux des réponses formulées par le Port. Si vous souhaitez consulter l'intégralité des réponses, je vous ferai parvenir le texte complet.

À la question posée par la Commission européenne de savoir quelles sont les activités rentables et les

*rendabele activiteiten horen, maar in Brussel niet door de havenautoriteit worden uitgevoerd.*

*De niet-rendabele activiteiten waarvoor de haven instaat, zijn onder meer de baggeractiviteiten, het algemeen onderhoud van de waterweg, het bedienen van de sluizen en bruggen en de bouw van kades.*

*De inkomsten van de haven zijn afkomstig uit concessies, toelatingen voor het gebruik van haveninfrastructuur, havenvergoedingen en dotaties van het Brussels Gewest.*

*De toekenning van de concessies gebeurt via een procedure met openbare bekendmaking, een oproep tot kandidaten of onderhandelingen met de kandidaten. De tarieven voor de concessies zijn volledig transparant en gaan gepaard met andere voorwaarden zoals overslag per waterweg en boetes bij niet-naleving van de voorwaarden.*

*Wat de uitdagingen betreft, heeft de haven geantwoord dat het voor haar belangrijk is om een actieve rol te blijven spelen in duurzame stedelijke logistiek en om nieuwe vormen van vervoer te ontwikkelen, zoals pallets en roll-on roll-off. De haven wil eveneens gezamenlijke strategieën ontwikkelen met zeehavens.*

*De Europese Commissie vroeg ook de mening van de haven over de nood aan overheidssteun voor haveninfrastructuur en of dit de werking van private havendiensten niet in het gedrang brengt. Volgens de Haven van Brussel is het belangrijk dat de overheid blijft investeren in baggeren, onderhoud en het bouwen van kades omdat deze functies van openbaar nut zijn en omdat het de toekomst van de binnenvaart als duurzame transportwijze verzekert.*

activités qui nécessitent une aide de la part de l'État, le Port a répondu que l'acheminement par cargo, le transport, le stockage, la logistique, les croisières fluviales, etc., relèvent des activités rentables, mais que celles-ci ne sont pas mises en œuvre par les autorités portuaires à Bruxelles.

Les activités non rentables dont le Port est responsable sont notamment les activités de dragage, l'entretien général de la voie d'eau, la desserte des écluses et des ponts et la construction de quais.

Les revenus générés par le Port proviennent des concessions, des autorisations du Port pour l'utilisation de l'infrastructure portuaire, des indemnités du Port et des dotations de la Région de Bruxelles-Capitale.

La Commission européenne a demandé des explications quant à l'octroi de concessions. Le Port de Bruxelles attribue des concessions sur la base d'une procédure avec publicité ou via un appel à candidatures et via une procédure négociée avec candidats. Les tarifs des concessions sont entièrement transparents et s'accompagnent d'autres conditions, comme le transbordement sur la voie d'eau et la perception d'amendes en cas de non-respect des conditions.

La Commission européenne a questionné le Port sur les principaux défis qu'il va être amené à relever au cours des prochaines années. Le Port indique qu'il est important pour lui de continuer à jouer un rôle actif dans la logistique urbaine durable et de développer de nouvelles formes de transport comme les palettes et les "Ro-Ro" (navires rouliers). Le Port souhaite également développer des stratégies communes avec des ports maritimes.

La Commission européenne a également demandé l'avis du Port en ce qui concerne le besoin en aide publique dans l'infrastructure portuaire, et si cette aide ne met pas en danger le fonctionnement des services portuaires privés. Le Port de Bruxelles estime qu'il est important que le secteur public continue à investir dans le dragage, l'entretien, la construction de quais, etc., parce que ces fonctions sont d'intérêt public et parce que cet investissement assure l'avenir de la flotte intérieure en tant que moyen de transport durable.

La présence d'un port intérieur génère des effets



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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven** (*in het Frans*).- *Het zou bijzonder interessant zijn om het volledige document te ontvangen.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de achteruitgang van de  
reïssnelheid van bus 95".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Lijn 95 is de op een na drukste buslijn van de MIVB. Helaas gaat het steeds verder bergaf met de reïssnelheid van die lijn. Tijdens de ochtendspits bedraagt de gemiddelde snelheid soms minder dan 10 km/u.*

*De ellende begint al in Elsene. Alsof de situatie in de Kroonlaan nog niet chaotisch genoeg is, wordt daar nu een gebouw opgetrokken, zodat de bus- en fietsstrook er nog maandenlang onbruikbaar zal zijn.*

*In Brussel-Stad is het chaos troef sinds de eindhalte van bus 95 van de Beurs naar Anneessens werd verhuisd, waardoor de bussen nu een heel eind moeten omrijden en veel tijd verliezen.*

positifs pour la Région et sa population en éliminant les effets négatifs du transport routier, en promouvant la distribution urbaine durable, en créant des emplois et de la croissance économique et en offrant des possibilités de tourisme sur le canal.

Ces éléments de réponse résument en grande partie la réponse formulée par le Port de Bruxelles à la Commission européenne. Nous vous fournirons la note entière.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.**- Je suis très intéressé par ce document, tout comme mes collègues de la commission.

*- 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 "la dégradation de la vitesse  
commerciale du bus 95".**

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

**Mme Céline Delforge.**- Le bus 95 représente la seconde ligne la plus fréquentée du réseau bus de la STIB. Malheureusement, la vitesse commerciale de cette ligne se dégrade encore et toujours au point que certains matins, la vitesse moyenne d'un trajet passe sous la barre des 10 km/h ! Il s'agit d'un excellent incitant au jogging !

Voyons ce qu'il en est sur le territoire d'Ixelles tout d'abord. Outre la situation chaotique habituelle, un chantier privé de longue durée s'est installé sur l'avenue de la Couronne et condamne depuis des mois la bande réservée aux bus et aux vélos sur le pont de ladite avenue.

Sur le territoire de la Ville de Bruxelles, la situation est structurellement chaotique depuis le

*Wegens problemen met het wegdek op de Zavel en vooral in de Joseph Stevensstraat moeten de bushaltes er voortdurend worden verplaatst. Niemand weet nog waar de bus precies zal stoppen.*

*Hoe zit het met de besprekingen tussen de MIVB en Brussel-Stad over het veranderen van de rijrichting voor de bus? Eist de MIVB dat de eindhalte van bus 95 opnieuw aan de Beurs komt? Ik heb geruchten opgevangen dat de stad Brussel voortaan zo weinig mogelijk eindhaltes in de Vijfhoek wil. Dat is een groot probleem.*

*Waarom worden de haltes in de Joseph Stevensstraat en de Grote Zavel voortdurend verplaatst? Wordt de aannemer of de bouwmeester van de werf in de Kroonlaan gedwongen om een compensatie te betalen voor het feit dat de bus- en fietsstrook onbruikbaar is door zijn werf? Of moet de samenleving en de MIVB in het bijzonder maar opdraaien voor het probleem? Wordt hij onder druk gezet om zijn werf spoedig af te werken?*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Het nieuwe gemeentebestuur van Brussel-Stad besliste om de voorstellen uit het gemeentelijke mobiliteitsplan voor de Vijfhoek, dat door de vorige meerderheid werd ingevoerd, opnieuw onder de loep te nemen. Er worden nieuwe metingen georganiseerd. Het gemeentebestuur richtte een begeleidingscomité op dat het mobiliteitsplan voor de Vijfhoek moet bijsturen. Mobiel Brussel en de MIVB zijn in dat comité vertegenwoordigd.*

*De besprekingen over de busroutes, eindhaltes,*

déménagement du terminus de la Bourse vers Anneessens, qui a entraîné une déviation par la rue des Alexiens, la place de la Chapelle et la rue Stevens dans le sens ville-faubourg. Vous aviez d'ailleurs révélé, lors d'une commission, que ce détour avait augmenté le temps de parcours des bus à cet endroit.

De plus, les faiblesses de la voirie à hauteur du Sablon, et en particulier de la rue Stevens, conduisent à des déplacements permanents des arrêts, à tel point que même l'utilisateur fréquent n'est plus capable de savoir où s'arrêtera le bus.

C'est pourquoi, Mme la ministre, je souhaiterais savoir où en sont les discussions entre les services techniques de la STIB et de la Ville de Bruxelles au sujet du contresens des bus. Le rétablissement du terminus Bourse fait-il partie des demandes de la STIB auprès de la Ville? Des rumeurs me parviennent en effet concernant le fait que la Ville de Bruxelles ne voudrait plus accueillir le moindre terminus bus sur le territoire du Pentagone, ce qui serait particulièrement gênant.

Pourquoi l'arrêt Grand Sablon fait-il des aller et retour permanents entre la rue Stevens et la place du Sablon? Par ailleurs, l'entrepreneur ou le maître d'ouvrage du chantier occupant le site propre de l'avenue de la Couronne est-il responsabilisé par une compensation financière du coût engendré par son chantier, ou sa participation active à l'augmentation de la congestion est-elle à l'entière charge de la collectivité en général et de la STIB en particulier? En bref, bénéficie-t-il d'un incitatif à se dépêcher?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Le nouveau collège de la Ville de Bruxelles a décidé d'évaluer les propositions reprises dans le plan communal de mobilité du Pentagone, telles que validées par l'ancien collège. Pour ce faire, de nouvelles campagnes de comptage sont organisées. La commune a réuni un comité d'accompagnement pour l'évaluation et la révision de son plan de mobilité pour le Pentagone. Bruxelles Mobilité, et plus particulièrement sa Direction stratégie, en fait partie, tout comme la STIB.

Les discussions concernant les itinéraires des bus,

*rijrichtingen enzovoort zullen de komende maanden ongetwijfeld gevolgen hebben voor de dienstregeling van de MIVB. Tegen het eerste kwartaal van 2014 moet het nieuwe mobiliteitsplan klaar zijn.*

*De halte van bus 95 op de Grote Zavel werd enkel verplaatst in de zomer van 2012, toen het wegdek werd vervangen. U stelde ook een vraag over de werf in de Kroonlaan. Wel, het advies van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen bestond erin dat de aannemer onbeperkt gebruik zou mogen maken van de busstrook om te laden en te lossen.*

*Het alternatief zou zijn geweest dat de aannemer een torenkraan moest plaatsen, waardoor het busverkeer nog meer zou worden gehinderd. Aangezien de bussen niet moeten worden omgeleid, kan de MIVB geen vergoeding eisen.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *Ik hoop dat het nieuwe mobiliteitsplan voor de Vijfhoek beterschap oplevert, al hoor ik verontrustende geruchten. Ik kan u trouwens verzekeren dat de bushaltes regelmatig worden verplaatst tussen de Grote Zavel en de Joseph Stevensstraat. Ik zal foto's maken om het te bewijzen.*

*De situatie in de Kroonlaan deugt niet. U moet dringend maatregelen nemen. Zelfs tijdens het spitsuur kunnen de bussen niet op de busstrook rijden. De verkeerssituatie is gevaarlijk voor fietsers. De hinder leidt tot tijdverlies voor de reizigers en financiële verliezen voor de MIVB. Dat is een probleem.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES**

**AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE**

les terminus, les sens de circulation et tout autre élément pouvant avoir un impact sur la desserte assurée par la STIB se feront dans les prochains mois. Le but est de pouvoir arriver à des conclusions dans le courant du premier semestre de 2014.

L'arrêt Grand Sablon a uniquement été déplacé durant l'été 2012, alors que des travaux de réfection de la voirie étaient effectués. Concernant le chantier de l'avenue de la Couronne, sachez que l'avis rendu par la Commission de coordination de chantiers prévoyait que l'entrepreneur pouvait, de façon limitée, utiliser la bande bus pour effectuer des chargements et déchargements.

L'autre option aurait été d'autoriser le placement d'une grue tour dans la zone, ce qui aurait perturbé encore davantage le passage des bus. S'agissant de situations ne nécessitant pas la mise en place d'une déviation, la STIB n'a pas la possibilité de facturer la perturbation de sa ligne.

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

**Mme Céline Delforge.**- J'espère que tout se passera bien en ce qui concerne le plan de mobilité de la Ville de Bruxelles, même si ce que j'ai entendu m'inquiète. Par contre, je vous assure que l'arrêt Sablon se déplace régulièrement entre la rue Stevens et la place du Grand Sablon, dans le sens de la ville vers les faubourgs. Je prendrai des photos, la prochaine fois, du panneau "arrêt temporaire".

Concernant le pont de l'avenue de la Couronne, il faut absolument faire quelque chose. En heure de pointe, ce bus est toujours privé de sa bande bus et les cyclistes sont mis en danger. Si l'on calcule le coût collectif de ce chantier en termes de temps perdu pour les usagers et d'argent perdu pour la STIB, on se rendra compte que la situation n'est pas normale.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES**

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA**

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

**betreffende "de afschaffing van de gemeenschappelijke halte van de MIVB-bus 87 met de bussen van De Lijn".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- De MIVB-halte Simonis is een belangrijk knooppunt in het Brusselse openbaarvervoersnetwerk. De halte wordt druk gebruikt, vaak als overstaphalte. Enkele jaren geleden werd er een 'halte eerste vertrek' in het leven geroepen, tot grote tevredenheid van vele reizigers. Het gaat om een opstaphalte waar alle vertrekkende bussen die in dezelfde richting rijden en dus een gedeeld traject hebben (lijn 87 van de MIVB en lijnen 213 en 214 van De Lijn), halt houden.

Hierdoor moeten reizigers niet langer op voorhand een keuze maken voor een bepaalde lijn, maar kunnen ze rustig wachten op de eerste vertrekkende bus. Reizigers voor het traject Elisabethpark - Landroemlaan - Keizer Karellaan - Basilix - Berchem-shopping kunnen nu de eerste bus nemen die langskomt.

Reizigers naar de centrumstraten van Ganshoren kunnen kiezen tussen bus 87 en bussen 13, 14 en 15, aangezien de halte van de bussen 13, 14 en 15 langs dezelfde kant ligt als het gezamenlijk perron 87 met De Lijn, en dus de reiziger nog op het laatste ogenblik kan kiezen. Dat is niet mogelijk als de halte van bus 87 eenzijdig op de zuidkant ligt. Niettemin is dat nu weer het geval. Op 31 augustus werd de gezamenlijke halte van MIVB-bus 87 met de bussen van De Lijn aan de noordkant plots afgeschaft.

Waarom is dat gebeurd? Gaat het om een tijdelijke maatregel?

Strookt deze beslissing met het nieuwe beheerscontract, dat zegt dat het aanbod van de verschillende vervoersmaatschappijen zal worden geharmoniseerd, dat de kwaliteit van overstapplaatsen zal worden gegarandeerd en dat een geïntegreerde strategie zal toegepast worden (art. 50 van het beheerscontract).

**RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**concernant "la suppression de l'arrêt commun au bus 87 de la STIB et aux bus de De Lijn".**

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).**- *L'arrêt Simonis de la STIB constitue un nœud de transit important pour le réseau de transport public bruxellois. Il y a quelques années, un arrêt "premier départ" a été créé, à la grande satisfaction de nombreux voyageurs. Il s'agit d'un arrêt où font halte tous les bus qui ont une partie du parcours en commun. Ainsi, les usagers voyageant vers le centre de Ganshoren peuvent choisir entre le bus 87 et les bus 13, 14 et 15 de De Lijn, sur le même quai. Or, le 31 août, leur arrêt commun a été subitement supprimé côté nord.*

*Pourquoi ? S'agit-il d'une mesure temporaire ?*

*Cette décision est en contradiction avec l'article 50 du nouveau contrat de gestion, qui prévoit l'intégration de l'offre des différentes sociétés de transport, la garantie de la qualité des arrêts de transit et l'application d'une stratégie intégrée.*

*Comment le voyageur peut-il savoir quel bus partira le premier ? Ni les temps de départ du bus 87, ni ceux des bus de De Lijn ne sont annoncés aux niveaux -1 et -2 du métro Elisabeth et Simonis.*

Hoe kan de reiziger weten welke bus als eerste zal vertrekken? Vandaag worden de vertrektijden van bus 87 noch die van de bussen van De Lijn aangekondigd op niveaus -1 en -2 van metro Elisabeth en Simonis. De vertrektijden van de andere MIVB-bussen staan wel op de infopanelen.

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Zoals u terecht opmerkt, is Simonis een belangrijk knooppunt: het wordt bovengronds bediend door vier buslijnen van de MIVB en vier van De Lijn, waarvan er telkens twee hun eindhalte hebben aan Simonis. In de spits is dat goed voor niet minder dan 50 passages per uur en per richting!

De herinrichting van de perrons op het Simonisplein had als voornaamste doel de bussen meer plaats te bieden. Die werken waren absoluut noodzakelijk. Tijdens de spits was er immers veel te weinig plaats voor de bussen, zeker aan de noordkant, waardoor ze zeer vaak de halte moesten aandoen door dubbel te parkeren. Dat was niet alleen zeer oncomfortabel voor de reizigers, maar bovendien ronduit gevaarlijk. Als je dan nog eens rekening houdt met het feit dat er in de toekomst meer en grotere bussen nodig zijn om het stijgend aantal reizigers te vervoeren, dan begrijpt u dat er iets moest gedaan worden. Lijn 87 is trouwens een van de eerste lijnen waarop de nieuwe gelede bussen, die in bestelling zijn, zullen worden ingezet.

Daarom heeft het gewest overlegd met de gemeente Koekelberg over de mogelijkheid om van de tijdelijke haltes rond de Leopold II-laan de definitieve eindhalte te maken van de bussen.

Er is geen andere keuze dan de parkeerzones voor de bussen op het plein beter te spreiden om de veiligheid en de vlotheid voor zowel de klanten als de bussen te verzekeren. Daarom is een van de perrons enkel bestemd voor lijn 87.

Door plaatsgebrek is er helaas geen gemeenschappelijk perron meer aan de noordkant. De MIVB beseft ook wel dat dit niet ideaal is, maar het was de enige optie om verzaadiging te vermijden. Te drukke perrons zijn niet veilig en hinderen de goede werking van de lijnen.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *L'arrêt Simonis est desservi en surface par quatre lignes de bus de la STIB et quatre de De Lijn. Aux heures de pointe, cela représente pas moins de 50 passages par heure et par direction !*

*L'objectif principal du réaménagement des quais sur la place Simonis était de créer plus de place pour les bus. La situation était très inconfortable pour les voyageurs et surtout très dangereuse. De plus, la ligne 87 sera desservie à l'avenir par des bus articulés, par conséquent plus longs.*

*Pour cette raison, la Région a envisagé avec la commune de Koekelberg la possibilité de transformer les arrêts provisoires situés le long du boulevard Léopold II en terminus définitif pour les bus.*

*Pour garantir la sécurité des clients et la fluidité des bus, nous n'avons pas d'autre choix que de mieux répartir les zones de stationnement sur la place. C'est pourquoi l'un des quais est uniquement réservé à la ligne 87.*

*La STIB est consciente que la situation n'est pas idéale, mais elle était la seule option pour éviter une trop grande affluence.*

*Les indicateurs de temps d'attente à la station Simonis devraient en principe fournir des informations correctes pour le bus 87. La STIB va à nouveau s'en assurer et intervenir le cas échéant. Les indicateurs seront par ailleurs remplacés en 2014 par de nouveaux panneaux offrant plus de possibilités.*

*Enfin, il n'est actuellement pas possible d'indiquer les temps d'attente des bus de De Lijn, tout simplement parce que la STIB ne dispose pas des données. Il existe cependant un projet d'échange de*

De tijdaanduidingen in het station Simonis zouden in principe wel degelijk informatie moeten geven over bus 87. De MIVB zal dit nog eens extra controleren en zo nodig ingrijpen. De tijdaanduidingsborden worden in 2014 overigens vervangen door nieuwe borden met meer mogelijkheden.

Ten slotte is het op dit moment niet mogelijk om ook de wachttijden van de bussen van De Lijn aan te geven omdat de MIVB simpelweg niet beschikt over de gegevens van De Lijn. Er bestaan wel plannen voor een project rond de uitwisseling van gegevens, zodat beide maatschappijen ook elkaars wachttijden kunnen aangeven.

**De voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Wanneer zouden die grotere borden er komen en voor wanneer is de informatie-uitwisseling met De Lijn gepland?

Ik ben het niet eens met uw visie, of beter gezegd die van de MIVB. De eindhalte van lijn 87 kan perfect aan de zuidkant blijven, zoals dat tot voor kort het geval was. Alleen moet een bus die aan de zuidkant vertrekt en na een U-bocht langs de noordkant passeert, dan even stoppen om de mensen te laten opstappen.

Dat kan perfect. Tijdens de werken is dit getest en het werkte. Er was geen verzadiging of wat dan ook. Ik heb niet de indruk dat de argumenten van de MIVB in wekelijkheid zo zwaarwichtig zijn. Nu is er sprake van kwaliteitsverlies en daarom wil ik u vragen om nog eens aan te dringen bij de MIVB om haar mening te herzien.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Ik kan uw voorstel aan de MIVB bezorgen en nagaan waarom er anders te werk wordt gegaan. Binnenkort zullen er mogelijk gelede bussen worden ingezet op die lijn. Misschien heeft het daarmee te maken.

De borden worden in 2014 vervangen. Hoe het staat met de gesprekken met De Lijn over de borden die de wachttijden aanduiden, moet ik nog nagaan.

*données entre les deux sociétés de transport.*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).**- *Quand ces panneaux seront-ils installés et quand prévoit-on l'échange d'informations avec De Lijn ?*

*Je ne suis pas d'accord avec la vision de la STIB. Le terminus de la ligne 87 peut parfaitement rester du côté sud, comme c'était le cas jusqu'il y a peu. La seule chose, c'est que le bus qui quitte son emplacement côté sud et se dirige côté nord après un virage en U doit alors s'arrêter un instant pour embarquer les voyageurs.*

*Mais c'est parfaitement possible. Cette possibilité a été testée avec succès pendant les travaux. Vu la perte de qualité pour les usagers, je vous demande de demander à la STIB de revoir sa position.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *Je transmettrai votre proposition à la STIB et vérifierai pourquoi elle procède autrement. L'emploi prochain de bus articulés sur cette ligne est peut-être une explication.*

*Les panneaux seront remplacés en 2014. Quant à l'état des lieux des discussions avec De Lijn concernant les indications de temps d'attente, je dois m'informer.*

**Mevrouw Annemie Maes.**- Ik hoop dat het zo snel mogelijk in orde komt.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
VINCENT LURQUIN**

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

**betreffende "de werken op de  
Gentsesteenweg in Sint-Agatha-Berchem".**

**De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *J'espère que la situation sera réglée dans les plus brefs délais.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. VINCENT  
LURQUIN**

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

**concernant "les travaux réalisés à la  
chaussée de Gand à Berchem-Sainte-  
Agathe".**

**M. le président.**- Vu l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.