**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

# Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

# Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

## Commissie voor de Infrastructuur,

**belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit**

## Commission de l'Infrastructure,

**chargée des Travaux publics et de la Mobilité**

**VERGADERING VAN**

**MAANDAG 8 DECEMBER 2014**

**RÉUNION DU**

**LUNDI 8 DÉCEMBRE 2014**

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

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

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

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

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

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

# INHOUD

INTERPELLATIES 8

- van mevrouw Céline Delforge 8

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de algemene toestand van het Flageyplein".

*Bespreking – Sprekers:* **de heer Pascal Smet,** minister, **mevrouw Céline Delforge.** 11

- van mevrouw Céline Delforge 18

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan en de Buyllaan".

*Bespreking – Sprekers:* **de heer Pascal Smet,** minister, **mevrouw Céline Delforge.** 20

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 23

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de opslag van asbestafval in het depot te Haren".

- van de heer Bruno De Lille 24

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

# SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 8

- de Mme Céline Delforge 8

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'état général de la Place Flagey".

*Discussion – Orateurs :* **M. Pascal Smet,** ministre, **Mme Céline Delforge,** M. Hervé Doyen, M. Willem Draps, 11

- de Mme Céline Delforge 18

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le réaménagement du boulevard Général Jacques et de l'avenue Buyl".

*Discussion – Orateurs :* **M. Pascal Smet,** ministre, **Mme Céline Delforge.** 20

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 23

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les conditions d'entreposage de déchets d'amiante au dépôt de Haren".

- de M. Bruno De Lille 24

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de

belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de tramlijn die de site van Tour & Taxis moet verbinden met Brussel-Noord".

*Bespreking – Sprekers:* **mevrouw Carla Dejonghe, mevrouw Joëlle Maison, de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Willem Draps, de heer Bruno De Lille.** 25

MONDELINGE VRAGEN 31

- van mevrouw Carla Dejonghe 31

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de aan te leggen openbaar vervoersverbinding tussen het Noordstation en de Heizel".

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 32

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de nieuwe ontdekking van asbest onder een metrostel".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge, 32

betreffende "de ontdekking van asbest onder de metrostellen van de MIVB".

- van mevrouw Carla Dejonghe 39

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la ligne de tram censée relier le site de Tour et Taxis à Bruxelles-Nord".

*Discussion – Orateurs :* **Mme Carla Dejonghe, Mme Joëlle Maison, M. Pascal Smet,** ministre, **M. Willem Draps, M. Bruno De Lille.** 25

QUESTIONS ORALES 31

- de Mme Carla Dejonghe 31

à M. Pascal Smet, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics

concernant "l'aménagement prévu d'une liaison en transports publics entre la gare du Nord et le Heysel".

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 32

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la nouvelle découverte d'amiante sous une rame de métro".

Question orale jointe de Mme Céline Delforge, 32

concernant "la découverte d'amiante sous des rames de métro de la STIB".

- de Mme Carla Dejonghe 39

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

betreffende "de noodzakelijke uitbouw van oplaadinfrastructuren voor elektrische wagens".

concernant "la nécessité de développer des infrastructures de recharge pour les voitures électriques".

- van de heer Hervé Doyen 42

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het intergewestelijk project Waterbus, de kostprijs voor het gewest en de toekomstmogelijkheden".

- de M. Hervé Doyen 42

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le projet interrégional Waterbus, son coût pour la Région et ses perspectives de développement".

- van mevrouw Carla Dejonghe 45

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de renovatie van het metrostation Montgomery".

- de Mme Carla Dejonghe 45

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la rénovation de la station de métro Montgomery".

- van de heer Serge de Patoul 45

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het minimaliseren van de geluidsoverlast veroorzaakt door de trams in de G. J. Martinstraat".

- de M. Serge de Patoul 45

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la minimisation des nuisances sonores causées par le passage des trams dans la rue G. J. Martin".

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 49

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de werken voor de vervanging van de tramsporen in de Neerstallestraat".

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 49

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les travaux de remplacement des rails de tram à la rue de Neerstalle".

- van de heer Arnaud Pinxteren 52

- de M. Arnaud Pinxteren 52

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het project 'speed gun' van de fietsersverenigingen".

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'action 'speed gun' menée par les associations cyclistes".

- van de heer Arnaud Pinxteren 55

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de uitbouw en de beschikbaarheid van fietsboxen".

- de M. Arnaud Pinxteren 55

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le déploiement et la disponibilité des boxes à vélos".

- van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz 58

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de plaatsing van veiligheidspoortjes aan de uitgangen van de metro- en premetrostations van de MIVB".

- de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz 58

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'installation de portiques de sécurité aux sorties des stations de métro et de prémétro de la STIB".

- van de heer Serge de Patoul 61

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de aanduidingen in het metrostation Montgomery van de haltes van trams 39 en 44".

- de M. Serge de Patoul 61

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les indications à la station de métro Montgomery du lieu de l'arrêt des trams 39 et 44".

- van mevrouw Julie de Groote 62

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

- de Mme Julie de Groote 62

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

betreffende "de mobiele applicatie en de kranten die informatie over de controles op het MIVB-net verschaffen".

- van mevrouw Céline Delforge 65

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de problemen met de deuren van de nieuwe Citaro-bussen".

concernant "l'application téléphonique et les quotidiens permettant d'être informé des contrôles de la STIB".

- de Mme Céline Delforge 65

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les problèmes de portes des nouveaux bus Citaro".

*Voorzitterschap: de heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter.*
*Présidence : M. Marc Loewenstein, premier vice-président.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter**.- Aan de orde zijn de interpellaties.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

**TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de algemene toestand van het Flageyplein".**

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Het vernieuwde Flageyplein werd in 2008 in gebruik genomen na een lange participatieprocedure. Wie het plein vandaag echter ziet, kan nauwelijks geloven dat het amper vijf jaar geleden opnieuw werd aangelegd.*

*Hoewel ik het Brussels Gewest niet kan aanwrijven dat het Heilig-Kruisplein bijna voortdurend als parking of reclameruimte gebruikt wordt omdat de gemeente Elsene daarvoor de toelating geeft, is het wel verantwoordelijk voor de infrastructuur op het plein.*

*De werken waren zeer slecht uitgevoerd. Hoe is het mogelijk dat ze toch werden opgeleverd? Waarom wordt de infrastructuur zo slecht beheerd? Kapotte banken in lekke bushokjes worden niet of pas na lange tijd vervangen, de arduinsteen op het plein zit onder de vlekken en omgevallen paaltjes blijven op de grond liggen.*

*Het plein moest een architecturaal geheel worden. Er werd veel arduinsteen gebruikt. Het ontwerp is echter al om zeep doordat er een leveringszone*

## INTERPELLATIONS

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

**INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'état général de la Place Flagey".**

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

**Mme Céline Delforge**.- M. le ministre, les photos que je viens de vous remettre vous permettront de suivre mon interpellation en images. Le secrétaire de la commission les transmettra aux membres de la commission par courrier électronique.

Vous connaissez mieux que quiconque le dossier de la place Flagey, terminée et inaugurée en 2008, au terme d'un long processus participatif. D'un projet d'aménagement de la surface par le même bureau d'ingénieurs qui s'occupait du sous-sol, on en était arrivé, suite aux pressions des riverains, à une nouvelle dynamique de conception de l'espace public avec concours, participation... Ce fut une période assez intéressante.

Si, à l'époque, l'ambiance était à la fête, on peine aujourd'hui à croire que cette réalisation date juste d'un peu plus de cinq ans, tant elle fait peine à voir. Si la Région n'a aucune prise sur la transformation quasi permanente de la place Sainte-Croix en parking pour événements ni sur la privatisation de la place pour des actions publicitaires - comme on l'a encore vu récemment pour une publicité destinée à vanter les mérites d'une voiture, ou

*werd aangelegd met macadam. Het gevolg is dat er nu voortdurend wordt wildgeparkeerd, wat gevaarlijk is voor fietsers. Uw voorganger, voormalig minister Grouwels, vond niet eens dat er een probleem was.*

*Hoewel er vaak kinderen op het plein spelen, werken de fonteinen niet bij zeer warm weer. Als het kouder is, wel. Bovendien is het al gebeurd dat ze tijdens de markt onverwacht begonnen te spuiten.*

lorsqu'y stationnent les camions de certains opérateurs de téléphonie, car c'est de la commune et non de la Région que relèvent ces autorisations -, cette dernière est par contre responsable de l'infrastructure.

Au vu de la qualité avec laquelle le chantier a été mené, on peut se demander comment il se fait qu'il ait été réceptionné ? De plus, le mal étant fait, comment se fait-il que cette infrastructure soit si mal gérée ?

Par exemple, les bancs en pierre bleue, qui sont massifs, ne sont pas remplacés avant un long délai lorsqu'ils sont cassés. Les photos transmises les montrent en piteux état. Le même phénomène se passe avec les bancs des abribus qui ne sont pas remplacés, ou alors après un très long délai. À ce propos, l'abribus de la place Flagey est le seul abribus que je connaisse qui nécessite l'usage d'un parapluie quand il pleut !

Il en va de même pour la propreté de la place. À certains endroits, la pierre bleue est maculée de taches. Beaucoup de potelets jonchent le sol sans être remplacés.

Cette place a été pensée comme un ensemble architectural et il avait même été question que la couleur du sol rappelle les fameuses briques jaunes des bâtiments riverains de la place, mais la pierre bleue a été préférée. Cet ensemble a été mis à mal par la mise en zone de livraison d'un pan entier de trottoir. La pierre bleue y a été remplacée par du macadam et la zone de livraison a été entourée de croix de Saint-André.

Désormais, il s'agit d'un espace permanent de parking sauvage pour les voitures, qui est dangereux pour les cyclistes. Votre prédécesseur trouvait cela d'ailleurs parfaitement normal, malgré mes interpellations.

J'évoquerai aussi les fameuses fontaines, joyaux de la place. C'est un quartier encore très populaire. De nombreux enfants jouent sur cette place, car c'est leur jardin. En été, lorsqu'il fait très chaud, les fontaines leur permettent de se rafraîchir.

Malheureusement, il faut bien constater que, parfois, en cas de fortes chaleurs, les fontaines ne fonctionnent pas et qu'à l'inverse elles sont actives par climat morose. On se souvient aussi de

l'allumage intempestif des fontaines un jour de marché.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Dat is welgeteld één keer gebeurd, helemaal in het begin!*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Cela s'est produit une fois au tout début !

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Het zou nooit mogen gebeuren. In heel Elsene is er trouwens niemand die de fonteinen kan aan- of uitschakelen!*

*Voorts is de locatie van de oversteekplaatsen voor voetgangers op het plein niet aangepast aan het autoverkeer, noch aan de route die de voetgangers in werkelijkheid volgen. Dat is een gevaarlijke situatie.*

*Wie is verantwoordelijk voor het onderhoud van de banken en bushokjes op het plein? Het is verontrustend dat problemen niet snel worden opgelost.*

*Blijft de leveringszone in macadam of zullen de oorspronkelijke plannen alsnog worden uitgevoerd?*

*Werd het comfort van de oversteekplaatsen voor voetgangers geëvalueerd om de veiligheid te verbeteren?*

*Dit project moet worden geëvalueerd, zodat we er lessen uit kunnen trekken voor de toekomst, maar ook de inrichting ervan kunnen verbeteren.*

*Vindt er regelmatig overleg plaats tussen de instanties die verantwoordelijk zijn voor het Flageyplein? Ik heb niet de indruk.*

*Klopt het dat de fonteinen uitsluitend kunnen worden bediend door een bedrijf dat buiten het Brussels Gewest gelegen is?*

**Mme Céline Delforge**.- On peut toutefois déplorer que ces fontaines fonctionnent à des moments où il ne faudrait pas et inversement. Il me revient que personne sur le territoire d'Ixelles n'a accès à la commande de ces fontaines, pas même via un robinet qui permettrait au moins de les couper en cas d'allumage intempestif.

Par ailleurs, récemment encore, un article de presse était consacré à l'inconfort lié aux traversées piétonnes autour de la place. Il est frappant de constater que certains passages sont en effet peu aisés du fait de la circulation automobile, mais également du fait qu'ils sont très mal situés au regard des cheminements piétons réels.

Par exemple, personne n'emprunte le passage clouté en face du bâtiment Flagey. Les usagers lui préfèrent le passage à hauteur de l'abribus pour se rendre sur le coin où se trouve le fameux café Belga. Cela crée fatalement une situation de danger.

Quel est le dispositif d'entretien de la place, tant en ce qui concerne les bancs que l'abribus ? On peut en effet s'inquiéter qu'il n'y ait pas d'intervention rapide en cas de problème.

L'aire de livraison en macadam est-elle définitive ou reviendra-t-on à un respect plus strict des plans initiaux ?

Une évaluation du confort des traversées piétonnes a-t-elle été effectuée afin d'améliorer la sécurité des usagers faibles ? La place Flagey constituait une première dans cette Région. Au-delà des problèmes relevés, il serait intéressant, toujours dans cette idée d'innovation, de lancer une évaluation.

Quelles qu'en soient les conclusions, il serait pertinent, suite à ce type de processus de réaménagement, de réfléchir à ce que nous pourrions améliorer, à ce qui a fonctionné ou pas, sans arrière-pensées et en toute bienveillance. Cela pourrait certainement s'avérer source d'enseignements pour des aménagements futurs,

mais aussi pour améliorer les aménagements existants.

Une concertation régulière existe-t-elle entre les différents intervenants responsables du lieu ? Ce n'est pas l'impression que cela donne, en tout cas. Cette place est sale, abîmée, désagréable pour les usagers, alors qu'il s'agit d'un pôle important de communication pour les transports publics.

Est-il exact que les fontaines au sol ne peuvent être ouvertes, éteintes ou réparées qu'au départ d'une société basée en dehors de la Région ?

*Bespreking*

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

**De heer Hervé Doyen** *(in het Frans).- Het lijkt voor de hand te liggen dat de heraanleg van een openbaar plein waarin het gewest miljoenen investeert, wordt geëvalueerd. Toch ben ik er niet zo zeker van dat dat altijd gebeurt met projecten van die omvang.*

*Ik kom wel eens op het Flageyplein en ik weet dan ook hoe het daar aan toegaat. Er komen enorm veel mensen samen. Het is echt een openbare plek.*

*Maar welke functies heeft een stadsplein? Hoe wordt het gebruikt? De blauwe hardsteen waarmee het Flageyplein is aangelegd, is niet geschikt voor de wekelijkse markt.*

*Een tweede punt is dat het Flageyplein niet los kan worden gezien van de Vleurgatsesteenweg, het Heilig-Kruisplein en de omliggende straten.*

*Het autoverkeer in de buurt van het plein is uitermate gevaarlijk. Er ontstaan vaak onveilige situatie voor zwakke weggebruikers, omdat auto's vanuit allerlei richtingen naar het plein rijden.*

*Werd er een verkeersplan voor het Flageyplein uitgewerkt? Wordt er in dat plan rekening gehouden met het plein zelf, of ook met de omgeving?*

*De openbare ruimte kan maar succesvol worden ingericht, wanneer de gemeente en het gewest samenwerken. Doen ze dat niet, dan steken belangenconflicten en onbegrip vroeg of laat gegarandeerd de kop op.*

*Discussion*

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

**M. Hervé Doyen**.- L'idée d'évaluer un projet lié à l'espace public dans lequel la Région investit plusieurs millions me semble tomber sous le sens. Je ne suis pas sûr que l'on mette systématiquement en place ces évaluations pour l'ensemble des aménagements urbains dont la Région est responsable.

L'interpellation de Mme Delforge m'inspire également une seconde réflexion. Je suis allé voir un film que je vous invite à voir à la place Flagey. C'est également là que je vais acheter mes chaussures de montagne. J'ai pu voir le fonctionnement de cette place en journée, après avoir été boire un verre au Belga, de même qu'en soirée.

J'ai été très impressionné par la quantité de monde rassemblée sur cette place, qui constitue le jardin de beaucoup de gens. Celle-ci est appréhendée comme un véritable lieu public, un lieu urbain de partage confondant les générations. C'est un aspect très appréciable.

Cela étant, je me demande quelles sont les fonctions d'une place urbaine. Quelles sont les utilisations que l'on en fait ? Dans le cas qui nous occupe, une incompatibilité originelle m'apparaît quant au fait qu'il s'agit notamment, un jour par semaine, d'une place de marché. Dans le même ordre d'idées, elle est pavée de pierres bleues.

C'est une aberration à mes yeux. Un marché est salissant et il suffit de le constater une fois le marché passé : des fruits et autres détritus de

*Het Flageyplein is een van de interessantste projecten die de voorbije jaren in de Brusselse openbare ruimte werden uitgevoerd. Laten we lessen trekken uit de fouten die daar werden gemaakt, zodat we ze ergens anders niet opnieuw maken.*

poissons jonchent le sol et la pierre bleue, matériau assez noble, ne semble pas adaptée à l'utilisation plurielle qui en est faite à la place Flagey. Nous aurions pu le comprendre si celle-ci n'était fréquentée que par des piétons, mais ce n'est pas le cas.

Une deuxième réflexion intéressante mérite d'être retenue dans l'intervention de Mme Delforge : la place Flagey s'inscrit dans un espace plus large qui comprend la chaussée de Vleurgat, la place Sainte-Croix et toutes les rues qui débouchent sur la place.

La circulation automobile est particulièrement sauvage et dangereuse aux abords de la place, notamment au niveau du carrefour de la chaussée de Vleurgat. Il n'est pas évident pour les piétons, les personnes âgées, les personnes handicapées, les enfants et les cyclistes de se faire une place au milieu des voitures qui déboulent de tous les côtés, anarchiquement, sur la place. Ce n'est pas de bon augure pour l'utilisation plus douce de l'espace public.

Un plan de circulation a-t-il été pensé pour la place Flagey ? Celui-ci aborde-t-il des aspects plus larges que le seul usage d'une place carrée, comprise entre des bâtiments ?

L'aménagement d'un espace urbain, quel qu'il soit, ne peut être réussi que lorsque la commune sur le territoire de laquelle il se trouve, et la Région, sont en symbiose et en osmose sur ce point. Si la commune et la Région ne se sont pas entendues sur l'économie générale de cet espace, son utilisation, la gestion de la circulation aux alentours, les soucis et les conflits d'intérêt et de compréhension sont inévitables.

Cet espace urbain est pourtant l'un des plus intéressants qui ait été pensé ces dernières années en Région bruxelloise. Il faudra tirer la leçon des erreurs constatées, pour éviter de les reproduire ailleurs.

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

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- De problemen die mevrouw Delforge en de heer Doyen aankaarten, had ik reeds aangekondigd in mijn interpellatie kort na de plechtige ingebruikname van het gerenoveerde plein.*

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

**M. Willem Draps**.- Cette interpellation a le mérite de remettre ce dossier en perspective. Le ministre se rappellera que je l'ai interpellé à ce sujet juste après l'inauguration de la place. Quasiment tout ce que Mme Delforge constate aujourd'hui, de même

*Van bij het begin is er van alles fout gelopen. Er werden enorm veel opmerkingen geformuleerd bij de oplevering van het plein, omdat de werken overhaast waren uitgevoerd.*

*Bij het ontwerp is er onvoldoende rekening gehouden met het gebruik van het plein. Er werden ongeschikte materialen gebruikt die snel verslijten en hoge onderhoudskosten veroorzaken. Zo is het bijzonder moeilijk en duur om de glazen structuur van de bus- en tramhalte te reinigen en zijn die kosten nooit begroot. Het resultaat is dat noch het gewest, noch de MIVB, noch de gemeente dat onderhoud op zich willen nemen.*

*Vijf jaar na de renovatie van het plein moeten we helaas vaststellen dat de heraanleg een echte mislukking is gebleken. Binnen tien jaar zal de situatie nog erger zijn als we niet enorm veel investeren om de situatie recht te trekken. De enige mogelijke oplossing bestaat erin om de oorzaak van het probleem, namelijk de ongeschikte materialen, grondig aan te pakken.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Zo erg is het Flageyplein er nu ook weer niet aan toe. Heel wat mensen beschouwen het als het*

que l'inadéquation du revêtement par rapport à l'utilisation de la place dont fait état M. Doyen, je l'avais évoqué dans cette interpellation.

C'est un peu la chronique d'une déchéance annoncée, tant au niveau de la conception de la place que de la mise en œuvre des matériaux (pierre bleue chinoise, épaisseur), un matériau qui de plus était déjà fortement abîmé au moment de sa mise en œuvre. En effet, la place n'était pas en état d'être réceptionnée sans d'immenses réserves, qui allaient pratiquement conduire à sa reconstruction, tant les malfaçons étaient nombreuses, liées probablement à un calendrier précipité aux fins de l'inauguration.

Dès le départ, on savait que cette place allait rapidement se dégrader. Il y avait également des vices de conception quant à l'utilisation faite de la place, que les autorités communales d'Ixelles ne se sont jamais vraiment appropriés. Ce travail a été imposé, à tort ou à raison, au cœur du tissu ixellois.

Je le dis depuis le début : la halle, ce grand abri pour tram et bus, est impossible à entretenir, car nettoyer de telles surfaces vitrées en hauteur coûte énormément d'argent, qui n'a jamais été budgétisé. Résultat : la Région n'entretient pas, la STIB dit n'avoir jamais demandé cette halle et refuse de l'entretenir, la commune encore moins. Or, vu les conditions climatiques belges, une structure en verre non régulièrement entretenue produit le résultat que l'on connaît. Il faudrait consacrer des crédits absolument déraisonnables pour maintenir une telle structure en état.

Cinq ans après l'inauguration de la place, l'échec est cuisant et je crains que la situation ne soit encore pire dans dix ans, si l'on ne dégage pas des moyens colossaux. Il faut saisir le problème à la source : les matériaux en soi sont inadéquats, dans leur choix et surtout dans leur mise en œuvre. Je ne peux que vous inviter à relire l'interpellation que je vous adressais il y a cinq ans sur le sujet. Les faits d'aujourd'hui confirment exactement ce que j'annonçais.

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- Il ne faut pas exagérer et dresser de la place Flagey un portrait trop négatif. Ce samedi soir, j'étais dans un café avec

*belangrijkste plein van de stad Brussel en het vervult in elk geval zijn rol als ontmoetingsplaats. Vogels van diverse pluimage komen er samen.*

*De samenwerking met de gemeente Elsene verliep trouwens niet erg vlot bij de heraanleg. In het verkeersplan stond dat het autoverkeer in een tweede fase zou worden ontmoedigd en tot de helft zou worden gereduceerd, maar dat is nooit gebeurd. Toen die tweede fase werd uitgevoerd, was ik al niet meer bevoegd voor het dossier.*

*De gemeente Elsene was tegen het schrappen van parkeerplaatsen, hoewel die maatregel noodzakelijk was om van het Flageyplein een levendig plein te maken.*

*Bij de keuze van de materialen werd uitgegaan van een plein waar veel minder activiteiten zouden plaatsvinden en minder auto's zouden rijden.*

*Ik zal het onderhoud van de Brusselse pleinen laten evalueren. Brussel moet een stad van pleinen worden. Je zou het een beetje kunnen vergelijken met Venetië, waar je van het ene plein naar het andere kunt wandelen, al is die stad veel kleiner dan Brussel.*

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Ze loopt trouwens ook snel leeg.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Omdat rijke Amerikanen en Engelsen er al het vastgoed opkopen!*

*(Opmerkingen)*

*Ze kopen er een woning, verblijven er hooguit enkele weken per jaar en verhuren niet aan anderen.*

des amis et j'ai rencontré un étudiant français qui m'a dit beaucoup aimer la place Flagey. Elle est considérée par beaucoup de gens comme la principale vraie place urbaine de Bruxelles.

Cette place fonctionne : elle a été conçue comme un endroit où les riches, les pauvres, les jeunes, les moins jeunes, les drogués et les non-drogués peuvent vivre côte à côte. Les enfants jouent, d'autres personnes regardent, se parlent, fument. C'est cela qu'une ville doit être : un lieu de rencontre.

Autre chose. À l'époque, il n'avait pas été facile de travailler avec la commune d'Ixelles. Dans le plan de mobilité, il avait été prévu que, en une deuxième phase, la moitié de la circulation automobile serait écartée. La place devait devenir plus piétonne qu'elle ne l'est aujourd'hui. Mais il s'agissait de la deuxième phase, je n'étais plus en charge du dossier à ce moment-là et le suivi n'a pas été fait. Ce projet n'a donc pas été poursuivi.

La commune d'Ixelles n'était pas favorable à la suppression du stationnement. Mais il fallait que cette place vive et, de ce point de vue, l'orientation est bonne.

On peut discuter de la qualité du matériel, mais il faut savoir que beaucoup plus de voitures et d'activités qu'initialement prévu ont été autorisées.

Je vais procéder à une évaluation de l'entretien des places à Bruxelles. L'idée est de faire de Bruxelles une ville de squares. Je ne vais pas comparer Bruxelles avec Venise, mais cette dernière est une ville très intéressante, car elle est conçue pour se promener en passant d'une place à l'autre. Évidemment, Venise est plus petite que Bruxelles.

**M. Willem Draps**.- Elle se dépeuple aussi très rapidement.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Oui, parce qu'elle est achetée par de riches Américains, de riches Anglais. Regardez aussi ce qui se passe à Florence !

*(Remarques)*

Les analyses sont claires : ils achètent là-bas, y viennent trois ou quatre semaines par an, ne louent pas à d'autres. C'est l'un des grands problèmes de

*Brussel moet een pleinenstad worden. Om te beginnen worden vier pleinen in het centrum autovrij gemaakt. Het is de bedoeling dat er overal in de stad pleinen komen die goed met elkaar zijn verbonden. Het moeten plekken worden waar mensen kunnen wandelen en zich ontspannen.*

*Ik zal de heraanleg en vooral het onderhoud van het Flageyplein laten evalueren. Het probleem is blijkbaar dat niemand belast is met het onderhoud ervan.*

*We moeten ook beslissen wie verantwoordelijk wordt voor het onderhoud van de glazen structuur op het plein. Waarschijnlijk wordt dat de MIVB.*

*(Opmerkingen van de heer Draps)*

*Ik zal contact opnemen met de gemeente Elsene om te vragen waarom een leveringszone werd aangelegd en of het mogelijk is om die af te schaffen.*

*De problemen met de fonteinen zijn opgelost. De diensten van de gemeente Elsene kunnen ze tegenwoordig aan- en afzetten.*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

*De fonteinen worden in de loop van september afgesloten. In die tijd van het jaar vriest het nog niet, maar misschien is het nodig omdat vallende bladeren voor verstoppingen kunnen zorgen. Ik zal nagaan of het mogelijk is om ze langer te laten werken.*

*(Opmerkingen van de heer Draps)*

*Vroeger was het Flageyplein een vijver met bomen eromheen. De bomen die er nu staan, groeien echter niet goed. Ik zal laten uitzoeken hoe dat komt.*

*Heraangelegde en nieuwe pleinen moeten uiteraard worden onderhouden.*

*Het beheer van de pleinen kan nog beter. We moeten de administratie en de MIVB op hun verantwoordelijkheid wijzen. Voorts moeten we voldoende geld uittrekken voor het onderhoud. Daar moeten we rekening mee houden bij de opmaak van de begroting.*

Venise et de Florence.

Bruxelles doit être une ville de squares, de places. C’est pour cela que le centre est engagé dans un projet de piétonnisation englobant la place Rogier, la place de Brouckère, la place de la Bourse, la place Sainte-Catherine... Mais il faut des places dans toute la ville, et il faut les relier, comme on doit relier les parcs, pour que les gens puissent se déplacer et s'amuser.

On va donc relier la place Rogier à d'autres places, tout en faisant de même avec la place du Miroir ou la place Flagey, tandis que d'autres squares seront créés à la porte de Ninove, rond-point Schuman...

Je procéderai à une évaluation de la conception et, surtout, de l'entretien nécessaire car, apparemment, personne ne semble être en charge de ce dernier.

On arrivera à une solution en responsabilisant un opérateur, probablement la STIB, pour s'occuper de l'entretien de l'auvent, qui reste une réussite visuelle, mais qui nécessite un entretien régulier, comme c'est également le cas pour la place.

*(Remarques de M. Draps)*

À propos de l'aire de livraison, je prendrai contact avec la commune d'Ixelles pour comprendre la raison d'être de cette zone et voir s'il est envisageable de la supprimer.

Les problèmes relatifs aux fontaines ont été réglés. Effectivement, les fontaines se sont automatiquement déclenchées un jour de marché, mais le problème a été réglé dès lors que l'administration communale peut contrôler l'usage des fontaines et gérer les arrêts et reprises de leur fonctionnement.

*(Remarques de Mme Delforge)*

Les fontaines s'arrêtent actuellement de fonctionner à la mi-septembre. Or, à cette période de l'année, il ne gèle pas encore. Peut-être que les feuilles mortes font partie de l'explication. Quoiqu'il en soit, je vais réexaminer la question de la prolongation de leur fonctionnement.

*(Remarques de M. Draps)*

À l'origine, la place était un étang et les arbres

couvraient une partie de l'endroit. Or, les arbres ne croissent pas beaucoup à l'heure actuelle et je voudrais en connaître la raison.

Je vais donc faire procéder à une évaluation. Je suis aussi d'avis que lorsque la Région a refait une place, elle doit pouvoir l'entretenir, d'autant plus que ce genre de places va se multiplier : place Rogier, place du Miroir, place Schuman, Porte de Ninove, etc.

La gestion de ces nombreuses places doit être bien conduite. Une amélioration est possible. Une responsabilisation de l'administration et de la STIB est souhaitée. De même, il faudra prévoir le financement de ces entretiens. Nous y serons attentifs lors de la confection des budgets.

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

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Het verheugt mij dat het Flageyplein, dat in het midden van een bijzonder gemengde wijk ligt, een ontmoetingsplaats voor verschillende bevolkingsgroepen is gebleven.*

*Het beheer en de kwaliteit van het plein zijn echter een probleem. Hoewel de ondergrondse parking onvoldoende wordt gebruikt, lijkt de gemeente wildparkeerders niet echt aan te pakken en zelfs te gedogen.*

*Het is duidelijk dat we van het nieuwe gemeentebestuur van Elsene, dat nog aan de macht blijft tot 2018, niet veel moeten verwachten.*

**Mme Céline Delforge**.- Je suis d'accord avec vous, cette place ne manque pas d'intérêt : historiquement, elle représentait un quartier mixte et c'est encore actuellement le cas. La partie la plus pauvre se trouve du côté de la rue Gray, tandis que la partie nettement plus aisée loge à proximité des étangs d'Ixelles. Les populations continuent à se mélanger comme c'était le cas avant les grands travaux et nous pouvons nous en réjouir.

Mais le problème se pose vis-à-vis de la gestion et de la qualité de cette place. Nous n'avons pas discuté tellement du parking, mais à la place de la société Vinci, je n'apprécierais pas que la commune laisse se propager le parking sauvage ou l'autorise là où ce n'était pas prévu initialement. En définitive, ce parking sous-terrain est trop peu utilisé, ce qui donne lieu à une situation bizarre.

Soyons pragmatiques. Nous avons bien compris qu'il ne fallait pas attendre grand- chose de la part de la commune d'Ixelles d'ici à 2018.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- De relaties zijn heel wat beter dan met het vorige gemeentebestuur.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Les relations sont bien meilleures aujourd'hui.

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Des te beter, maar ik ben er niet zeker van dat het nieuwe gemeentebestuur van Elsene akkoord zal gaan met de realisatie van de tweede fase van het*

**Mme Céline Delforge**.- Je l'espère pour vous, mais je ne suis pas sûre que la commune d'Ixelles se montre favorable à l'idée d'entrer dans une phase 2 qui prévoirait moins de voitures. Vous serez

*Flageyplein, waarin het autoverkeer moet worden teruggedrongen.*

*Ik had ook graag wat meer uitleg gehad over de fonteinen. Het verheugt mij dat de gemeente die kan uitzetten als ze per ongeluk in werking treden, maar het zou ook goed zijn als de gemeente sneller zou reageren als de fonteinen niet werken.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Ik heb de bevoegde minister gevraagd waarom de fonteinen niet werkten. Ik kreeg als antwoord dat het probleem binnen het uur was opgelost.*

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Het is niet normaal dat de minister het probleem moet oplossen. Ik kijk vol ongeduld uit naar de evaluatie.*

*Een ander probleem is het gebrekkig onderhoud van tal van kleine installaties. Ik denk bijvoorbeeld aan de tramhaltes aan de Mouterijbrug. De tags werden verwijderd, maar het kapotte glas werd nooit vervangen. Het gewest moet dringend een overeenkomst sluiten voor het onderhoud van dergelijke haltes.*

*De bus- en tramhalte op het Flageyplein is bijzonder oncomfortabel. De luifel beschermt de reizigers niet voldoende tegen de koude, de wind en de regen en de perrons zijn niet breed genoeg.*

félicité si vous y parvenez, soyez-en sûr ! En attendant, je demeure dubitative.

Concernant les fontaines, j'aimerais obtenir quelques éclaircissements. Je suis contente d'apprendre que, dans le pire des cas, la commune peut éteindre en cas d'allumage intempestif. Par ailleurs, il serait intéressant que lorsque les lumières ne s'allument pas alors que ce serait préférable, quelqu'un réagisse rapidement et que le problème ne prenne pas deux ou trois jours à être réglé.

**M. Pascal Smet, ministre**.- J'ai déjà téléphoné au ministre pour lui demander pourquoi les fontaines ne fonctionnaient pas. Il m'a répondu que le problème avait été réglé une heure plus tard.

**Mme Céline Delforge**.- Il est dommage que ce soit le ministre qui doive régler la situation, ce n'est pas normal. Ceci dit, je me réjouis de la perspective d'une évaluation, y compris pour la gestion de ce type d'infrastructure régionale, qui est aussi utilisée par la STIB.

Au passage, je signale que de petites infrastructures sont concernées et n'ont jamais trouvé de solution. Par exemple, je pense aux arrêts de tram situés pont du Germoir. Infrabel a son rôle à jouer en la matière et, pourtant, les arrêts ne sont toujours pas remis en état : des vitres sont cassées depuis des années.

J'avais déjà posé la question à la ministre précédente. Si les tags ont été ôtés, les vitres n'ont jamais été remplacées. Je me réjouis de voir des abribus qui ne sont pas couverts de publicités. Néanmoins, il serait plus souhaitable encore que la Région trouve une solution pour que des partenariats et conventions soient mis en place concernant la prise en charge de ces abribus.

Concernant le grand auvent de l'arrêt de bus et de tram, même s'il était propre et parfaitement réparé, il serait encore peu ergonomique. Attendre à cet endroit quand il fait froid, qu'il y a du vent et de la pluie, ce n'est pas confortable. Le quai n'est pas assez large pour que tous les voyageurs puissent circuler.

Il y a quand même deux lignes de bus et une ligne de tram qui passent par là, avec des fréquences très

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Ik ben het met u eens.*

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Het verheugt mij dat u de problemen wilt aanpakken. Ik zal dit dossier van nabij volgen.*

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

**TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan en de Buyllaan".**

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Het dossier van de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan en de Adolphe Buyllaan is nog steeds niet rond.*

*De gedeeltelijke overgang van zes naar vier rijstroken bracht in heel wat gemeenten grote bezorgdheid teweeg. Het project werd dan ook aan een testperiode van zes maanden onderworpen om na te gaan of het autoverkeer geen nadelen ondervond van de maatregelen voor fietsers en het openbaar vervoer.*

*Vroeger reden er geen fietsers op de Generaal Jacqueslaan, en hoewel ze nu over een fietspad beschikken, is hun veiligheid nog steeds niet gewaarborgd.*

*Het is niet langer aanvaardbaar dat een stadsautosnelweg de levenskwaliteit, gezondheid en veiligheid van de omwonenden en de gebruikers in gevaar brengt. De buurtbewoners werkten dan*

élevées. Et les autres abribus de la place sont dans un état catastrophique. C'est lamentable.

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- Je suis d'accord avec vous.

**Mme Céline Delforge**.- Je suivrai ce dossier avec attention. Je me réjouis de ce que vous preniez les choses en main.

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le réaménagement du boulevard Général Jacques et de l'avenue Buyl".**

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

**Mme Céline Delforge**.- Le dossier de réaménagement du boulevard Général Jacques et de l'avenue Buyl est loin d'être abouti.

Le passage partiel d'une voirie urbaine de six à quatre bandes a provoqué des angoisses et des sueurs froides dans certaines communes de notre Région. Partant, le projet de réaménagement du boulevard Général Jacques a été soumis à un test de six mois, destiné à vérifier que le trafic automobile ne risquait pas d'être affecté par des mesures visant à améliorer la cyclabilité et le passage des transports publics.

Certains de mes collègues ont fait circuler des tracts électoraux présentant des visions cataclysmiques de ce réaménagement. Ils annonçaient des augmentations de temps de parcours de plus de vingt minutes et faisaient part de leur volonté de se battre pour que le boulevard Général Jacques reste une autoroute urbaine.

*ook een voorstel uit voor de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan en deelden u dat mee. Nu de testperiode is afgelopen, moeten we het project evalueren en moeten we beslissingen nemen.*

*De heraanleg van de Generaal Jacqueslaan hangt nauw samen met die van de Adolphe Buyllaan. De huidige inrichting is het resultaat van een compromis dat niet onverdeeld gunstig is voor de inwoners van de omliggende straten en de gebruikers van het openbaar vervoer.*

*Enerzijds wordt het doorgaande verkeer verschoven naar de kleine omliggende straten. Uit een mobiliteitsstudie blijkt dat de Fraiteurbrug een eenrichtingsbrug moet worden om het verkeer van de E411 uit de universiteitswijk te houden.*

*Anderzijds staan de trams en bussen van de MIVB in de richting van het stadscentrum stil door de auto's die van de Armand Huysmanslaan komen en de Mauricelaan proberen op te rijden ondanks de voorrang van de tram, die wordt gehinderd door de bussen die de auto's doorlaten.*

*Wat zijn de resultaten en besluiten van de testfase? Welke invloed heeft de heraanleg van de Adolphe Buyllaan op de reissnelheid van de lijnen van de MIVB? Werden er maatregelen bestudeerd voor het omleiden van het doorgaand verkeer?*

*Werd er een kwalitatieve evaluatie uitgevoerd bij de fietsers en voetgangers?*

*De heraanleg van de Adolphe Buyllaan is problematisch voor de reissnelheid van het openbaar vervoer en noopt tot het gebruik van verkeerslichtbeïnvloeding. Er zou een probleem zijn met de ligging van een bushalte: een van beide gemeenten zou de halte voor het kruispunt willen plaatsen, terwijl de halte er in het geval van verkeerslichtbeïnvloeding beter achter komt te liggen. Hoe zit het daarmee?*

*Wanneer gaan de werkzaamheden van start?*

Auparavant, aucun cycliste ne circulait sur ce boulevard, à moins d'être un peu suicidaire ! Depuis l'aménagement de la piste cyclable, les cyclistes ne subissent plus les coups de klaxons leur signifiant qu'ils n'ont pas leur place à cet endroit, mais ils ne sont pas pour autant en sécurité.

Il n'est plus admissible, dans une ville moderne, de laisser une véritable autoroute urbaine nuire à la qualité de vie, à la santé et à la sécurité des milliers de personnes qui y vivent ou la fréquentent quotidiennement. Un bel exemple de réaménagement a été mené il y a quelques années avenue de la Couronne, entre autres sous l'impulsion des riverains. Sur le boulevard général Jacques, des riverains ont également pris l'initiative d'élaborer une proposition qui s'inscrit dans cette philosophie de qualité de vie et de viabilité de cette grande voirie. Ils vous ont d'ailleurs contacté pour vous communiquer leur proposition.

Maintenant que la période de six mois de test est écoulée, l'heure de l'évaluation est venue, mais également celle des décisions.

Le réaménagement du boulevard est intimement lié à celui de l'avenue Buyl, qu'il croise et avec laquelle il partage de nombreuses lignes de transports publics. L'aménagement actuel est le résultat d'un compromis qui semble boiteux au vu des résultats pour les riverains des rues avoisinantes et des usagers du transport public.

D'une part, le report du trafic de transit, qui ne devrait jamais arriver dans le quartier, est diffusé dans les petites rues avoisinantes. Ce trafic n'a pas de raison de transiter par ce quartier et une étude de mobilité, commandée et payée par la commune d'Ixelles, démontre que le pont Fraiteur devrait être converti en sens unique pour éviter que le trafic venant de l'autoroute E411 ne se déploie dans le quartier de l'université, le but étant plutôt de renvoyer ce trafic sur d'autres voies prévues à cet effet.

D'autre part, dans le sens faubourg-ville, les trams et bus de la STIB restent coincés dans le haut de l'avenue par les voitures venant de l'avenue Armand Huysmans qui cherchent à s'engouffrer dans l'avenue Maurice malgré la priorité absolue du tram qui, lui, est coincé par les bus qui laissent passer les voitures. La demi-mesure actuelle ne

*Bespreking*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- De testfase is positief gebleken: het verkeersvolume is niet gewijzigd en de reistijd blijft gelijk of neemt af, behalve op de as Franklin Rooseveltlaan - Louizalaan. Ook op de Middenring is de regelmaat verbeterd, en voor de fietsers is de situatie er eveneens op vooruitgegaan.*

*De ligging van de halte op de Adolphe Buyllaan vlak voor het kruispunt met de Generaal Jacqueslaan, is niet bevorderlijk voor de reistijd van het openbaar vervoer. Uit de test blijkt overigens geen enkele verbetering voor het openbaar vervoer. Ook voor wie een tram naar*

porte pas de bénéfices pour les transports en commun.

À la suite de la phase test de diminution des flux du boulevard Général Jacques, je souhaiterais connaître les résultats et les conclusions de cette phase. En particulier, quelle est l'évaluation du réaménagement Buyl sur la vitesse commerciale des lignes de la STIB ? Des mesures de déviation du trafic de transit ont-elles été étudiées ? Sans elles, il y aura toujours des mécontents car personne n'a la volonté de voir sa rue transformée en égout à voitures.

Une évaluation qualitative a-t-elle été menée auprès des cyclistes et piétons ? On ne peut effectivement dire que la situation ait été améliorée dans l'état actuel.

Le réaménagement de l'avenue Buyl pose un problème au niveau du respect de la vitesse commerciale des transports en commun, qui nécessite le recours à des feux télécommandés. Un gros contentieux existe quant à la localisation d'un arrêt de bus, puisqu'une des deux communes le localise en amont du carrefour pour faire profiter les commerces du chaland généré par l'arrêt, alors que l'utilisation des feux télécommandés recommanderait de déplacer l'arrêt après le carrefour. En savez-vous plus ?

Enfin, une date de début des travaux a-t-elle été fixée ?

*Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- Tout d'abord, je voudrais dire que le test au boulevard Général Jacques s'est avéré positif. Il apparaît que les volumes de circulation restent inchangés. Il ressort des mesures de temps de parcours que ceux-ci sont les mêmes ou ont diminué, sauf pour l'axe avenue Franklin Roosevelt - avenue Louise, où l'on peut parfois observer une légère augmentation entre 8h15 et 8h45.

La régularité s'est aussi améliorée sur la moyenne ceinture. En résumé, les usagers motorisés mettent autant de temps qu'avant pour effectuer leur parcours. Concernant les cyclistes, il est évident

*Meiser wil nemen, zou het beter zijn dat de halte na het kruispunt komt te liggen.*

*Uit de studie van de gemeente Elsene blijkt dat het verkeer op de Generaal Jacqueslaan ongewijzigd is gebleven, maar dat het verkeer op de Adolphe Buyllaan tot 250 wagens per uur is toegenomen. Het is tevens verschoven naar onder meer de Boondaalse Steenweg en de Mauricelaan.*

*Na een gesprek met het wijkcomité Buyl beschik ik over de testresultaten en opmerkingen van de bewoners, Mobiel Brussel, de MIVB en de gemeente. Ik heb Mobiel Brussel en de MIVB de opdracht gegeven de plannen aan te passen, in overleg met de schepen voor mobiliteit en de burgemeester van Elsene.*

*We onderzoeken de mogelijkheid om in de Adolphe Buyllaan weer tweerichtingsverkeer toe te laten en de tram- en bushaltes na het kruispunt te plaatsen. Begin januari hoop ik de wijzigingen in overleg met de gemeente te kunnen bekrachtigen.*

*Op de Generaal Jacqueslaan komen er twee rijstroken met een verhoogd fietspad naast de stoep. In januari moeten we nog bespreken waar de parkeerruimte komt: naast de tram, tussen de bomen of naast de stoep en het fietspad.*

*Ten laatste in het voorjaar is het meerjarenplan klaar. Ik weet dus nog niet wanneer de werkzaamheden aan de Generaal Jacqueslaan van start zullen gaan. De bouwplaats van Vivaqua op de Adolphe Buyllaan is reeds gestart. De sporen worden in de zomer van 2015 vervangen. Dat mag de optie voor tweerichtingsverkeer op de Adolphe Buyllaan echter niet in gevaar brengen.*

que la situation est plus agréable maintenant, avec la piste cyclable.

Concernant l'évaluation de la vitesse commerciale au niveau de l'avenue Adolphe Buyl, la localisation de l'arrêt sur cette avenue, juste avant le carrefour avec le boulevard Général Jacques, ne favorise pas la bonne circulation des transports en commun. Ce test ne montre d'ailleurs pas d'amélioration pour les transports en commun.

De plus, la situation est assez absurde pour celui qui veut prendre un tram vers Meiser, par exemple. Il a le choix entre le tram 25 sur l'avenue Adolphe Buyl et le tram 7 sur le boulevard Général Jacques. L'implantation des arrêts au-delà du carrefour serait plus logique pour les clients et favoriserait davantage la bonne circulation des trams.

L'étude de la commune d'Ixelles montre que le trafic sur le boulevard Général Jacques est resté identique, mais que l'avenue Adolphe Buyl a vu sa circulation automobile augmenter de manière relative, jusqu'à 250 véhicules par heure. Le trafic s'est aussi reporté sur la chaussée de Boondael, l'avenue Maurice et d'autres itinéraires.

J'ai rencontré le comité de quartier Buyl et j'ai eu une bonne conversation avec la commune d'Ixelles. Je dispose maintenant des résultats du test, des remarques des riverains, de Bruxelles Mobilité, de la STIB et de la commune. En parfaite collaboration avec l'échevine de la mobilité Caroline Désir et le bourgmestre d'Ixelles, j'ai chargé Bruxelles Mobilité et la STIB de modifier les plans.

Nous examinons une autre option : l'avenue Adolphe Buyl repasserait à double sens, et les arrêts de tram et de bus seraient placés après le carrefour, sur le boulevard Général Jacques pour les trams 94 et 25 et sur l'avenue de l'Hippodrome pour le bus 71. Bruxelles Mobilité et la STIB sont occupés à élaborer ce nouveau plan. Au début du mois de janvier, j'espère pouvoir valider ces changements en concertation avec la commune.

Deuxièmement, je peux confirmer que, sur le boulevard Général Jacques, on circulera sur deux bandes, mais avec une piste cyclable séparée et surélevée à côté du trottoir. Les tests ont montré que c'était faisable et la commune est d'accord.

Nous devons encore débattre, en janvier, de l'emplacement du stationnement. Sera-ce à côté du tram, entre les arbres, ou à côté du trottoir et de la piste cyclable ? Il y a des arguments dans les deux sens.

Nous élaborons les plans. Au plus tard au printemps, le plan pluriannuel des travaux sera finalisé. Je ne peux donc vous donner aujourd'hui de détails sur le début du chantier du boulevard Général Jacques. Par contre, les travaux de Vivaqua ont commencé sur l'avenue Buyl. Les voies doivent y être remplacées à l'été 2015. On veillera évidemment à ce que ceci ne mette pas en danger l'option du double sens sur l'avenue Buyl.

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

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- De heraanleg van de Generaal Jacqueslaan toont aan dat ook met twee rijstroken de vlotte doorgang van het autoverkeer mogelijk blijft. Aan het kruispunt blijft er een derde rijstrook om links af te slaan. Ik ken weinig steden die dit nog zouden accepteren. De wijzigingen zijn minimaal.*

**Mme Céline Delforge**.- Le réaménagement du boulevard Général Jacques nous démontre que la mise à deux bandes ne met pas en péril la fluidité automobile puisqu'au carrefour, on garde une bande de virage à gauche. Cela fait donc trois bandes. Je connais peu de villes qui accepteraient encore cela. Nous le vivons comme si c'était révolutionnaire alors qu'il s'agit d'un minimum.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- We willen in het midden ook bomen planten. Het zicht zal volledig anders zijn.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Nous allons également planter des arbres au milieu. L'allure sera complètement différente.

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Snelheidsovertredingen zijn hier courant. Dat toont aan dat de vlotte doorgang niet is aangetast. De voetgangers lopen nog steeds gevaar, wanneer ze het kruispunt tussen de Adolphe Buyllaan en de Generaal Jacqueslaan oversteken.*

*Ik nodig u uit om de zeer constructieve voorstellen van de buurtbewoners te bestuderen.*

*Ik ben er niet voor om opnieuw tweerichtingsverkeer toe te laten op de Adolphe Buyllaan. Daardoor stijgt de verkeersdruk en daalt de levenskwaliteit. De oorzaken worden niet aangepakt. Het doorgaand verkeer moet afgeleid worden naar de wegen die daarvoor bestemd zijn.*

**Mme Céline Delforge**.- C'est un axe où les excès de vitesse sont coutume. Cela démontre que la fluidité n'est pas affectée. Par contre, les piétons sont toujours en danger lorsqu'ils traversent ce carrefour entre l'avenue Adolphe Buyl et le boulevard Général Jacques.

Je vous invite à vous pencher sur les propositions très constructives des riverains. Ce sont des citoyens qui habitent la zone et qui ont envie de voir la situation s'améliorer.

Concernant l'avenue Adolphe Buyl, je ne me réjouis pas d'une remise à deux sens de la circulation qui intensifie le trafic et dégrade la qualité de vie. On ne s'attaque pas aux causes, à savoir reporter ce trafic de transit là où il devrait être.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- In het kader van de aanleg van tramlijn 71, zal ik samen met de gemeente de volledige mobiliteitskwestie in de wijk onderzoeken.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Dans le cadre de l'implantation du tram 71, je vais examiner l'ensemble de la question de la mobilité dans le quartier. Vos suggestions seront prises en considération. J'ai convenu avec la commune d'envisager tous ces réaménagements sous l'angle de la mobilité globale, voitures y comprises.

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Een studie die besteld werd door de gemeente Elsene beveelt eenrichtingsverkeer aan op de Fraiteurbrug, die op instorten staat. Er moet dringend ingegrepen worden.*

*Het doorgaand verkeer blijft het grote probleem. Het project voor tramlijn 71 zal dat niet oplossen. Het tweerichtingsverkeer in de Adolphe Buyllaan is ook niets om over op te scheppen.*

**Mme Céline Delforge**.- Je ne sais pas où en est le fameux Plan communal de mobilité, mais on peut trouver sur internet l'étude commandée par la commune d'Ixelles à un bureau d'études professionnel. Cette étude prône la mise à sens unique du pont Fraiteur, qui va s'écrouler un de ces jours. Nous savons tous qu'il faut agir.

Le trafic de transit demeure le problème fondamental. La situation ne s'améliorera pas, encore moins avec le projet de tram 71, si vous ne vous attaquez pas aux causes. Je ne me félicite pas de la mise à double sens de l'avenue Adolphe Buyl.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- De huidige situatie verandert inderdaad niets.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Effectivement, la situation actuelle ne change rien.

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Voor de lijnen 71, 94 en 25 was de doorgang vroeger al catastrofaal en nu nog steeds.*

*Het verkeer in ons gewest moet verminderen. De MIVB heeft lang gewacht en gewerkt aan een oplossing, maar de gemeente komt de afspraken niet na.*

**Mme Céline Delforge**.- Comme vous dites, ça ne change rien. L'option est mauvaise. Prenez les lignes 71, 94 ou 25. Le passage de ce tronçon était catastrophique par le passé et l'est toujours à l'heure actuelle. Le statu quo ne va rien améliorer.

Nous devons garder à l'esprit un certain objectif de réduction du trafic automobile dans notre Région. La STIB a suffisamment attendu et travaillé sans voir respectée la solution négociée avec la commune. C'est peut-être cette voie-là qu'il faut explorer. Ce tronçon, objet de maintes études, n'a connu que des blocages politiques.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

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

**TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de opslag van asbestafval in het depot te Haren".**

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

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "les conditions d'entreposage de déchets d'amiante au dépôt de Haren".**

**De voorzitter**.- De interpellatie wordt ingetrokken door de indiener.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

**TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de tramlijn die de site van Tour & Taxis moet verbinden met Brussel-Noord".**

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

**De heer Bruno De Lille**.- De site van Tour & Taxis zal zich de komende jaren volop ontwikkelen. Het is dan ook van essentieel belang dat buurtbewoners, pendelaars, cultuurliefhebbers en toeristen er vlot heen kunnen met het openbaar vervoer. Ook de projectontwikkelaars zijn daarvoor vragende partij.

Onder andere de toekomstige tram 11 zou de site moeten ontsluiten. Hij zou de rechtstreekse verbinding met het Noordstation vormen en aan de ene kant verder rijden richting Laken en Jette en aan de andere kant aansluiten op de toekomstige tram 71 die langs het Centraal Station naar de bovenstad rijdt.

De vorige regering nam hierover een beslissing in 2013. Op 18 juli 2013 sprak de regering zich uit over een oriëntatienota, waarin onder ander het tracé werd vastgelegd. Zowel de MIVB als Mobiel Brussel kregen de opdracht om studies uit te voeren voor de stedenbouwkundige aanvragen. De bedoeling was dat de werkzaamheden voor de Picardbrug in 2015 zouden starten en die voor de tram in 2017. Er werd ook een ambitieus participatieplan voorbereid om de hele buurt te betrekken bij het project.

De nieuwe regering maakte echter bekend dat er op korte termijn geen tram naar Tour & Taxis komt. Als ik het goed begrijp, komt er wel een brug, maar dan enkel voor voetgangers, fietsers en bussen. Een hoogwaardige verbinding zou er pas later komen. Intussen moeten we het doen met een bus.

**M. le président**.- L'interpellation est retirée par son auteure.

**INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la ligne de tram censée relier le site de Tour et Taxis à Bruxelles-Nord".**

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

**M. Bruno De Lille** *(en néerlandais).- Le développement du site de Tour & Taxis ces prochaines années nécessitera une bonne accessibilité en transports en commun.*

*La future ligne de tram 11 devrait assurer une connexion directe entre le site et la gare du Nord d'une part, et Laeken et Jette d'autre part. Son trajet rejoindra celui du tram 71, qui reliera le haut de la ville via le quartier de la gare de Bruxelles-Central.*

*Le gouvernement précédent s'est prononcé en 2013 sur une note d'orientation qui portait notamment sur le tracé de cette future ligne de tram. La STIB et Bruxelles Mobilité avaient été chargés de mener des études préalables aux demandes de permis d'urbanisme. L'objectif était de démarrer les travaux de la passerelle Picard en 2015 et ceux de la ligne de tram en 2017. Un plan participatif ambitieux était également prévu, afin d'impliquer le quartier dans le projet.*

*Le nouveau gouvernement a toutefois décidé de différer ce projet. Cette décision est incompréhensible pour Groen, compte tenu de la nécessité d'une offre en transports en commun suffisante pour un nouveau quartier que des milliers de personnes habiteront ou fréquenteront pour leur travail ou leurs loisirs.*

*Ce choix contraste avec la vision proactive de la mobilité de villes comme Lyon ou Copenhague, où des transports en commun en site propre, des*

Voor Groen is het onbegrijpelijk dat de Brusselse regering schrapt in het aanbod aan openbaar vervoer voor een nieuwe wijk, waar duizenden mensen zullen wonen, werken en zich ontspannen.

De werknemers van de Vlaamse Gemeenschap vinden de afstand tussen het Noordstation en Tour & Taxis veel te ver om te voet af te leggen. Een tram zou soelaas kunnen brengen, maar als hij geschrapt wordt, krijg je natuurlijk problemen.

Deze keuze contrasteert met die van steden die gaan voor een proactieve visie op mobiliteit, waarbij openbaar vervoer in eigen bedding, fiets- en voetpaden aangelegd worden nog voor de bewoners er intrekken. Ze kiezen dus van bij het begin voor een autoluw project. Dat geldt bijvoorbeeld voor Kopenhagen, maar ook voor Lyon, waar de aanleg van een tramlijn voorafging aan de bouw van een nieuw stadsdeel.

Op die manier overtuig je projectontwikkelaars om te investeren en haal je bewoners en bedrijven over om zich op de site te vestigen.

Dat Brussel deze keuze niet maakt, roept een aantal vragen op. We weten eigenlijk niet precies wat er zal gebeuren. Enerzijds schrijft de krant dat de tram geschrapt wordt en anderzijds zegt de woordvoerder van de MIVB dat er toch een tram over de brug zal moeten rijden.

Hoe zit het nu eigenlijk? Is het een regeringsinitiatief om de tram te schrappen? Welke overwegingen hebben tot die beslissing geleid? Hebt u daarover overlegd met de MIVB? Hoe komt het dan dat de woordvoerder van de MIVB een ander standpunt inneemt tijdens gesprekken met de pers?

Heeft de beslissing invloed op de Belirismiddelen voor de brug? Hoe zorgt u ervoor dat de site vlot bereikbaar is met het openbaar vervoer? Een bus zal niet volstaan om de site afdoende te ontsluiten.

*Bespreking*

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

**Mevrouw Carla Dejonghe**.- De heer De Lille heeft het uitvoerig gehad over de ontwikkeling van

*trottoirs et des pistes cyclables sont aménagés avant même la construction d'un nouveau quartier.*

*Cette politique proactive incite les promoteurs à investir et les entreprises et les habitants à s'installer sur le site.*

*Une certaine confusion règne à propos de cette décision. Le porte-parole de la STIB a en effet affirmé qu'une ligne de tram emprunterait bel et bien la passerelle Picard, ce qui contredit les informations parues dans la presse.*

*Qu'en est-il réellement ? La décision de supprimer la ligne de tram émane-t-elle du gouvernement ? Quelles considérations ont influé sur cette décision ? Comment expliquer la contradiction entre le porte-parole de la STIB et les médias ?*

*Cette décision influe-t-elle sur le budget Beliris pour la passerelle ? Comment comptez-vous assurer l'accessibilité du site en transports en commun ? Un bus n'y suffira pas.*

*Discussion*

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

**Mme Carla Dejonghe** *(en néerlandais).- Au regard du développement du site et de*

de site en de toename van het aantal gebruikers. Het regeerakkoord is echter niet duidelijk over de toekomstige verbinding. Door de dichte bebouwing langs delen van het tracé en de aanwezigheid van het kanaal zal dit mogelijk een erg complexe verbinding worden. Bij de MIVB circuleren er al een aantal ideeën, onder meer over een metroverbinding.

Een rechtstreekse verbinding tussen de Heizelvlakte en het Noordstation biedt voordelen bij internationale evenementen of wedstrijden in het nieuwe nationale voetbalstadion. In dergelijke gevallen is een vlotte aansluiting op het nationale spoorwegnetwerk interessant. Tijdens evenementen zal de openbaarvervoercapaciteit opgedreven worden. Het is per slot van rekening de bedoeling om meer en grotere evenementen te organiseren in het stadion. Ook voor de verdere plannen voor de Heizelvlakte zullen waarschijnlijk aanpassingen van het openbaar vervoer vereist zijn.

Los van het te kiezen vervoermiddel, zorgt de timing ervoor dat er snel stappen moeten worden gezet.

Welke plannen voor de ontsluiting van Tour & Taxis via het openbaar vervoer zijn er al? Wordt daarover onderhandeld met de bedrijven die op de site gevestigd zijn?

Hoe ziet het vervoerplan voor de nieuwe zetel van Leefmilieu Brussel eruit? Op welke manier werkt de MIVB hier aan mee?

Werd er al een tracé uitgewerkt voor de nieuwe hoogperformante verbinding tussen het Noordstation en de Heizel? Zullen bestaande trajecten of verbindingen in deze nieuwe lijn worden geïntegreerd?

Welk stappenplan zal voor de realisatie van dit deel van het regeerakkoord worden gevolgd?

*l'augmentation du nombre d'usagers, l'accord de gouvernement ne nous informe pas clairement de la configuration de la nouvelle liaison, sans doute compliquée par l'urbanisation dense de certaines parties du tracé et la présence du canal. Plusieurs idées circulent au sein de la STIB, dont celle d'une liaison en métro.*

*Une liaison directe entre le plateau du Heysel et la gare de Bruxelles-Nord comporte son lot d'avantages en cas d'événements internationaux ou de compétitions dans le nouveau stade de football national. De plus, le développement des projets sur le plateau du Heysel exigera probablement des adaptations en matière de transport en commun.*

*Indépendamment du mode de transport à choisir, le calendrier impose d'avancer rapidement.*

*Quels plans existe-t-il déjà pour le désenclavement de Tour & Taxis via les transports en commun ? Des négociations sont-elles en cours avec les entreprises installées sur le site ?*

*Quel est le plan de déplacements pour le nouveau siège de Bruxelles Environnement ? Comment la STIB y collabore-t-elle ?*

*A-t-on déjà élaboré un tracé pour la nouvelle liaison de haute performance entre la gare de Bruxelles-Nord et le Heysel ? Les trajets ou liaisons existants seront-ils intégrés à la nouvelle ligne ?*

*Quelles étapes suivra-t-on pour la réalisation de cette partie de l'accord de gouvernement ?*

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

**Mevrouw Joëlle Maison** *(in het Frans).- In het regeerakkoord is de bouw opgenomen van de Picardbrug in 2017 om de site bereikbaar te maken. In 2018 zou een snelbus het station met die brug, de Picardstraat en Tour & Taxis verbinden. In 2020 zou er een tramlijn komen.*

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

**Mme Joëlle Maison**.- Si j'ai bien compris l'accord de majorité, il est prévu de construire en 2017 la passerelle dite Picard pour l'accessibilité de la zone. Ensuite, en 2018, une ligne express de bus devrait relier la gare à la passerelle, la rue Picard et le site de Tour & Taxis. Enfin, en 2020, une ligne

*Hoever staat het met de effectenstudie voor de bouw van de brug? Wanneer wordt de stedenbouwkundige vergunning uitgereikt? Is 2017 nog haalbaar?*

*Werd het aantal pendelbussen tussen het Noordstation en Tour & Taxis opgevoerd, nadat Leefmilieu Brussel daar zijn intrek nam?*

*Op de plannen is een tramlijn op de brug te zien. Is dat inderdaad de bedoeling? Waarom worden de brug en de sporen met bovenleidingen dan in afzonderlijke fases aangelegd? Op die manier moet er na twee of drie jaar opnieuw gewerkt worden op de site.*

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

**De heer Pascal Smet, minister**.- Mijnheer De Lille, Het is zeker niet onze bedoeling om de verbinding van het Noordstation naar Tour & Taxis te schrappen. Met het oog op de ontsluiting van de site van Tour & Taxis hebben wij beslist dat er zo snel mogelijk een brug moet komen, die op zijn minst toegankelijk moet zijn voor voetgangers, fietsers en bussen. Wij bekijken wel nog of er een verschil in kostprijs is als we over die brug ook een tram willen laten rijden.

*(verder in het Frans)*

*De planning is indicatief en afhankelijk van het budget.*

*(verder in het Nederlands)*

Het is in eerste instantie de bedoeling een bus te laten rijden tussen het Noordstation en Tour & Taxis. De Picardbrug wordt dus gebouwd voor fietsers, voetgangers en bussen. Het klopt dat de vorige regering in 2013 een andere beslissing had genomen, maar het zal u niet ontgaan zijn dat de stad Brussel tegen een tram over de brug gekant is.

haute performance serait installée pour relier l'ensemble du site.

Qu'en est-il de l'étude d'incidences liée à la construction de cette passerelle ? Quels seraient les délais pour la suite de la procédure et singulièrement pour la délivrance du permis d'urbanisme ? La date de 2017 est-elle toujours d'actualité ?

Depuis l'installation de Bruxelles Environnement et ses quelque 600 collaborateurs, les navettes entre la gare du Nord et le site de Tour & Taxis ont-elles été intensifiées ?

Enfin, quand je regarde les esquisses du plan, je vois un tram sur la passerelle. Prévoit-on bien du transport en tram ? Le cas échéant, pourquoi cette différence de phasage entre la passerelle et ensuite l'installation des rails et des caténaires ? Cela impliquerait de nouveaux travaux sur le site dans deux ou trois ans.

**De voorzitter**.- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre** *(in het Frans).- Nous n'avons aucune intention de supprimer la liaison entre le quartier de la gare de Bruxelles-Nord et Tour & Taxis. Pour désenclaver le site, nous avons décidé de procéder le plus vite possible à l'aménagement de la passerelle, qui doit être au minimum accessible aux piétons, aux cyclistes et aux bus. Nous examinons le surcoût que représenterait l'aménagement d'une ligne de tram à cet endroit.*

*(poursuivant en français)*

Le calendrier est indicatif, car il est aussi lié au budget.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le but est d'abord de faire circuler un bus entre la gare de Bruxelles-Nord et Tour & Taxis. La passerelle Picard est donc construite pour les vélos, les piétons et les bus. Le précédent gouvernement avait en effet pris une autre décision en 2013, mais la ville de Bruxelles est opposée au passage d'un tram sur le pont.*

*(poursuivant en français)*

*(verder in het Frans)*

*Brussel-Stad en het wijkcomité Bockstael zijn tegen een tram over de brug gekant, omdat de verbinding tussen Bockstael en de Heizel al door een metro wordt verzekerd die niet oververzadigd is.*

*Voorlopig zal de brug enkel bestemd zijn voor voetgangers, fietsers en bussen, maar de regering blijft van mening dat er in de toekomst een hoogperformante verbinding (tram of metro) op die as nodig is. Door de ontwikkeling van Tour & Taxis en de Heizelvlakte en de bouw van het voetbalstadion op parking C, zal de mobiliteitsvraag immers sterk toenemen.*

*Een van onze prioriteiten is de nieuwe metrolijn tussen Bordet en Albert, die via het Noordstation zal lopen. Als we voor een metroverbinding tussen het Noordstation en Tour & Taxis kiezen, zouden we die dus op de andere metrolijn kunnen laten aansluiten en een overstap in het Noordstation kunnen organiseren.*

*De hoogperformante verbinding zou zowel een metro- als een luchttram kunnen worden. De inrichting van de wijk leent zich daartoe. De eigenaars van Tour & Taxis hebben overigens hun principeakkoord gegeven aan een luchtmetro of een luchttram op hun site.*

La Ville de Bruxelles, ainsi que tout le quartier de Bockstael, via son comité de quartier, s'oppose au passage d'un tram sur la passerelle, et ceci d'autant plus que le tronçon Bockstael-Heysel est déjà desservi par le métro. On prévoit en fait une ligne de tram parallèle à une ligne de métro qui est loin d'être surchargée à cet endroit.

Le gouvernement trouve néanmoins qu'il faut passer par là. Avec le cabinet de M. Vervoort, nous travaillons à finaliser le projet de la passerelle Picard : des débats sont en cours, Beliris intervient, l'étude d'incidences est presque terminée. Mais l'idée est claire : ce pont est destiné aux piétons, aux cyclistes et aux bus. Entre-temps, on a indiqué à la STIB qu'une liaison de haute performance - tram, métro - était nécessaire sur cet axe. Et elle va arriver !

Tour & Taxis va être développé, mais aussi le plateau du Heysel, dans le cadre du projet Neo, avec un centre commercial, un centre de congrès, beaucoup plus de logements, des terrains de sport, une piscine à ciel ouvert... Entre les deux se trouvent des quartiers en développement. De plus, on va construire le nouveau stade sur le parking C. Tout cela augmentera la demande de mobilité.

Une de nos priorités est la ligne de métro nord-sud, entre Bordet et Albert. Nous aurons donc une ligne de métro passant par la gare de Bruxelles-Nord. C'est l'occasion d'examiner sérieusement l'option de relier la gare de Bruxelles-Nord, Tour et Taxis et le Heysel par le métro. Un morceau du tronçon existe déjà à Pannenhuis. Si l'on construit une liaison de métro entre la gare de Bruxelles-Nord et Tour & Taxis, on peut se connecter à une ligne de métro existante et créer un nœud de transfert à Bruxelles-Nord. Ce n'est pas un problème, puisqu'on reste dans le même bâtiment.

Voilà ce qu'il en est concernant la ligne de haute performance métro-tram, qui pourrait éventuellement devenir un métro ou un tram aérien, en tenant compte du fait que les deux circulent à des hauteurs différentes.

Même si l'on optait pour l'alternative "tram" - ce qui n'est pas exclu, nous allons l'examiner -, nous pourrions le faire circuler sur le viaduc, vu que la configuration du quartier concerné le permet. Les propriétaires de Tour & Taxis ont également donné leur accord de principe pour que des métros ou

**De heer Willem Draps** *(in het Frans).- Zij zijn zelfs vragende partij!*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- We moeten Mobiel Brussel en de MIVB de tijd geven om die optie te bestuderen.*

*Wij sluiten een hoogperformante tramverbinding niet uit, ook al denk ik dat een metro misschien beter is, te meer daar er geen tunnel moet worden gegraven. Ter vergelijking: een kilometer tramlijn kost ongeveer 25 miljoen euro, een kilometer luchtmetro 75 miljoen euro en een kilometer ondergrondse metro 150 miljoen euro. De afstand is niet erg lang. Wij zullen alle opties onderzoeken.*

*Het heeft geen zin om nu een tram over de Picardbrug te laten rijden als er straks tweehonderd meter verder een tram- of metrolijn komt. Daarom hebben we beslist om eerst het probleem van de bussen aan te pakken. Het dossier wordt bestudeerd en is een prioriteit, ook al kan ik u nog geen verdere details geven. De precieze timing zou tegen het voorjaar van 2015 bekend moeten zijn.*

*(verder in het Nederlands)*

Leefmilieu Brussel heeft een vervoerplan opgesteld, genaamd "Tour & Taxis experience", of "ma mobilité à Tour & Taxis" in het Frans. Daarin staat informatie voor werknemers die zich te voet, met de fiets, het openbaar vervoer of de pendelbus naar Tour & Taxis willen verplaatsen.

trams aériens entrent sur le site.

**M. Willem Draps**.- Ils le demandent !

**M. Pascal Smet, ministre**.- Nous pouvons ainsi faire la connexion avec un tram au niveau de Bockstael, ou en sous-terrain, avec le métro. Il importe maintenant de laisser le temps à Bruxelles Mobilité ainsi qu'à la STIB d'examiner cette option, mais cela reste pour moi une priorité au vu du progrès que cela représente.

Nous n'allons pas supprimer une liaison haute performance de tram, même si je pense que le métro est peut-être mieux. L'avantage d'installer une ligne de métro là-bas est qu'il ne faut pas creuser de tunnel. Or, c'est ce qu'il y a de plus onéreux en termes de travaux, et non pas l'infrastructure en tant que telle.

Pour donner une idée, on pourrait dire qu'un kilomètre de ligne de tram revient à 25 millions d'euros. Pour l'équivalent en ligne de métro en viaduc, il faut compter 75 millions et 150 millions pour une ligne de métro en sous-sol. La distance à couvrir à l'endroit concerné n'est pas très longue. Nous allons étudier la question.

Vous comprenez qu'installer une ligne de tram sur le pont Picard n'a pas beaucoup de sens. Personne n'en veut, que ce soit du côté de Bockstael ou de Molenbeek. Il serait exagéré d'installer dans un premier temps un tram sur le pont Picard pour ensuite installer une ligne de tram ou de métro 200 mètres plus loin !

C'est la raison pour laquelle nous voulons d'abord nous occuper du pont Picard et régler la question du bus, même si nous voulons aussi mettre en place un tram ou un métro surélevé. Le dossier va être examiné et c'est pour nous une priorité, même si je ne peux pas vous donner les délais exacts maintenant. Mais l'agenda des travaux sera ajusté pour le printemps 2015 au plus tard.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Bruxelles Environnement a en effet élaboré un plan de transports qui comporte des informations pour les employés qui veulent se rendre à pied, en vélo ou en transports publics à Tour & Taxis.*

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

**De heer Bruno De Lille**.- U zegt dat deze kwestie voor u een prioriteit is, maar tegelijkertijd blijkt uit uw antwoord dat er vijftien jaar lang niets zal gebeuren.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Dat is niet waar.

**De heer Bruno De Lille**.- U spreekt over een prioriteit, maar eigenlijk zegt u niets. U zult een brug bouwen voor de bus en nagaan of ze voldoende stevig is voor een tram. Als u beslist om ze niet stevig genoeg te maken, dan moeten we later extra kosten maken.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Als we daar nu een brug bouwen die geen tram kan dragen, zal er nooit een tram komen.

**De heer Bruno De Lille**.- Het is dus een keuze die vandaag gemaakt wordt. Volgens Groen moet u kiezen voor een brug met een tramlijn. Als er een metro komt, die eventueel bovengronds zal rijden en aansluit op de metrolijn in het Noordstation, duurt het hoe dan ook nog tien jaar. Bovendien vind ik het heel vreemd dat de buurt geen problemen heeft met een bovengrondse metro, maar wel met een tram die hetzelfde traject zou afleggen. Dat begrijp ik niet.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Neen, u begrijpt het inderdaad niet. De metro zal nooit door de Emile Bockstaellaan rijden. Hij zal het traject vanaf het Noordstation over het kanaal bovengronds afleggen en pas ergens op Tour & Taxis ondergronds gaan en aansluiten op Pannenhuis. Hij rijdt dus niet door de buurt en daarom is het een goede oplossing.

**De heer Bruno De Lille**.- Behalve dat het heel lang zal duren voor ze er is.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Uw tramlijn zou er morgen ook nog niet liggen.

**De heer Bruno De Lille**.- Die had er vanaf 2017 kunnen zijn.

**De heer Pascal Smet, minister**.- De beslissing daartoe dateert van 2013 en er werd opdracht gegeven tot een effectenrapport. Voor het overige

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

**M. Bruno De Lille** *(en néerlandais).- Vous dites en même temps que cette question est prioritaire et qu'il ne se passera rien durant quinze ans.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).- C'est faux.*

**M. Bruno De Lille** *(en néerlandais).- C'est maintenant que la décision d'aménager un pont suffisamment solide pour le tram doit être prise, au risque d'encourir des frais supplémentaires par la suite.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).- Si nous construisons un pont inadapté au tram, il est certain que celui-ci n'y circulera jamais.*

**M. Bruno De Lille** *(en néerlandais).- Ce choix doit donc être fait dès à présent. Groen défend l'option d'une passerelle accessible au tram. L'aménagement d'un métro aérien prendra au minimum dix ans. Il est étonnant que le quartier s'oppose à une ligne de tram et pas à un métro aérien, qui effectuerait pourtant le même trajet.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).- Le métro ne passera pas par le boulevard Émile Bockstael. Son parcours sera aérien entre la gare de Bruxelles-Nord et Tour & Taxis, où il deviendra souterrain jusqu'à Pannenhuis. Il représente la solution idéale puisqu'il ne traverse pas le quartier.*

**M. Bruno De Lille** *(en néerlandais).- Ce projet de métro aérien n'est pas pour demain.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).- Votre ligne de tram non plus.*

**M. Bruno De Lille** *(en néerlandais).- Elle aurait pu devenir une réalité dès 2017.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).- À part la décision prise en 2013 et la demande de rapport d'incidences, rien n'a bougé dans ce*

is er helemaal niets gebeurd. Misschien gelukkig maar.

**De heer Bruno De Lille**.- De tramlijn was gepland voor 2017 en in het investeringsplan van de MIVB was het geld gereserveerd. U trekt dat altijd in twijfel en doet alsof uw voorgangster niets gedaan heeft. Dat klopt niet. Ik moet nog zien wanneer uw skytrain er zal komen.

We betreuren dat het project op de lange baan wordt geschoven en dat er pas een mobiliteitsoplossing komt wanneer het hele terrein is aangelegd. Op korte termijn komen er heel veel mensen wonen en werken, maar qua mobiliteit blijft het voorlopig behelpen met een bus of een metrohalte die een eind verderop ligt en waarvan we weten dat die geen oplossing biedt, omdat mensen het onaangenaam vinden om er van bij Tour & Taxis heen te stappen.

Wat we nog meer betreuren is het feit dat er iedere keer opnieuw een rookgordijn opgetrokken wordt en tientallen versies in de pers verschijnen, waardoor uiteindelijk niemand nog weet wat er zal gebeuren.

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

**Mevrouw Carla Dejonghe**.- Het doet mij plezier dat u dit project prioritair zult behandelen. Een aansluiting op het metronetwerk lijkt ons de meest logische keuze, ongeacht of het een skytrain dan wel een metrolijn wordt.

U zegt dat u ons in 2015 meer informatie zult kunnen geven over de plannen en de timing. Ik kijk daar naar uit.

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

*dossier, ce qui est peut-être une bonne chose.*

**M. Bruno De Lille** *(en néerlandais).- La ligne de tram était prévue pour 2017. La STIB avait déjà réservé le budget dans son plan d'investissement. Vous mettez sans cesse cela en doute, comme si votre prédécesseur n'avait rien fait. J'attends de voir votre "skytrain".*

*Nous regrettons le report du projet à long terme et l'absence de solutions de mobilité préalables à l'aménagement du site.*

*Mais nous déplorons par-dessus tout ces perpétuels faux-fuyants qui donnent lieu à des dizaines d'interprétations véhiculées dans la presse, et à l'ignorance générale de ce que l'avenir réserve à ce dossier.*

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

**Mme Carla Dejonghe** *(en néerlandais).- Je suis heureuse que vous fassiez de ce projet une priorité. La connexion au réseau de métro existant nous semble être l'option la plus logique.*

*J'attends avec impatience les informations que vous pourrez nous donner en 2015 concernant les plans et le calendrier.*

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de aan te leggen openbaar vervoersverbinding tussen het Noordstation en de Heizel".**

**De voorzitter**.- Aangezien de indiener haar vraag heeft gesteld in het kader van de interpellatie van de heer De Lille, die hetzelfde onderwerp heeft, en de minister erop heeft geantwoord, is de vraag doelloos geworden.

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS**

**concernant "l'aménagement prévu d'une liaison en transports publics entre la gare du Nord et le Heysel".**

**M. le président**.- L'auteure ayant posé sa question dans le cadre de l'interpellation de M. De Lille, ayant le même objet, et le ministre y ayant répondu, la question est considérée comme sans objet.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de nieuwe ontdekking van asbest onder een metrostel".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

**betreffende "de ontdekking van asbest onder de metrostellen van de MIVB".**

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** *(in het Frans).- Uit de recente inventaris van rollend materieel, opgesteld door de MIVB en AIB-Vinçotte, blijkt dat er asbest is aangetroffen in een metrostel van serie M1.*

*Een maand geleden was er al asbest aangetroffen in een paneel van een tram van serie 7700. Dat is des te verwonderlijker aangezien er in 2009 een kadaster was opgesteld om het probleem tegen te gaan. Volgens uw voorgangster was het laatste onderdeel met asbest al in 2005 uit de metrostellen verwijderd.*

*Volgens de pers zou het comité voor preventie en bescherming op het werk (CPBW) geweigerd*

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la nouvelle découverte d'amiante sous une rame de métro".**

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,**

**concernant "la découverte d'amiante sous des rames de métro de la STIB".**

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel**.- En dépit de la campagne de désamiantage opérée en 2005, force est de constater que le problème lié à la présence d'amiante au sein de la STIB n'est pas complètement résolu. En effet, la presse nous apprend que, lors de l'inventaire du matériel roulant mené depuis quelques mois par la STIB et la firme AIB Vinçotte, de l'amiante aurait été retrouvé dans un bac à résistance installé sous une rame de métro de la série M1. Pour mémoire, cet inventaire est obligatoire depuis 1995.

Cette découverte intervient, en outre, alors qu'un panneau d'amiante avait également été découvert dans un tram de la série 7700 un mois auparavant. Il y a lieu de s'étonner de ces situations alors qu'un

*hebben om voormalige werknemers van de MIVB die mogelijk blootgesteld werden aan asbest, op te roepen zich kenbaar te maken.*

*Hoe staat het inmiddels met het verwijderen van asbest op het netwerk van de MIVB? Komt er een nieuw kadaster over de aanwezigheid van asbest? Wat is het tijdschema?*

*Wat zijn de argumenten van het CPBW om voormalige werknemers niet op te roepen? Kunt u ons een kopie bezorgen van de inventaris van Mobiel Brussel en de MIVB?*

*Zijn er in 2014 nieuwe ziektegevallen of overlijdens van oud-werknemers van de MIVB door langdurige blootstelling aan asbest aan het licht gekomen?*

cadastre avait été établi en 2009 afin de lutter contre ce phénomène.

D'autant plus que votre prédécesseur avait assuré, en réponse à une question écrite, que "Pour le métro, la dernière pièce en amiante a été enlevée en 2005 (véhicules de type MX)". Elle avait signalé par ailleurs que de l'amiante avait été enlevé des véhicules PCC7700 jusqu'au début des années 2000.

Enfin, la presse a rappelé les propos d'un délégué syndical, qui fait état d'un refus du Comité pour la prévention et la protection au travail (CPPT) de lancer un appel dans le journal des anciens de la STIB afin que les personnes qui auraient pu être exposées à l'amiante se fassent connaître. Il faut rappeler que plus de 1.000 travailleurs et retraités sont suivis suite à leur exposition à l'amiante et que le Fonds des maladies professionnelles (FMP) a fait état en 2013 d'un cas de maladie liée au métier exercé et ayant conduit au décès du travailleur.

Où en est aujourd'hui le désamiantage du réseau de la STIB, pour ce qui concerne les trams d'une part et les métros d'autre part ?

Avez-vous retenu la possibilité d'établir un nouveau cadastre quant à la présence d'amiante ? Si oui, quel est l'agenda retenu ?

Quels sont les arguments du CPPT à l'encontre de l'appel dans le journal des d'anciens de la STIB ?

Pouvez-vous nous transmettre une copie de l'inventaire géré par Bruxelles Mobilité et la STIB ?

De nouveaux cas de maladie ou de décès d'anciens "stibiens", liés à l'exposition prolongée à l'amiante, ont-ils été signalés en 2014 ?

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Op 3 oktober maakte de pers melding van de aanwezigheid van asbest in trams- en metrostellen van de MIVB.*

*Ik stelde uw voorgangster sinds december 2013 reeds tal van vragen naar aanleiding van de*

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

**Mme Céline Delforge**.- La presse du vendredi 3 octobre faisait état de nouvelles découvertes d'amiante dans le matériel utilisé à la STIB, à savoir les trams et le métro.

J'ai eu l'occasion de poser de nombreuses questions à votre prédécesseur sur le sujet dès décembre

*uitlatingen van oud-werknemers van de MIVB over de ontdekking van asbest in 2006 en 2012 in de metro-infrastructuur.*

*De antwoorden van mevrouw Grouwels bleven vaag. Er heerst nog altijd onduidelijkheid over de gezondheid van (oud-)werknemers en reizigers.*

*Het auditverslag door AIB-Vinçotte uit 2001 bracht ernstige tekortkomingen aan het licht over de wettelijke beschermingsmaatregelen. Ook daarna nog vonden er een aantal incidenten plaats.*

*Uw voorgangster weigerde mee te delen of ze op de hoogte was van de auditverslagen. Wij weten dat ze er fragmenten uit heeft ontvangen.*

*Ze weigerde tevens informatie te geven over een reeks incidenten uit 2006 en 2012 in verband met het niet-naleven door privébedrijven van de beschermingsmaatregelen bij het demonteren van buizen in de metrotunnels.*

*In 2012 zou er tijdens werken in metrostation Madou asbest op de sporen en perrons terecht zijn gekomen.*

*Ik heb de minister meermaals om opheldering gevraagd en haar verzocht na te gaan of het mogelijk is om de werknemers die mogelijk in contact zijn gekomen met asbest, te informeren, beschermen en vergoeden.*

*Kunt u meer informatie geven over al die dossiers? Kunt u ons de audit uit 2001 bezorgen en uitleggen wat er precies is gebeurd in 2006 en 2012? Werden er maatregelen genomen?*

2013, suite à des révélations inquiétantes venues d'anciens travailleurs de la STIB faisant état, notamment, d'incidents liés à la présence d'amiante ayant eu lieu en 2006 et 2012 dans l'infrastructure du métro. Les événements récents concernant un sous-traitant sont du même acabit.

Si certaines réponses ont pu être apportées, il reste de nombreuses zones d'ombre, et tout autant de raisons de s'inquiéter de la santé des travailleurs de la STIB, anciens et actuels, tout comme de celle des usagers, étant donné le peu de précision des réponses apportées par Mme Grouwels à l'époque.

Je vous rappelle qu'un rapport d'audit établi par AIB-Vinçotte en 2001 pointe des manquements graves quant aux mesures légales de protection, et que des incidents ont donc eu lieu dans une période postérieure à ce rapport, en 2012.

Votre prédécesseur a refusé, malgré des questions et interpellations posées en 2013 et 2014, de dire si oui ou non elle a pris connaissance de rapports d'audit relevant des manquements graves en matière de protection contre l'amiante et le non-respect des procédures. Nous savons que des extraits lui ont été envoyés.

Mme Grouwels a également refusé de nous informer sur les incidents remontant à 2006 et 2012 et liés au non-respect, par des sociétés privées, des règles de protection lors du démontage de tuyaux dans les tunnels du métro.

Concernant l'incident de 2012, de l'amiante se serait répandu sur les voies et les quais, à l'occasion de travaux dans la station de métro Madou.

J'avais demandé à plusieurs reprises à la ministre de faire la lumière sur les manquements du passé et les incidents plus récents, mais également d'aller au-delà des simples obligations légales et d'investiguer sur les possibilités d'informer, de protéger et d'indemniser au mieux les travailleurs ayant été potentiellement en contact avec de l'amiante dans le cadre de leur travail à la STIB.

Pouvez-vous nous donner des précisions quant aux différents dossiers que je viens d'évoquer ?

Pourriez-vous nous transmettre l'audit de 2001 et nous expliquer ce qui s'est exactement passé lors des incidents de 2006 et de 2012 ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Na de ontdekking van een verdacht onderdeel in een rijtuig uit serie M1 begin april 2014, liet de MIVB onmiddellijk de samenstelling ervan onderzoeken door een erkende instelling. Toen uit die analyse bleek dat het onderdeel inderdaad asbest bevatte, vroeg de MIVB om een nieuwe inventaris van de oudste voertuigen.*

*Daaruit bleek dat de bussen asbestvrij zijn. In de PCC 7700-trams en de eerste reeksen metrostellen werd wel asbest gebruikt. De onafhankelijke controle-instelling Vinçotte beoordeelt die toepassingen als ongevaarlijk voor de klanten, bestuurders en technici van de MIVB.*

*Toch wil de MIVB zo snel mogelijk alle asbest verwijderen. Daarvoor zijn aanzienlijke middelen nodig.*

*De MIVB bestudeert momenteel hoe het asbest in de PCC 7700-trams best wordt verwijderd. Zodra dat duidelijk is, zal de maatschappij een gespecialiseerde en erkende firma inschakelen om het asbest door bakeliet te vervangen.*

*Het asbest in de oudere metrostellen werd al gedeeltelijk verwijderd. Er wordt nog onderzocht welke techniek moet worden toegepast om de rest weg te halen.*

*De totale prijs van de asbestverwijdering zullen we pas kennen wanneer duidelijk is hoeveel de studies en analyses kosten die werden uitgevoerd om de veiligste aanpak te bepalen.*

*De inventarissen waarover mevrouw d'Ursel sprak, zijn volgens mij niet die van de voertuigen, maar die van de gebouwen van de MIVB en van de stations, de tunnels en het Deltacomplex. Indien nodig kan de MIVB daar meer informatie over bezorgen.*

*Mevrouw Delforge verwijst naar tekortkomingen bij audits in 2001. Die staan vermeld in het werkdocument die de technieker van AIB-Vinçotte opstelde voor de opdracht in de lente van 2001. De MIVB vroeg toen begeleiding van een onafhankelijke instelling bij de behandeling van*

Des mesures ont-elles été prises ?

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- À la suite de la découverte, début avril 2014, d'une pièce suspecte sur une des voitures de la série M1 (datant de 1975) du métro, la STIB a fait immédiatement confirmer sa composition par un organisme agréé. Cette analyse a confirmé que de l'amiante avait été utilisé dans la composition de cette pièce. La STIB a alors demandé la réalisation d'un nouvel inventaire des véhicules les plus anciens : les trois premières séries de métro, les trams types PCC 7700, 7900 et 2000, ainsi que les plus anciens bus en service.

Les inventaires ont révélé qu'il n'y avait pas d'amiante dans les bus. Une application a été retrouvée dans la série de trams PCC 7700 et plusieurs applications, de taille réduite, ont été découvertes dans les véhicules des premières séries de métros. Toutes les applications retrouvées ont été jugées par l'organisme de contrôle indépendant Vinçotte comme ne constituant aucun danger pour les clients, les conducteurs et les techniciens de maintenance de la STIB.

Bien que cela ne soit pas nécessaire, au vu de l'absence de danger, la STIB a décidé d'évoluer au plus vite vers une flotte de véhicules "asbest free", une décision qui demande des moyens techniques, humains et financiers importants.

M. le président, je précise que cette réponse a été préparée par la STIB et que je vous la transmets telle quelle.

Pour la plaque d'amiante trouvée dans les trams de la série PCC 7700, la STIB étudie, avec ses experts, la manière la plus adéquate de l'enlever avec les plus grandes précautions pour la santé des travailleurs et pour la protection de l'environnement. Une fois le processus établi, la STIB fera appel à une société spécialisée et agréée en la matière pour l'enlèvement et la plaque sera ensuite remplacée par une plaque en bakélite.

Pour ce qui concerne les autres applications ou éléments contenant de l'amiante dans les véhicules du métro, ancienne génération, certains ont déjà été retirés. Les dernières petites applications retrouvées font actuellement l'objet d'étude et

*het asbest. In het verslag van Vinçotte waren voorstellen tot verbetering opgenomen, die de MIVB in de zomer van 2001 uitvoerde. In december 2001 volgde een nieuwe audit.*

*De twee aangehaalde incidenten, uit 2006 en 2012, betreffen de aanwezigheid van afval van asbestcement op werven. In 2006 werden er door een erkend bedrijf en onder toezicht van de bevoegde overheid buizen in asbestcement uit de metrotunnel verwijderd. Een vakbondsafgevaardigde die bij een andere gelegenheid een van de tunnels bezocht, vond er een stuk buis. Na analyse bleek het om asbestcement te gaan. Hoewel het niet duidelijk was waar het stuk vandaan kwam, bracht de MIVB de firma die de werken had uitgevoerd op de hoogte. De MIVB verzocht de firma maatregelen te nemen om dergelijke problemen in de toekomst te voorkomen.*

*In 2012 werden er op de Demetssite stukken asbestcement gevonden. Uit onderzoek bleek dat het resten waren van weggehaalde buizen. In dit geval lag de verantwoordelijkheid voor het toezicht op de site bij de MIVB, ook al werden de werken door een extern bedrijf uitgevoerd. De betrokken werknemer was ondertussen met pensioen gegaan, zodat geen sanctie kon worden opgelegd.*

*De werknemers werden meteen geïnformeerd over de vondst van asbest en er vond sociaal overleg plaats. Er werden buitengewone vergaderingen van het comité voor preventie en bescherming op het werk (CPBW) en de paritaire subgroep 'asbest' georganiseerd.*

*De MIVB heeft altijd alles in het werk gesteld om haar werknemers te beschermen en ging soms zelf verder dan wettelijk gezien moest. De geneeskundige en technische inspectie en Leefmilieu Brussel hebben nooit een inbreuk vastgesteld.*

*Ik ben niet op de hoogte van nieuwe overlijdens van voormalige MIVB-werknemers.*

*De medische controle na pensionering of brugpensionering gebeurt door het Fonds voor de beroepsziekten. De MIVB laat haar vroegere medewerkers uiteraard door het Fonds voor de beroepsziekten opvolgen, maar biedt hun ook bijkomende medische opvolging aan, die ze zelf*

d'analyse par des experts afin de définir les techniques à appliquer pour leur enlèvement.

Le coût total du désamiantage est encore à déterminer, en fonction des études et analyses réalisées afin d'effectuer le retrait de ces pièces de la manière la plus adéquate et la plus sûre.

Dans sa question, Mme d'Ursel évoque les inventaires gérés par Bruxelles Mobilité et la STIB. Je suppose qu'il ne s'agit plus ici de l'inventaire des applications amiante dans les véhicules, mais de l'inventaire des applications amiante dans les bâtiments STIB (pour l'inventaire géré par la STIB) et des stations, tunnels et complexe Delta (pour l'inventaire géré par Bruxelles Mobilité). La STIB est prête à fournir de plus amples informations sur ces inventaires, si nécessaire.

Mme Delforge cite des manquements établis à l'occasion d'audits réalisés en 2001. Le rapport d'audit auquel il est fait référence est le document de travail du technicien d'AIB-Vinçotte, pour sa mission effectuée au printemps 2001. La STIB avait en effet demandé un accompagnement à l'organisme indépendant, autorité en la matière, pour assurer au mieux la prise en charge de l'amiante. Le rapport établi par Vinçotte à l'époque énumérait des propositions d'amélioration, que la STIB a suivies et mises en œuvre, avec la collaboration de l'organisme durant l'été et l'automne 2001. Cela a abouti à un nouvel audit en décembre 2001.

Les deux incidents évoqués, en 2006 et 2012, concernaient des déchets de chantier en asbeste-ciment. Celui de 2006 se rapportait à des déchets consécutifs à d'importants travaux d'enlèvement des conduits postaux en asbeste-ciment dans les tunnels de métro, menés par une entreprise agréée et sous le contrôle des autorités compétentes. Lors d'une visite de la délégation du CPPT dans un tunnel du métro, pour un autre sujet, un délégué syndical a découvert un morceau de conduit postal. Il n'y avait pas d'autres débris à cet endroit. Le fragment a été analysé et il s'agissait en effet d'asbeste-ciment. Bien que la provenance du fragment n'ait pas pu être établie, la STIB a averti la société chargée des travaux d'enlèvement des conduits du caractère inacceptable de cette découverte et lui a demandé de prendre les mesures adéquates afin que cela ne se reproduise plus et que chaque fragment soit traité comme il se doit.

*financiert. Op die manier gaat ze verder dan wat wettelijk verplicht is en geeft ze aan de asbestproblematiek ernstig te nemen.*

L'incident de 2012 fait référence à la découverte de morceaux d'amiante-ciment sur le site de Demets. L'enquête a révélé qu'ils provenaient de l'enlèvement d'une conduite en asbeste-ciment contenant des câbles électriques, sous les voies. Dans ce cas, bien que les travaux aient été réalisés par une entreprise extérieure à la STIB, la responsabilité de la surveillance du chantier incombait à un travailleur de la STIB. Cependant, à l'issue de l'enquête (plusieurs semaines), le travailleur était parti à la retraite et la question d'une éventuelle sanction n'était plus à l'ordre du jour.

Le maximum a été fait en matière d'information des travailleurs et de concertation sociale. Des notes de service et des réunions locales d'information ont ainsi été réalisées dès que la STIB a eu connaissance du fait qu'une application découverte contenait de l'amiante et le CPPT a abordé ce point à chaque séance ou presque depuis un an et demi. Une réunion extraordinaire du CPPT et deux réunions du sous-groupe paritaire "amiante" ont également eu lieu à ce sujet précis, le 5 juin 2014 pour le CPPT et les 6 février 2014 et 10 septembre 2014 pour le sous-groupe paritaire.

En ce qui concerne la protection, la STIB a toujours agi avec le maximum de précaution, allant parfois au-delà des mesures légales de prévention et de protection obligatoires. Pour rappel, aucune infraction n'a jamais été relevée en la matière par l'inspection médicale ou technique ou même Bruxelles Environnement.

Concernant d'éventuels décès d'anciens agents de la STIB liés à une exposition prolongée à l'amiante : nous n'avons pas eu connaissance de nouveaux cas de décès d'anciens "stibiens".

Pour ce qui concerne la surveillance médicale prolongée en règle générale, le système belge de sécurité sociale en a confié la responsabilité au Fonds des maladies professionnelles, qui prend le relais des services internes ou externes de surveillance médicale du travail, dès l'accès du travailleur au régime de la retraite ou de la pré-retraite. Il ne s'agit pas d'une disposition propre aux aspects liés à l'amiante mais bien d'une application générale pour tous les agents chimiques, physiques ou biologiques.

La STIB s'inscrit bien évidemment dans ce

schéma, qui est d'application pour tous les travailleurs, d'une part, mais a également décidé, sur base volontaire, d'offrir à ses anciens travailleurs concernés un complément à ce qui est réalisé par le Fonds des maladies professionnelles, soit une surveillance médicale prolongée pour ce risque, à ses frais.

Cette dernière démarche va bien au-delà de toutes les obligations légales en la matière et montre à suffisance le sérieux avec lequel la STIB aborde l'ensemble de cette problématique.

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Gaat het om een recent initiatief?*

**Mme Céline Delforge**.- Cette initiative est récente ?

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Ja. Volgens oud-werknemers van de MIVB zou de Parijse vervoersmaatschappij RATP nog verder gaan. Ik heb aan de MIVB gevraagd om daar meer informatie over in te winnen en eventueel haar eigen maatregelen bij te sturen.*

*Daarnaast vragen de gepensioneerde MIVB-medewerkers een uitgebreidere dekking door de hospitalisatieverzekering. Ik vroeg de MIVB om die vraag te onderzoeken, ook al doet de maatschappij nu al meer dan wettelijk verplicht is.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Oui. J'ai rencontré des retraités de la STIB qui m'ont appris que la RATP allait encore plus loin que la STIB. J'ai d'ailleurs demandé à la STIB de s'informer de ce que faisait la RATP pour éventuellement ajuster les mesures prises.

Ensuite, une demande des représentants des retraités de la STIB porte sur l'élargissement de la couverture de l'assurance hospitalière et j'ai demandé à la STIB d'analyser cette demande malgré le fait que cela dépasse les obligations légales de l'opérateur.

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

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** *(in het Frans).- De asbest moet uit de voertuigen en infrastructuur van de MIVB worden verwijderd en de veiligheidsregels bij het behandelen van asbest moeten strikt worden gevolgd. Uw antwoord stelt mij gerust over de intenties van de MIVB.*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel**.- Vos réponses sont rassurantes. Nous retenons que la STIB veut évoluer vers une société "zéro amiante". Il faut retirer l'amiante dans les véhicules et les infrastructures de la STIB. Notre objectif est le strict respect des règles de sécurité lors des manipulations de cette substance. Je note que cela va dans la bonne direction. Nous suivrons ce dossier.

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

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- De MIVB houdt zich niet zelf bezig met de veilige behandeling van asbest. We moeten er dus over waken dat de externe firma's hun werk goed doen. Onlangs nog zijn er bij werken zakken met asbest blijven staan. Het probleem overstijgt de MIVB. Nu beginnen we pas echt te voelen wat eterniet*

**Mme Céline Delforge**.- Je me réjouis de ce qu'il y ait un peu plus de clarté et de transparence sur le dossier et qu'on puisse se baser sur des exemples étrangers qui sont finalement similaires, pour pouvoir traiter au mieux ce problème d'amiante.

Malheureusement, on sait bien qu'une partie du

*veroorzaakt heeft.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de noodzakelijke uitbouw van oplaadinfrastructuren voor elektrische wagens".**

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

**Mevrouw Carla Dejonghe**.- Onlangs werd in het televisieprogramma Terzake de balans opgemaakt van het gebruik van elektrische wagens in België in vergelijking met Nederland. Mijn fractie dringt al jaren aan op de ontwikkeling van infrastructuur voor elektrische wagens. Er werden verschillende proefprojecten gestart, waarmee het Brussels Gewest de nodige knowhow moest verwerven. Na de langdurige fase van voorbereidend onderzoek is het tijd om over te gaan tot de uitbouw van een netwerk van oplaadpunten dat het hele grondgebied van het gewest bestrijkt.

Het leek logisch dat Brussel als hoofdstad het voortouw zou nemen inzake elektrische voertuigen. Onze stad beschikt over het grootste wagenpark van België en leent zich perfect voor elektrische verplaatsingen. Al te vaak wordt het argument naar voren geschoven dat de nadruk moet liggen op de afname van het autoverkeer, en dat het promoten van milieuvriendelijke voertuigen op de tweede plaats komt, maar dat is volledig naast de kwestie.

problème n'est pas directement traitée par la STIB. Le traitement sécurisé de l'amiante n'est pas de son ressort. Nous devons donc maintenir une importante vigilance sur le respect du cahier des charges. Pour rappel, on a vu il y a peu des sacs contenant de l'amiante se promener à l'air libre. Ce problème touche la STIB comme de nombreux autres bâtiments et entreprises. Aujourd'hui, nous commençons seulement à voir la véritable facture d'Éternit.

*- Les incidents sont clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la nécessité de développer des infrastructures de recharge pour les voitures électriques".**

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

**Mme Carla Dejonghe** *(en néerlandais).- Mon groupe appelle depuis des années de ses vœux le développement des infrastructures pour les voitures électriques. Différents projets pilotes ont été lancés, grâce auxquels la Région bruxelloise devait acquérir le savoir-faire nécessaire. Après la longue phase d'étude préliminaire, l'heure est venue de passer au développement d'un réseau de points de recharge couvrant l'ensemble du territoire de notre Région.*

*Notre ville, qui dispose du plus grand parc automobile de Belgique, se prête parfaitement aux déplacements électriques. L'Open Vld est, certes, partisan d'une mobilité multimodale, privilégiant les transports publics, le vélo ou la marche, mais certains déplacements nécessitent la voiture. Si ces déplacements motorisés peuvent devenir plus écologiques, je n'y vois que des avantages.*

*Aux Pays-Bas, on recense 5.750 voitures électriques, contre seulement 1.792 en Belgique.*

De Open Vld is uiteraard voorstander van een multimodale mobiliteit, waarbij mensen zich zo veel mogelijk met het openbaar vervoer, per fiets of te voet verplaatsen, maar voor sommige verplaatsingen zijn we nu eenmaal aangewezen op de wagen. Als die verplaatsingen met de wagen milieuvriendelijker kunnen worden, dan heeft dan volgens mij alleen maar voordelen.

In Nederland rijden er 5.750 elektrische personenwagens rond, in België slechts 1.792. Zelfs als we rekening houden met de verhouding van het aantal elektrische wagens tot de totale bevolking, zijn ze bij onze noorderburen nog altijd dubbel zo talrijk. Tot begin 2014 bestond er in Nederland een heel gunstig fiscaal regime voor elektrische bedrijfswagens. Dat werd ondertussen voor een deel teruggeschroefd, maar de markt voor elektrische voertuigen viel niet stil.

Het grote verschil tussen België en Nederland heeft dus niet zozeer te maken met fiscale voordelen, maar veeleer met het netwerk van oplaadpunten. In Nederland zijn er meer dan 10.000 laadpalen, in België minder dan 1.000. In Amsterdam alleen al zijn er meer dan 1.600 publieke laadpunten. Antwerpen heeft er 52, Brussel nog veel minder. Wie in ons land een elektrische wagen wil gebruiken, moet daar dus rekening mee houden. Bovendien is het nooit zeker of de weinige beschikbare oplaadpunten vrij zullen zijn bij aankomst. Het is duidelijk dat de introductie van elektrische wagens moeizaam verloopt, omdat de infrastructuur ontbreekt en vice versa. Het wordt tijd om die vicieuze cirkel te doorbreken.

Hoeveel publieke oplaadpunten zijn er in het Brussels Gewest? Liggen er plannen op tafel om het aanbod op korte termijn uit te bouwen? Wordt daarvoor samengewerkt met de privésector of andere instanties?

Lopen er momenteel nog projecten of studies over elektrische voertuigen die door het gewest worden gesteund? In welke fase bevinden die zich?

Vond er al een evaluatie plaats van alle projecten en studies die de afgelopen jaren werden uitgevoerd rond de introductie van elektrisch rijden in Brussel? Wat zijn de voornaamste conclusies en aanbevelingen?

Wordt er nog voortgewerkt aan het masterplan

*Proportionnellement à la population totale, les véhicules électriques sont deux fois plus nombreux chez nos voisins du nord. De plus, début 2014, le régime fiscal avantageux dont bénéficiaient les voitures électriques aux Pays-Bas a été revu à la baisse, sans que le secteur en pâtisse.*

*La grande différence entre la Belgique et les Pays-Bas ne s'explique donc pas tant par les avantages fiscaux, mais plutôt par le réseau de points de recharge. On compte plus de 10.000 bornes de recharge dans tous les Pays-Bas, contre moins de 1.000 en Belgique. Il est évident que l'introduction des voitures électriques est laborieuse parce que les infrastructures nécessaires manquent et inversement.*

*Combien de points de recharge publics y a-t-il en Région bruxelloise ? Y a-t-il des projets pour développer l'offre à court terme ? Collabore-t-on dans ce cadre avec le secteur privé ou d'autres instances ?*

*Des projets ou études sur les véhicules électriques soutenus par la Région sont-ils en cours ? Dans quelle phase se trouvent-ils ?*

*Tous les projets et études menés ces dernières années sur l'introduction de la mobilité électrique à Bruxelles ont-ils fait l'objet d'une évaluation ? Quelles en sont les conclusions et recommandations ?*

*Qu'advient-il du plan directeur pour la voiture électrique élaboré sous la précédente législature ?*

voor elektrische wagens, dat tijdens de vorige regeerperiode werd opgesteld?

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

**De heer Pascal Smet, minister**.- Er zijn momenteel een vijftiental oplaadpunten in Brussel, namelijk in een aantal tankstations van Total, op sommige door Interparking beheerde openbare parkings en op parkings van winkels en supermarkten. Er zijn nog een aantal laadpunten verspreid over andere locaties, zoals Suez in de Noordwijk.

Op dit ogenblik wordt het project Brucelnet uitgevoerd. Er zijn een vijftiental overheidsinstanties en privépartners bij betrokken. Het bestaat in de installatie van publiek toegankelijke elektrische laadpalen. Krachtens het regeerakkoord zullen we dat project en de partners laten aansluiten bij het ontwikkelen van de laadinfrastructuur in het gewest.

Voorts is er naar aanleiding van de samenwerking met Leefmilieu Brussel een studie gestart om de impact van elektrische en door aardgas aangedreven voertuigen te bestuderen. De conclusies worden halfweg 2015 verwacht.

Het elektrisch autodeelsysteem Zen Car heeft 48 auto's in omloop op 24 locaties. Daarnaast zijn we enkele weken geleden gestart met een proefproject inzake elektrische taxi's.

Sinds 15 september worden er ook kleine elektrische bestelwagens gebruikt voor het Lamiloproject (last mile logistics). City Depot organiseert meer bepaald het laatste gedeelte van het traject dat voor goederentransport in de stad wordt afgelegd met behulp van een kleine elektrische bestelwagen en een grotere bestelwagen met een gasmotor. In de toekomst kan daar nog een elektrische vrachtwagen bijkomen die momenteel bij City Depot Hasselt in gebruik is. Tegen de zomer van 2015 zullen we een eerste balans van dat project kunnen opmaken.

Het federale masterplan lijkt een stille dood te zijn gestorven, maar wij zullen werk maken van dit punt van het Brusselse regeerakkoord. Ook daarover zullen wij u volgend jaar meer kunnen zeggen.

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

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).- On compte actuellement une quinzaine de points de recharge à Bruxelles.*

*Par ailleurs, une quinzaine d'instances publiques et de partenaires privés sont engagés dans le cadre du projet Brucelnet, qui consiste en l'installation de bornes de recharge publiques.*

*En outre, les conclusions d'une étude relative à l'impact des véhicules électriques et au gaz naturel, menée en collaboration avec Bruxelles Environnement, sont attendues pour la mi-2015.*

*Le système de partage de voitures électriques Zen Car compte 48 voitures sur 24 sites et nous avons également lancé il y a quelques semaines un projet pilote de taxis électriques.*

*Par ailleurs, depuis le 15 septembre, de petites camionnettes électriques sont utilisées pour le projet Lamilo (last mile logistics), dans le cadre duquel City Depot organise la dernière partie du transport de marchandises à l'aide d'une petite camionnette électrique et d'une plus grande camionnette roulant au gaz. Un camion électrique les rejoindra dans le futur. Nous pourrons dresser un premier bilan de ce projet d'ici l'été 2015.*

*Le plan directeur fédéral semble être enterré mais, de notre côté, nous avancerons sur ce point de l'accord de gouvernement bruxellois.*

**Mevrouw Carla Dejonghe**.- 2015 belooft een spannend jaar te worden!

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het intergewestelijk project Waterbus, de kostprijs voor het gewest en de toekomstmogelijkheden".**

**De voorzitter**.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag voorgelezen door de heer Pierre Kompany.

De heer Kompany heeft het woord.

**De heer Pierre Kompany** *(in het Frans).- De Waterbus, die Brussel en Vilvoorde via het water verbindt, maakt het voor Brusselaars, toeristen en pendelaars mogelijk om drie dagen per week de files te vermijden en zich op een alternatieve manier te verplaatsen. De Waterbus vaart enkel op dinsdag, woensdag en donderdag van 1 mei tot 31 oktober.*

*Dit intergewestelijk project is sinds 2013 geëvolueerd. Er zijn nu twee snelle verbindingen per dag: 's morgens vertrekt de Waterbus om 8.00 uur in Vilvoorde om driemaal te stoppen in plaats van zevenmaal. Na 55 minuten bereikt hij Brussel. Hetzelfde geldt voor de avondvaart, die om 17.00 uur in Brussel vertrekt.*

*In 2013 kreeg dit vervoermiddel 180.000 euro aan subsidies. Kunt u de subsidies voor 2014 preciseren? Om welk bedrag gaat het? Wordt er ook door privésponsors gefinancierd? Hoeveel bedragen de inkomsten uit de ticketverkoop?*

*Is er op termijn voorzien dat de Waterbus dagelijks uitvaart? Blijven de huidige haltes bestaan of komen er bij? Leeft die vraag bijvoorbeeld bij de buurtbewoners?*

**Mme Carla Dejonghe** *(en néerlandais).- L'année 2015 promet d'être passionnante !*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le projet interrégional Waterbus, son coût pour la Région et ses perspectives de développement".**

**M. le président**.- Vu l'absence de l'auteur, excusé, la question orale sera lue par M. Pierre Kompany.

La parole est à M. Kompany.

**M. Pierre Kompany**.- Le Waterbus, qui relie Bruxelles et Vilvorde par voie d'eau, vient compléter - en théorie - l'offre en matière de transport en commun dans la capitale. S'il permet aux Bruxellois, navetteurs et touristes, de circuler autrement et en évitant les embouteillages, ceci n'est possible que trois jours par semaine sur une période limitée. En effet, le Waterbus ne circule que les mardi, mercredi et jeudi, du 1er mai au 31 octobre.

Lancé au début de l'été 2013, ce projet interrégional a évolué. Aujourd'hui, deux liaisons plus rapides par jour de circulation ont été développées : le matin, le Waterbus quitte Vilvorde dès 8h et effectue trois arrêts - contre les sept habituels - pour arriver à Bruxelles en 55 minutes; la situation est identique pour la navette du soir, qui quitte Bruxelles à 17h.

En 2013, les subsides des pouvoirs publics pour ce type de transport s'élevaient à 180.000 euros. Qu'en est-il pour l'année 2014 ? Pouvez-vous les détailler ? Des sponsors privés participent-ils au financement de ce projet ? À combien s'élève le montant des recettes (tickets, etc.) ?

Par ailleurs, est-il prévu que le Waterbus circule à

*Vorig jaar hebben 8.000 passagiers van de Waterbus gebruikgemaakt. De Waterbus heeft tussen 150 en 200 personen vervoerd tijdens twee doortochten per week. Deze werden sindsdien uitgebreid naar drie.*

*Hoeveel betalende passagiers hebben dit vervoermiddel in 2014 gebruikt?*

*Dit jaar heeft de Waterbus uitzonderlijk ook tijdens de Autoloze Zondag gevaren. Heeft het experiment de verwachtingen ingelost? Zal dit opnieuw gebeuren tijdens de volgende Week van de Vervoering? Hoeveel mensen hebben toen gebruikgemaakt van de Waterbus?*

*Een heenreis kost 3 euro en een half traject 2 euro. Er bestaat nog geen abonnement. Wordt dit overwogen?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Het Brussels Gewest betaalde voor dit project 50.000 euro subsidies in 2013 en 60.000 euro in 2014. Toen ik Vlaams minister van Brusselse aangelegenheden was, steunde ik het project ook.*

*Het is de bedoeling het project langzaamaan te laten evolueren, rekening houdend met ervaringen en opmerkingen van gebruikers en partners.*

*Sinds 2014 verplaatst de Waterbus zich tijdens de spitsuren sneller dan vroeger: de bootverbinding van Vilvoorde naar Brussel duurt 55 minuten, die van de Van Praetbrug naar het Saincteletteplein 20 minuten.*

*Er is nu ook een nieuw toeristisch project: de Summer City Waterbus, die van 5 juli tot 17 augustus van het Saincteletteplein naar de Van Praetbrug en terug vaart. Behalve op maandag maakt de boot dagelijks zes ritjes van een uur.*

terme quotidiennement ? Les arrêts actuels - Sainctelette-Béco, Quai des Péniches, Laeken, Pont Van Praet, Quai de Heembeek, domaine des Trois Fontaines et Vilvorde Centre - seront-ils maintenus ? Est-il possible d'en augmenter le nombre à l'avenir ? Existe-t-il des demandes en ce sens, notamment de la part des riverains ?

L'an dernier, 8.000 passagers ont utilisé ce transport fluvial. Le Waterbus a transporté entre 150 et 250 personnes lors de ses deux passages par semaine, qui ont depuis lors été étendus à trois.

Pourriez-vous me dire combien de passagers payants ont utilisé ce moyen de transport durant l'année 2014 ?

Cette année, le Waterbus a également circulé exceptionnellement lors du Dimanche sans voitures, le 21 septembre. L'expérience a-t-elle répondu aux attentes ? Sera-t-elle renouvelée lors des prochaines éditions de la Semaine de la mobilité ? Combien de personnes ont-elles emprunté le Waterbus ce jour-là ?

Enfin, actuellement un aller simple coûte 3 euros et un demi-trajet 2 euros. Aucune formule d'abonnement n'existe à ce jour. Le développement d'une telle formule est-il envisagé ?

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- La Région bruxelloise a subventionné ce projet à concurrence de 60.000 euros en 2013 et de 50.000 euros en 2014. En tant qu'ancien ministre flamand compétent pour Bruxelles, j'ai également soutenu ce projet.

Par rapport à 2013, la philosophie du projet prévoit de le faire évoluer progressivement en tenant compte de l'expérience passée, des remarques des passagers et des partenaires.

En 2014, le temps de trajet aux heures de pointe a diminué entre les trois points clés du trajet, à savoir le centre de Vilvorde, le pont Van Praet et la place Sainctelette, permettant ainsi de relier Vilvorde à Bruxelles en 55 minutes et le pont Van Praet à la place Sainctelette en 20 minutes.

L'autre nouveauté a consisté en un projet touristique, en test grandeur nature, de transport en commun intrabruxellois de personnes, par la voie

*Vooral tijdens Brussel Bad is het initiatief erg populair.*

*Wat de subsidies betreft, was het totale budget van 171.404,39 euro voor 2013 afkomstig van de volgende instanties: 60.000 euro kwam van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; 18.000 euro van het Vlaams Gewest; 7.830 euro van de betrokken gemeenten; 10.000 euro van de provincie Vlaams-Brabant; 19.000 euro van de Nationale Loterij en iets meer dan 24.000 euro betrof eigen inkomsten.*

*Voor 2014 zijn de berekeningen nog niet gemaakt, maar de Waterbus kan alvast rekenen op 50.000 euro subsidie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 62.000 euro van het Vlaams Gewest.*

*In 2013 hebben 8.000 passagiers gebruikgemaakt van de Waterbus, waarvan 2.000 tijdens evenementen. De cijfers van 2014 zijn nog niet volledig.*

*De Waterbus vaart uitzonderlijk ook uit naar aanleiding van evenementen in andere periodes van het jaar, bijvoorbeeld op 1 mei, tijdens het Havenfeest en de Week van de Mobiliteit. Tijdens die evenementen hebben 7.000 passagiers de Waterbus genomen.*

*We overwegen om de Waterbus ook in te zetten tijdens de Autoloze Zondag. Het zou eventueel mogelijk worden om met een multimodaal vervoersbewijs de Waterbus te nemen.*

d'eau, plus rapide et plus fréquent, entre la place Sainctelette, Laeken et le pont Van Praet : le "summer-city Waterbus". Du 5 juillet au 17 août, six départs ont été organisés chaque jour (sauf le lundi), avec un départ par heure, ce qui donne 38 journées de test pour 228 trajets. Par le canal, Laeken était à quinze minutes de la place Sainctelette et à dix minutes du pont Van Praet. Le nœud de transports en commun du pont Van Praet était à seulement 25 minutes de la place Sainctelette, particulièrement fréquentée en raison de Bruxelles les Bains.

Pour ce qui est des subsides des pouvoirs publics en 2013, le budget total de 171.404,39 euros s'est réparti comme suit :

- 60.000 euros de la Région de Bruxelles Capitale ;

- 18.000 euros de la Région flamande ;

- 7.830 euros des communes riveraines ;

- 10.000 euros de la province du Brabant flamand ;

- 19.000 euros de la Loterie Nationale ;

- un peu plus de 24.000 euros de recettes propres.

Pour 2014, les comptes ne sont pas encore finalisés, mais le Waterbus peut compter sur le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale à hauteur de 50.000 euros et sur celui de la Région flamande à hauteur de 62.000 euros.

En 2013, 8.000 passagers ont utilisé le Waterbus, dont 2.000 lors d'événements. Pour 2014, le projet ne s'est clôturé qu'à la fin du mois d'octobre. Le bilan n'est pas encore complet, mais les organisateurs estiment que 12.000 passagers ont utilisé le Waterbus classique et 8.000 personnes ont utilisé le "summer-city Waterbus".

Le Waterbus a également circulé exceptionnellement lors d'autres événements bruxellois, parmi lesquels l'événement bateau-vélo du 1er mai, la Fête du Port et la Semaine de la mobilité. Au total, 7.000 passagers ont navigué lors d'un de ces événements.

La mise en service d'un Waterbus spécial, lors du dimanche sans voitures, doit être évaluée. Le ticket pourrait aussi être intégré dans une carte mobilité

multimodale. Au terme de cette évaluation, nous verrons comment développer ce projet déjà en bonne voie.

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

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

**De heer Pierre Kompany** *(in het Frans).- Ik zal de heer Doyen op de hoogte brengen van alle positieve zaken die ik zonet gehoord. Het is goed dat het Vlaams en het Brussels Gewest voldoende geld uittrekken om het project te financieren. Dankzij de Waterbus wordt Brussel een beetje zoals Venetië!*

**M. Pierre Kompany**.- Je ne manquerai pas de transmettre à M. Doyen que j'ai entendu de bonnes choses. Les montants engagés par les Régions flamande et bruxelloise sont déjà une excellente nouvelle par rapport aux 180.000 euros annoncés auparavant. C'est un projet qui peut nous rapprocher de Venise !

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de renovatie van het metrostation Montgomery".**

**QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la rénovation de la station de métro Montgomery".**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het minimaliseren van de geluidsoverlast veroorzaakt door de trams in de G. J. Martinstraat".**

**QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la minimisation des nuisances sonores causées par le passage des trams dans la rue G. J. Martin".**

**De voorzitter**.- De commissie beslist de mondelinge vragen van mevrouw Carla Dejonghe betreffende "de renovatie van het metrostation Montgomery" en van de heer Serge de Patoul betreffende "het minimaliseren van de geluidsoverlast veroorzaakt door de trams in de G. en J. Martinstraat" samen te voegen.

**M. le président**.- La commission décide de joindre les questions orales de Mme Carla Dejonghe concernant la rénovation de la station de métro Montgomery, et de M. Serge de Patoul concernant la minimisation des nuisances sonores causées par le passage des trams dans la rue G. et J. Martin.

Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe**.- In de vorige regeerperiode werden plannen ontvouwd voor de broodnodige renovatie van metrostation Montgomery. Het station werd in 1976 geopend en is intussen uitgegroeid tot een echt kruispunt van openbaar vervoer, doordat er verschillende tram- en metrolijnen samenkomen.

In 2012 bracht de gemeente Sint Pieters-Woluwe een negatief advies uit over de plannen, ten dele omdat de renovatie van het metrostation ook het uitzicht van de Montgomeryrotonde zou veranderen. De buurtbewoners verzetten zich vooral tegen de lichtput in het ontwerp. De gemeente had het van haar kant niet begrepen op de extra winkelruimte die er in het station zou komen en op de lange, onveilige gangen die niet uit het ontwerp verdwenen waren. De totale kost van de renovatie werd op 20 miljoen euro geraamd.

Het is duidelijk dat een renovatie noodzakelijk is. Het station beschikt immers nog steeds niet over liften voor personen met beperkte mobiliteit. Daarnaast werd het huurcontract van een aantal handelaars beëindigd, waardoor er nu een aantal ruimtes in het metrostation leeg staan en het onveiligheidsgevoel toeneemt.

Er zijn momenteel wel een aantal kleinere aanpassingen aan de gang. Zo wordt een winkelruimte grondig gerenoveerd en kwamen er hier en daar nieuwe informatiewanden. Het is echter onduidelijk of dit kadert in een algemeen concept.

Volgens de website van Mobiel Brussel en de laatste berichten in de media, wordt de nieuwe renovatie vandaag nog bestudeerd. Het zou dan ook interessant zijn om te weten in welke fase de nieuwe plannen zitten en wanneer metrostation Montgomery een volwaardige renovatie krijgt. Aangezien het een van de drukste metrostations is, lijkt het me logisch dat er spoedig werk van gemaakt wordt.

Hoe zit het met de renovatie van metrostation Montgomery? Wat is het tijdschema? Welke aanpassingen werden er gevraagd in de nieuwe studie na het verzet van buurtbewoners en gemeentebestuur?

La parole est à Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe** *(en néerlandais).- La station de métro Montgomery est devenue un véritable nœud intermodal puisqu'elle est desservie par le tram et le métro.*

*La commune de Woluwe-Saint-Pierre s'est toutefois opposée en 2012 à sa rénovation envisagée par Région sous la législature précédente, par crainte d'une modification de l'aspect actuel du rond-point Montgomery. Les riverains étaient, quant à eux, opposés au projet de puits de lumière. Le projet prévoyait en outre la création de nouvelles surfaces commerciales, alors que les surfaces actuelles sont toujours inoccupées, et ne supprimait pas le problème d'insécurité inhérent aux longs couloirs vides. Le coût total des travaux avait été estimé à 20 millions d'euros.*

*La modernisation de la station est pourtant nécessaire car celle-ci n'est toujours pas dotée d'un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite. En outre, le sentiment d'insécurité s'est accru après le départ de plusieurs commerçants dont les enseignes sont désormais inoccupées.*

*Quelques menus aménagements ont été entrepris récemment, sans que l'on sache s'ils s'inscrivent dans un projet de rénovation global.*

*Selon Bruxelles Mobilité et certains médias, la modernisation de la station serait à nouveau à l'étude. À quel stade ce projet en serait-il et quel serait le calendrier des travaux ? Les nouveaux plans tiennent-ils compte des remarques de la commune et des riverains ?*

*Le budget initial de 20 millions d'euros devra-t-il être ajusté ? Dans quelle mesure les réaménagements de moindre ampleur s'intègrent-ils dans un concept plus global ?*

Zal 20 miljoen euro volstaan voor de renovatie of wordt het budget verhoogd of verlaagd volgens de nieuwe plannen? Op welke manier passen de nieuwe, kleinere aanpassingen in een nieuw concept voor het metrostation?

**De voorzitter**.- De heer de Patoul heeft het woord voor zijn mondelinge vraag.

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).- Om de eindhalte bij metrostation Montgomery te bereiken, moeten trams 39 en 44 door de G.-J. Martinstraat en de Hertogstraat rijden. Ze volgen een bochtig traject en veroorzaken bijgevolg veel geluidsoverlast. De ideale oplossing zou erin bestaan om de trams door de tunnel in de Tervurenlaan naar de eindhalte te laten rijden, maar die tunnel wordt nu al te druk gebruikt omdat hij maar één spoor heeft.*

*De vorige regering had een ambitieus project voor de verbouwing van metrostation Montgomery aangekondigd. Er zou onder meer ondergrondse winkelruimte komen. De plannen lokten veel reacties van buurtbewoners uit.*

*Het was ook de bedoeling om de ondergrondse tramsporen van lijnen 39 en 44 te verlengen opdat ze in de tunnel onder de Tervurenlaan zouden kunnen rijden. Zijn die plannen nog aan de orde? Wat is de stand van zaken?*

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

**De heer Pascal Smet, minister**.- Eind 2005 werd er een architectuurwedstrijd uitgeschreven voor het Montgomerystation, waarvan het metrogedeelte uit 1976 dateert. De vereniging Cerau-Semaly kwam

**M. le président**.- La parole est à M. de Patoul pour sa question orale.

**M. Serge de Patoul**.- L'organisation de la station de métro Montgomery fait descendre les trams 39 et 44 via un circuit passant par la rue G.-J. Martin et la rue du Duc. Ce circuit impose aux trams de nombreuses courbes, qui malgré les efforts de la STIB, provoquent des nuisances sonores substantielles.

L'idéal est de pouvoir faire descendre les trams par le tunnel situé avenue de Tervueren. Comme ce tunnel n'a qu'une seule voie, cette possibilité n'est praticable que dans un horaire qui permet aux trams de se croiser sans difficultés. Ceci signifie que, durant la journée, la cadence horaire ne permet pas la descente par l'avenue de Tervueren.

Ma première question concerne l'état de la situation en vue de maximiser cette formule de descente des trams par l'avenue de Tervueren. Le gouvernement précédent avait annoncé et soumis des plans de réaménagement de la station de métro Montgomery. Le projet était ambitieux et avait suscité de nombreuses réactions de riverains, en particulier la question d'une surface commerciale souterraine, avec la problématique des livraisons.

Ma deuxième question concerne l'état d'avancement de ce projet de réaménagement. Il était envisagé de prolonger les voies souterraines pour les trams 39 et 44 afin que ceux-ci puissent plus facilement utiliser le tunnel de l'avenue de Tervueren pour monter et descendre.

Ma dernière question consiste à savoir si ce réaménagement en vue de faciliter la descente des trams par l'avenue de Tervueren est toujours envisagé.

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

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais).- Fin 2005, un concours d'architecture pour la station Montgomery a été lancé, et il a été remporté par l'association Cerau-Semaly.*

als winnaar uit de bus.

In 2010-2011 werd gestart met de fase van de stedenbouwkundige vergunning. In 2012 kreeg het project een ongunstig advies omdat de bomengordel rond de square gekapt moest worden, er nutteloze volumes gecreëerd zouden worden tussen terminus 39/44 en de hoofdmezzanine - wat aanzienlijke oppervlaktewerkzaamheden inhield - en omdat de trambedding in de Hertogstraat behouden zou blijven.

Naar aanleiding van dit advies en de vraag van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe om een oplossing te vinden om de stedenbouwkundige impact van de Hertogstraat te verbeteren, is een haalbaarheidsstudie gestart in samenwerking met Mobiel Brussel en de MIVB. De studie heeft voornamelijk betrekking op het sluiten van de trambedding, maar ook op de gevolgen daarvan voor het station, het tracé van de sporen, de exploitatie en de bedding in de Tervurenlaan. De conclusies van de studie zullen tijdens het eerste trimester van 2015 klaar zijn.

Het adviesbureau zal het project zo aanpassen dat er rekening gehouden wordt met de opmerkingen naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunningsprocedure, zonder de oorspronkelijke doelstellingen uit het oog te verliezen.

Het oorspronkelijke budget voor de verbouwing van het station blijft voorlopig ongewijzigd. Uiteraard moet nog blijken of de aangepaste plannen invloed hebben op de kostprijs.

De lopende werken in het station zijn voor het merendeel noodzakelijk. Ze zijn tijdelijk en bij de uitvoering wordt rekening gehouden met het toekomstige project om de kosten zo laag mogelijk te houden. De exacte planning kennen we pas volgend jaar, maar ik ben het met u eens dat de renovatie van het Montgomerystation wenselijk is.

*(verder in het Frans)*

*Mobiel Brussel voert momenteel in samenwerking met de MIVB een studie uit over het traject van tramlijnen 39 en 44 naar Montgomery. Het grootste probleem is dat er maar één tramspoor in de tunnel ligt.*

*Momenteel bestudeert Mobiel Brussel L'étape du permis d'urbanisme a été entamée en 2010-2011. En 2012, le projet a reçu un avis défavorable parce qu'il demandait l'abattage de la ceinture d'arbres bordant le square, qu'il créait des volumes inutiles, ce qui impliquait d'énormes travaux de surface, et parce que les trams allaient être maintenus rue du Duc.*

*Suite à cet avis et à la demande de Woluwe-Saint-Lambert de trouver une solution pour améliorer l'impact urbanistique de la rue du Duc, une étude de faisabilité a été lancée en collaboration avec Bruxelles Mobilité et la STIB. Cette étude a surtout trait à l'interruption des voies de trams, mais aussi à ses conséquences pour la station, le tracé des voies, l'exploitation et les voies dans l'avenue de Tervuren. Les conclusions de cette étude sont attendues pour le premier trimestre de 2015.*

*Le bureau d'études adaptera le projet de manière à ce qu'il tienne compte des remarques émises dans le cadre de la procédure relative au permis d'urbanisme, sans perdre de vue les objectifs initiaux.*

*Le budget initial pour la transformation de la station est resté inchangé, mais il faudra voir si l'adaptation des plans aura une influence sur le coût.*

*Les travaux en cours dans la station sont pour la plupart nécessaires. Ils sont provisoires, et il est tenu compte du projet à venir pour en diminuer les coûts. Nous ne connaîtrons le calendrier précis de la rénovation de la station de Montgomery que l'an prochain, mais j'estime comme vous qu'elle est nécessaire.*

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne la liaison des trams 39 et 44 vers Montgomery, une étude de faisabilité est en cours au sein de Bruxelles-Mobilité en collaboration avec la STIB.

La configuration en voie unique que vous soulevez est extrêmement pénalisante pour les transports publics et ne permet effectivement pas de tenir les fréquences.

À ce stade, plusieurs options d'aménagement sont sur la table. Elles concernent une reconfiguration de l'avenue de Tervuren afin d'éviter autant que

*verschillende alternatieven om de trams elders dan in de Hertogstraat en de Martinstraat te laten rijden. Een van de mogelijkheden bestaat in de aanleg van een tunnel met twee sporen, maar die zou een impact hebben op de bovengrondse inrichting van de Tervurenlaan en dus op de mobiliteit.*

*Normaal gezien zal Mobiel Brussel de studie in het eerste kwartaal van 2015 afronden.*

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

**Mevrouw Carla Dejonghe**.- Het is al twee en een half jaar geleden dat de gemeente een negatief advies heeft uitgebracht, maar dat betekent niet noodzakelijk dat ze de deur heeft dichtgedaan.

Een van de punten die essentieel was voor de gemeente, was de herziening van de eindhalte van de tramlijnen 39 en 44. Die leidt momenteel tot heel wat overlast voor de inwoners van de Hertogstraat en de Martinstraat.

Ik heb begrepen dat alle opties nog mogelijk zijn. De trams volledig langs de Tervurenlaan laten rijden zou grote aanpassingen vergen, maar zou een hele verbetering zijn voor de buurtbewoners.

**De voorzitter**.- De heer de Patoul heeft het woord.

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).- Ik stel voor dat we het debat voortzetten zodra de resultaten van de studie bekend zijn.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de werken voor de vervanging van de tramsporen in de Neerstallestraat".**

possible le passage par les rues du Duc et Martin.

Dans les variantes étudiées, une trémie à deux voies ferrées est prévue, mais cela aura un impact inévitable sur l'aménagement de surface et donc sur la mobilité dans l'avenue de Tervuren.

L'analyse de ces options est actuellement en cours au sein de mon administration. Les conclusions me seront présentées au cours du 1er trimestre 2015.

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

**Mme Carla Dejonghe** *(en néerlandais).- Cela fait deux ans et demi que la commune a émis un avis négatif, mais cela ne signifie pas qu'elle a fermé la porte.*

*Un des éléments primordiaux pour la commune était la révision du terminus des trams 39 et 44 qui engendre des nuisances pour les habitants des rues du Duc et Georges et Jacques Martin.*

*Toutes les options sont donc encore possibles. Faire circuler les trams totalement le long de l'avenue de Tervuren demanderait d'importantes adaptations, mais ce serait une véritable amélioration pour les riverains.*

**M. le président**.- La parole est à M. de Patoul.

**M. Serge de Patoul**.- Au stade actuel, nous ne pouvons que nous fixer rendez-vous après réception de l'étude. Nous pourrons alors poursuivre le débat.

*- Les incidents sont clos.*

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "les travaux de remplacement des rails de tram à la rue de Neerstalle".**

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** *(in het Frans).- Tijdens de herfstvakantie heeft de MIVB de tramsporen in de Neerstallestraat vervangen. Die sporen waren echter pas in de zomer van 2013 geplaatst.*

*De vervanging was noodzakelijk wegens de uitzetting van de sporen tijdens een periode van extreme warmte. Die uitzetting bleek problematisch omdat de sporen waren ingebed in beton, een recent procedé dat door de MIVB op tal van locaties wordt gebruikt. De vervanging van de sporen, waarbij het beton moet worden verwijderd, is een dure aangelegenheid.*

*Kan het probleem zich op andere locaties voordoen of gaat het om een fout bij het plaatsen van de sporen, die zich enkel in de Neerstallestraat heeft voorgedaan?*

*Hoe verklaart u dat er bij de plaatsing geen maatregelen werden genomen om de uitzetting of krimping van de sporen bij temperatuurschommelingen op te vangen?*

*Hoeveel kost het om de sporen te herstellen? Zult u dat bedrag verhalen op de onderneming die de sporen in 2013 gelegd heeft?*

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

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel**.- La STIB a mis à profit la période des congés de la Toussaint pour supprimer le trafic des trams à la rue de Neerstalle, afin de procéder au remplacement des voies. Or, les voies à remplacer ont été installées durant l'été 2013, soit il y a un an environ.

La porte-parole de la STIB justifie ce remplacement par de fortes chaleurs ayant entraîné une dilatation des voies. Certes, la dilatation des voies en période de chaleur et leur retrait en période de fraîcheur n'est pas un phénomène nouveau.

L'inquiétude se fait jour lorsque l'on apprend que ce phénomène de dilatation a été observé sur des voies installées très récemment suivant une méthode d'enrobage du rail dans une masse de béton. Ce procédé est appliqué par la STIB en de nombreux points du réseau. On est donc en droit de s'interroger sur l'éventualité de voir un pareil phénomène se répéter en plusieurs autres points du réseau.

La méthode de pose des voies de la STIB est-elle de nature à donner en divers endroits du réseau des déformations de voies risquant de mettre en danger la sécurité des usagers ?

À la lecture du communiqué, il semble qu'il s'agit de travaux assez importants et par conséquent, d'un coût non négligeable, vu la nécessité d'enlever le béton et de reprofiler les rails.

Pourriez-vous nous apporter quelques précisions supplémentaires ? La dilatation des rails observée à la rue de Neerstalle un an après leur placement est-elle un phénomène unique ? Dans l'affirmative, serait-ce la conséquence d'une erreur dans le placement des rails ?

Comment expliquer que les mesures nécessaires, prenant en compte les dilatations ou retraits observés à la suite de variations de température, n'aient pas été prévues lors de cette installation ?

Quels sont les coûts inhérents aux travaux de remise en état ? Ces frais seront-ils supportés par l'entreprise qui a effectué les travaux en 2013 ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- De MIVB heeft de sporen niet vervangen maar licht verplaatst. Toen de rails in de zomer van 2013 werden geplaatst, was het te warm om ze overdag te lassen. Dat moest 's nachts gebeuren.*

*Alvorens het beton volledig kon uitharden, liep de temperatuur echter hoog op, zodat de geometrische configuratie van de sporen niet langer optimaal bleek. Het gaat dus niet om een foutieve plaatsing.*

*Bij de controle van de geometrie van de sporen door de MIVB bleek dat die niet in orde was, maar dat de veiligheid van het tramverkeer er niet door in het gedrang kwam. De configuratie bleef dan ook behouden toen de dienstverlening op 2 september 2013 werd hervat.*

*Bij metingen bleek het trillingsniveau evenwel hoger te liggen dan de opgelegde waarden in de overeenkomst tussen de MIVB en Leefmilieu Brussel. De geometrische afwijking bleek daarvan de oorzaak te zijn.*

*De MIVB besloot dan ook om de geometrie aan te passen. Volgens het bestek staat de MIVB in voor de geometrische controle en voert ze zoveel mogelijk metingen uit vooraleer de sporen worden geplaatst. In dit geval werden de problemen helaas pas vastgesteld nadat het beton volledig was uitgehard. De kosten voor de aanpassingswerken, 58.000 euro, werden door de MIVB betaald.*

*Het is de enige plaats op het netwerk waar trillingsoverlast werd vastgesteld.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Une précision s'impose : Lors du chantier effectué chaussée de Neerstalle en octobre 2014, la STIB n'a pas procédé au remplacement des rails posés en 2013, mais les a simplement légèrement déplacés.

Concernant la pose des rails lors de l'été 2013, il faut savoir qu'à ce moment-là, les températures en journée étaient trop élevées pour permettre de réaliser la soudure des rails de jour. En effet, les normes relatives à la réalisation de ces soudures imposent une température de rail comprise entre 5°C et 35°C. Cette contrainte a dès lors obligé la STIB à réaliser les soudures de nuit.

Malheureusement, après réalisation de ces soudures, de fortes températures ont sévi avant le durcissement complet du béton, ce qui a placé les voies dans une configuration géométrique défavorable. Il ne s'agit donc pas d'une erreur de placement.

Les contrôles de la géométrie de la voie effectués par la STIB ont montré un défaut, mais ont également conclu que la sécurité quant au passage des trams était assurée. Comme il n'y avait pas de risque, la STIB a dès lors maintenu cette configuration afin de rétablir le service des trams le 2 septembre 2013.

Suite aux mesures de conformité du niveau vibratoire avec la convention liant la STIB et Bruxelles Environnement, le bureau d'étude acoustique/vibratoire a montré que le niveau vibratoire dépassait les valeurs recommandées dans cette convention. Le rapport pointe l'anomalie géométrique comme étant la cause de ces nuisances.

La STIB a dès lors décidé d'intervenir. Le coût de la remise en ordre de la géométrie s'élève à 58.000 euros. Le cahier des charges prévoit que le contrôle géométrique est sous la responsabilité de la STIB, qui met tout en œuvre pour réaliser un maximum de mesures avant le bétonnage de la voie.

Dans ce cas-ci, les problèmes liés aux grandes variations de température durant la période du chantier n'ont malheureusement pu être observés qu'après le durcissement complet du béton. Les frais des travaux de correction ont donc été pris en charge par la STIB.

Il s'agit ici de la seule occurrence observée sur notre réseau ayant causé des nuisances vibratoires.

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

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** *(in het Frans).- Dezelfde methode wordt op andere locaties gebruikt. Indien er zich weer temperatuurschommelingen voordoen, zal het probleem zich opnieuw stellen.*

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel**.- Vous poursuivez l'application de la même méthode à d'autres endroits. Si d'autres variations de températures surviennent, le problème se posera également.

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

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Het gaat om een uitzonderlijke situatie!*

**M. Pascal Smet, ministre**.- C'était d'ordre exceptionnel !

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het project 'speed gun' van de fietsersverenigingen".**

**QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'action 'speed gun' menée par les associations cyclistes".**

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

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

**De heer Arnaud Pinxteren** *(in het Frans).- Op vrijdag 17 oktober hielden de Brusselse fietsersverenigingen een 'speedgunactie' om te protesteren tegen de snelheidsovertredingen die bestuurders van motorvoertuigen begaan.*

*Die snelheidsovertredingen zijn immers nefast voor de objectieve en subjectieve onveiligheid van fietsers en voetgangers. Daarom moeten er volgens het Fietsplan 2010-2015 bij elke aanpassing van de inrichting van de weg maatregelen worden genomen om de snelheid te beperken.*

*Wat is uw standpunt over die doelstelling uit het Fietsplan? Welke maatregelen hebt u genomen om de snelheid van het verkeer te verminderen of op zijn minst de geldende snelheidsbeperkingen af te dwingen?*

**M. Arnaud Pinxteren**.- Le vendredi 17 octobre, les associations cyclistes bruxelloises ont mené une action "speed gun" pour protester contre le non-respect des limitations de vitesse par les véhicules motorisés, particulièrement dans les zones 30.

En effet, les vitesses excessives contribuent grandement à l'insécurité, tant objective que subjective des usagers actifs. C'est la raison pour laquelle le Plan vélo 2010-2015, dans sa fiche 2.2 concernant la "sécurité des infrastructures vélo", prévoyait notamment que, pour tout nouvel aménagement, des mesures de limitation des vitesses seraient prises.

Dès lors, je souhaiterais savoir quelle est l'évaluation que vous faites de cet objectif du Plan vélo ? De manière plus générale, quelles sont les actions que vous avez entreprises pour réduire les vitesses sur le territoire régional et, du moins, faire

respecter les limitations actuelles : contacts avec les zones de police, intégration de cette préoccupation dans le futur Plan régional de sécurité ou lors de rénovation de voiries ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Het is wat vroeg om uw vraag te beantwoorden. Ik ben nog maar drie maanden minister.*

*(Opmerkingen)*

*Ik hou niet van vragen over het verleden. Enkel de toekomst interesseert mij.*

*(Rumoer)*

*Overdreven of onaangepaste snelheid is nefast voor de verkeersveiligheid en leidt tot ernstige gevolgen bij ongelukken. Tot een derde van de ongevallen wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door overdreven snelheid. Ook is gebleken dat een vermindering van de maximaal toegelaten snelheid steeds resulteert in een afname van het aantal slachtoffers en ernstige gewonden bij ongelukken.*

*In een stad is overdreven snelheid extra problematisch wegens de complexe verkeerssituatie en de aanwezigheid van zowel sterke als zwakke weggebruikers.*

*Sinds 2003 investeert het Brussels Gewest in allerlei soorten materiaal voor snelheidscontroles, zoals automatische camera's, mobiele radars enzovoort. Die kan de politie gebruiken om overtreders aan te pakken. Ook werden er in 2008, 2013 en 2014 bewustmakingscampagnes gevoerd inzake overdreven snelheid.*

*Die campagnes waren maar mogelijk dankzij een nauwe samenwerking met het parket, de politiezones, de federale verkeerspolitie en andere instanties.*

*Door de toename van zones 30 en verkeersluwe zones werd de snelheid van het verkeer afgeremd. Zulke maatregelen moeten worden voortgezet.*

*Wij zijn ook aan de gewestelijke fietsroutes (GFR) blijven werken. Op de hoofdwegen werden gescheiden fietspaden aangelegd.*

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- Je vais répondre, mais cela ne fait que trois mois que je suis en fonction. C'est un peu tôt.

*(Remarques)*

Je n'aime pas ce genre de remarques. C'est l'avenir qui m'intéresse.

*(Rumeurs)*

La vitesse excessive ou inadaptée est un problème majeur de sécurité routière. C’est la raison pour laquelle le Plan d’actions de sécurité routière 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale a pour premier objectif stratégique la réduction des vitesses de circulation.

En effet, la vitesse - excessive ou inadaptée - est un facteur contributif de premier plan aux accidents, ainsi qu’un facteur d’aggravation de leurs conséquences. Plusieurs études détaillées menées à l’étranger démontrent que la vitesse intervient de manière prépondérante dans 20% à 35% des accidents. Il est également avéré qu’une diminution des vitesses pratiquées se traduit toujours par une diminution du nombre de victimes et de la gravité de leurs lésions.

Un accident sur trois est dû à une vitesse trop élevée. Le milieu urbain est particulièrement sensible à cet égard, du fait de la complexité plus grande de la conduite et de la cohabitation permanente entre usagers vulnérables, piétons notamment, et véhicules automobiles. Réduire les vitesses effectivement pratiquées dans notre Région constitue donc un enjeu capital.

Depuis 2003, la Région bruxelloise a investi dans du matériel de contrôle-sanction diversifié - caméras automatiques, télédétection par laser (Lidar), radars mobiles - afin d’aider les zones de police et la police fédérale de la route dans leurs actions de répression. Elle a également installé des radars préventifs sur les voiries régionales afin

*Telkens wanneer de inrichting van de openbare weg wordt aangepast, wordt er met de fietsers rekening gehouden. De regering wil de grote invalswegen omvormen tot stadsboulevards met gescheiden fietspaden. In een zone 30 moeten de wegen zo worden aangelegd dat er niet meer dan 30 km per uur wordt gereden, maar dat is een gemeentelijke bevoegdheid.*

*Samen met mijn collega Bianca Debaets werk ik aan het dossier.*

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

**De heer Arnaud Pinxteren** *(in het Frans).- Ondanks de maatregelen die in het verleden werden genomen, blijven de problemen bestaan. U zegt dat u naar gescheiden fietspaden streeft, maar in de praktijk is dat niet altijd mogelijk. Dergelijke maatregelen vergen ook veel tijd.*

*U zou moeten nadenken over een betere regeling van het autoverkeer om de gemiddelde snelheid*

d'attirer l'attention des automobilistes sur les vitesses pratiquées. Parallèlement, des campagnes de sensibilisation sur le thème de la vitesse ont été réalisées en 2008, 2013 et 2014.

C'est grâce à et par une collaboration étroite avec le parquet de police de Bruxelles, le directeur coordonnateur administratif, les zones de police, la police fédérale de la route et l'ancien gouverneur, au sein de la plate-forme policière et du Comité régional pour la sécurité routière créé en 2012, que ces actions ont été menées.

En ce qui concerne les aménagements de voirie, il faut rappeler que la multiplication des zones 30, de zones résidentielles et de rencontre, a un effet positif sur la diminution des vitesses pratiquées et doit être poursuivie.

Concrètement, nous avons continué à aménager des itinéraires cyclables. Des aménagements ont été réalisés sur les itinéraires cyclables régionaux (ICR) : l'ICR 5, l'ICR Maelbeek. Les travaux sont en cours sur l'ICR 12 et sur tous les ICR de la commune de Forest. Des travaux vont démarrer sur Saint-Gilles, Ixelles et Uccle.

Des pistes cyclables séparées ont été aménagées sur les axes principaux.

En conclusion, chaque nouvel aménagement de voirie doit se faire de façon conviviale pour les vélos. Le gouvernement veut transformer les grands axes de pénétration en boulevards urbains avec pistes cyclables séparées. L'infrastructure dans une zone 30 doit inviter à rouler à du 30km/h et pas plus, mais il s'agit d'une compétence communale.

Ensemble, avec ma collègue Bianca Debaets, nous y travaillons.

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

**M. Arnaud Pinxteren**.- J'entends vos intentions. Malgré les mesures prises par le passé, les résultats ne suivent pas encore. Au-delà de votre volonté de réaliser une séparation physique, il existe une tout autre réalité opérationnelle et pratique, à savoir que ces mesures vont prendre énormément de temps et que toutes les voiries ne s'y prêteront pas, puisque certaines, y compris des voiries régionales, ne disposent pas d'une largeur suffisante pour

*drastisch te beperken, zodat zwakke weggebruikers minder risico lopen.*

*U zou bijvoorbeeld het Brusselse grondgebied kunnen omvormen tot één grote zone 30, met uitzondering van enkele hoofdwegen. Chauffeurs zouden dan niet langer twijfelen of ze zich al dan niet in een zone 30 bevinden.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Ik neem nota van uw voorstel.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de uitbouw en de beschikbaarheid van fietsboxen".**

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

**De heer Arnaud Pinxteren** *(in het Frans).- Wie over een veilige fietsenstalling beschikt, zal sneller geneigd zijn zich met de fiets te verplaatsen. Veel fietsen worden immers gestolen omdat hun eigenaars ze niet veilig kunnen stallen.*

*Daarom worden er sinds enkele jaren overal in het Brussels Gewest fietsboxen geïnstalleerd. Dat zijn afgesloten containers die plaats bieden voor vijf of zes fietsen.*

*De plaatsen in de boxen worden voor 50 tot 60 euro per jaar verhuurd aan omwonenden die aan een reeks voorwaarden beantwoorden. Elke*

permettre cette séparation physique.

Une réflexion s'impose en termes de rénovation et de canalisation de la circulation automobile, afin de réduire drastiquement la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes, au profit des usagers actifs plus exposés à des lésions ou à des blessures en cas d'accident.

Une idée pourrait être de généraliser la zone 30 à l'ensemble du territoire et d'imaginer une exception pour certaines voiries. La question de savoir si on est en zone 30 ou pas serait ainsi réglée. Ce serait aussi un signal fort donné aux automobilistes. Je ne dis pas que tous les tunnels doivent devenir des zones 30, mais on pourrait envisager une vitesse du trafic à taille humaine, pas uniquement au niveau des voiries communales.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Je prends bonne note de votre suggestion.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le déploiement et la disponibilité des boxes à vélos".**

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

**M. Arnaud Pinxteren**.- La pratique du vélo est indéniablement encouragée par la perspective d'un emplacement de stationnement sécurisé. En effet, nombre de cyclistes se voient dérober leur vélo faute d'espace de stockage sécurisé dans leur immeuble ou leur logement. Ces vols ont un effet désastreux sur la pratique quotidienne de ce mode de déplacement actif et non polluant.

C'est pourquoi, depuis quelques années, des boxes à vélos fleurissent aux quatre coins de notre capitale. Pour rappel, ces boxes sont des conteneurs fermés à clé qui peuvent contenir chacun 5 à 6 vélos.

*gemeente hanteert haar eigen voorwaarden. Op dit moment ontvangen negen gemeenten steun van het gewest voor de installatie van de boxen. Het aantal veilige fietsenstallingen blijft echter ontoereikend.*

*Bovendien is het in sommige gemeenten niet mogelijk om meer dan één plaats per gezin te huren. Dat is absurd, want een gezin bezit vaak meerdere fietsen die het dagelijks gebruikt.*

*Onder welke vorm kent het gewest steun toe aan de gemeentelijke initiatieven voor het plaatsen van fietsboxen en om welk bedrag gaat het?*

*Hoeveel plaatsen werden er sinds de installatie van de eerste fietsbox gecreëerd? Aan hoeveel aanvragen kon geen positief gevolg worden gegeven?*

Une place est louée de 50 à 60 euros par an aux habitants rencontrant une série de critères tels que la domiciliation à moins de 200m du box, l'insuffisance d'espace dans l'immeuble du demandeur ou encore l'absence de voiture dans le ménage concerné.

Ces critères varieraient d'une commune à l'autre. À ma connaissance, 9 communes bénéficient d'un soutien régional pour l'installation de tels boxes, mais l'offre actuelle resterait toujours insuffisante par rapport à la demande, certainement dans quelques quartiers très denses de notre capitale.

En outre, il me revient que, dans certaines communes, un ménage ne peut bénéficier que d'un seul emplacement dans les boxes. Cette limitation est paradoxale, dès lors qu'un même ménage peut disposer de plusieurs vélos pour son usage quotidien tout en sachant que tous ses membres, par définition, sont confrontés au même problème de manque d'espace de stockage.

Ces différents éléments m'amènent à vous poser les questions suivantes. Quelle est la forme et le montant actuel du soutien régional aux initiatives communales de placement de boxes à vélos ?

Depuis le lancement de cette initiative, combien de places ont-elles été créées, combien sont-elles disponibles, combien de demandes n'ont-elles pas pu être rencontrées ?

Enfin, quels sont les critères d'attribution des places et sont-ils harmonisés ? Ont-ils été évalués notamment en ce qui concerne l'opportunité de limiter le nombre d'emplacements par ménage ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- In 2014 konden alle negentien gemeenten financiële steun krijgen voor uitrusting en wegmarkeringen ter bevordering van het fietsgebruik. De subsidie voor de boxen dekt 80% van de kosten, met een maximum van 15.000 euro per gemeente. Negen gemeenten dienden op tijd een aanvraagdossier in voor het lopende begrotingsjaar. In totaal gaat het om 43 boxen, waarvoor het gewest net iets meer dan 104.000 euro bijdraagt.*

*De dossiers van twee gemeenten worden nog*

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- En 2014, les 19 communes se sont vu proposer une série d'aides financières pour des équipements et marquages visant à favoriser l'usage du vélo. Concernant les boxes, le montant de la subvention couvre 80% des frais engagés, avec un maximum de 15.000 € par commune. Neuf communes ont introduit un dossier de demande dans les délais fixés pour l'année budgétaire en cours, et ce pour un total de 43 boxes, la participation de la Région s'élevant à un peu plus de 104.000 euros.

*behandeld. Sommige gemeenten waren niet in de subsidie geïnteresseerd, andere wilden geen aanvraag indienen omdat ze hun dossier niet op tijd klaar kregen, omdat ze het beheer van de boxen niet zagen zitten of omdat ze over onvoldoende geld beschikten om de installatie voorlopig te financieren.*

*Er werd mij verteld dat het gewest bizarre voorwaarden stelt. Ik zal dat laten onderzoeken en de procedure indien mogelijk vereenvoudigen.*

*Een gemeente mag een box installeren als ze:*

*- bij de plaatsing rekening houdt met de voetpaden en de veiligheid op de weg en voorkeur geeft aan boxen op parkeerplaatsen;*

*- een maximale jaarlijkse huurprijs instelt.*

*De criteria worden geëvalueerd om ze beter op elkaar af te stellen en het werk voor de gemeenten te vergemakkelijken.*

*Ondertussen werd er in overleg met Brussel-Stad beslist om in het premetrostation Beurs en onder het De Brouckèreplein fietsparkings aan te leggen.*

Les dossiers de deux communes sont en cours de traitement. Certaines communes n'ont pas manifesté d'intérêt pour cette subvention, d'autres ont renoncé à introduire une demande, soit faute d'avoir pu constituer un dossier dans les temps, soit en raison de la charge que représente la gestion des boxes par la commune, soit encore en raison d'un manque de budget pour préfinancer l'installation.

Ce matin, dans une commune, quelqu'un m'a parlé de ce problème en disant que les conditions posées par la Région étaient un peu bizarres. Je lui ai promis d'examiner la question afin de faciliter la procédure, si possible.

Les critères d'octroi des boxes à vélos sont :

- le respect des trottoirs et de la sécurité routière (le placement des boxes à vélos sur les emplacements de parking est dès lors préféré) ;

- le respect d'un prix de location maximum par an et par endroit.

Ces critères sont en cours d'évaluation, d'une part pour les harmoniser et d'autre part pour éliminer au maximum les obstacles pour les communes.

J'ai chargé mes collaborateurs d'examiner la question de ces abris pour vélos. Entre-temps, nous avons déjà pris la décision, en concertation avec la Ville de Bruxelles, de créer un parking à vélos de 800m² dans la station de prémétro Bourse et un autre sous la place De Brouckère.

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

**De heer Arnaud Pinxteren** *(in het Frans).- Ik wilde vooral weten aan welke precieze voorwaarden gezinnen moeten voldoen om een plaats in zo'n box te krijgen. In sommige gemeenten kan een gezin twee plaatsen huren, in andere geen. U hebt niet gezegd waarom er in sommige wijken wel vraag maar geen aanbod is.*

*Die fietsboxen zijn een goede zaak, maar op een aantal plaatsen zullen ze niet volstaan om aan de vraag te voldoen. Er moeten andere initiatieven komen. Er moet iets gebeuren, want door het gebrek aan fietsenstallingen nemen mensen minder vaak de fiets.*

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

**M. Arnaud Pinxteren**.- Je vous interrogeais surtout à propos des conditions d'octroi pour les particuliers. Je vous invite à évaluer ce volet également puisque, dans certaines communes, un ménage peut disposer de deux places et dans d'autres d'aucune, car il y a une absence de places disponibles.

Vous n'avez pas répondu à la question de savoir quel était le déficit éventuel entre l'offre et la demande en la matière dans certains quartiers.

Les boxes à vélos sont une bonne idée, mais cela restera peut-être insuffisant dans certains quartiers

pour rencontrer la demande. D'autres initiatives sont envisageables.

Il faut y réfléchir car cela constitue un vrai frein à la pratique du vélo.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Daar ben ik het mee eens.*

*- Het incident is gesloten.*

**M. Pascal Smet, ministre**.- Je suis entièrement d'accord avec vous.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de plaatsing van veiligheidspoortjes aan de uitgangen van de metro- en premetrostations van de MIVB".**

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

**Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz** *(in het Frans).- In juli 2010 is de MIVB gestart met de plaatsing van toegangspoortjes in de (pre)metrostations om de veiligheid te verbeteren en zwartrijden tegen te gaan.*

*Sinds januari 2014 wordt de tweede fase uitgevoerd, namelijk de check-out. Voortaan moeten de reizigers hun vervoerbewijs gebruiken om het station te kunnen verlaten.*

*Naar verluidt zorgt het check-outsysteem tijdens de spitsuren evenwel voor problemen. Doordat de deurtjes te snel open en dicht gaan, zouden sommige reizigers geblokkeerd raken en zouden er files ontstaan, waardoor de onveiligheid toeneemt. Voorts zou er veelvuldig gebruik worden gemaakt van de noodknop, waarbij alle deurtjes open gaan, wat dan indruist tegen de antifraudedoelstellingen.*

*De problemen werden opgetekend in stations zoals Alma en Kraainem, waar 's morgens veel studenten afstappen.*

*In welke stations zijn er al uitgangspoortjes*

**QUESTION ORALE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'installation de portiques de sécurité aux sorties des stations de métro et de prémétro de la STIB".**

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

**Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz**.- En juillet 2010, la STIB lançait "Sésame", le dispositif de fermeture de son réseau souterrain par des portillons automatiques à l'entrée et à la sortie des stations. L'objectif était double : améliorer la sécurité du réseau et lutter contre la fraude.

Dès janvier 2014, la seconde phase de ce dispositif a été mise en œuvre avec l'instauration du check-out, qui impose aux usagers de valider leur titre de transport à la sortie de la station. L'objectif en est de rendre la fraude quasi impossible en verrouillant le réseau.

Il semble cependant que ce système crée de grosses difficultés aux heures de pointe à la sortie des stations. En effet, les portiques s'ouvrant et se fermant à des cadences trop rapides créent des embouteillages dans les couloirs et favorisent l'insécurité. On aurait vu certains usagers bloqués, poussés et parfois même coincés dans les portillons n'avoir d'autre solution que d'user de coups de pied pour forcer l'ouverture, détruisant du même coup le matériel. C'est ainsi que, selon certains dires, l'utilisation abusive et répétée des systèmes

*geplaatst? Welke planning geldt er voor de andere stations?*

*Heeft de MIVB de openingssnelheid van de deurtjes bestudeerd? Welke oplossingen overweegt de MIVB om de doorstroming van de reizigers te verbeteren?*

*Heeft de MIVB klachten ontvangen? Voor welke stations? Hoe heeft ze de problemen opgelost?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Momenteel zijn 13 metro- en premetrostations met uitgangspoortjes uitgerust: Albert, Horta, Sint-Gillisvoorplein, Hallepoort, Lemonnier, Anneessens, Beurs, De Brouckère, Diamant, Boileau, Georges-Henri, Montgomery en Simonis. De MIVB zal de maatregel tot begin volgend jaar evalueren alvorens alle stations van uitgangspoortjes te voorzien.*

*Het bestek bepaalt dat maximaal 20 personen per minuut de poortjes mogen passeren. Bij een wijziging van de reizigersstroom kan de MIVB de richting van een of meerdere poortjes in real time wijzigen.*

d'ouverture de sécurité, ouvrant l'ensemble des portillons, réduirait à néant le système antifraude initialement mis en place.

Les faits relatés concernent des stations comme Alma ou Crainhem, qui déversent le matin en peu de temps un nombre important d'étudiants. L'installation d'un check-out risque de ne pas améliorer les choses. Cependant, la mise en place de ce dispositif permet de diminuer la dégradation des lieux ainsi que d'augmenter de manière importante les recettes. Cet aspect positif des choses laisse à penser que le système remplit ses objectifs de base, mais ne serait-il pas prudent d'en aborder tous les aspects afin d'y apporter d'éventuelles améliorations ?

Quel est actuellement l'état d'avancement de l'installation des portiques de sortie ? Quelles sont les stations qui en sont équipées et quel est l'agenda pour les autres stations ?

La STIB dispose-t-elle d'une étude sur les cadences d'ouverture des portillons ? Des solutions sont-elles prévues pour améliorer la régulation des flux de passagers ?

Des plaintes relatives à la dangerosité du système ont-elles déjà été enregistrées ? Si oui, combien et pour quelles stations ?

Si problème il y a, comment est-il résolu dans les stations à forte fréquentation comme les gares ou celles desservant les universités ?

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- Actuellement, 13 stations de métro et prémétro sont équipées de portiques de sécurité de sortie. Il s'agit des stations Albert, Horta, Parvis de Saint-Gilles, Porte de Hal, Lemonnier, Anneessens, Bourse, De Brouckère, Diamant, Boileau, Georges-Henri, Montgomery et Simonis.

La STIB évalue actuellement le résultat de l’implantation de ce système dans ces stations et ce jusqu’au début de l’année 2015, avant de continuer son installation dans les autres stations.

La cadence d’ouverture des portillons est fixée dans le cahier des charges, qui prévoit une cadence

*Hoewel de invoering van de poortjes voor enige ongerustheid bij de reizigers heeft gezorgd, bleek die ongegrond te zijn. De MIVB heeft maar twee klachten via Facebook ontvangen met betrekking tot het gevaar dat de poortjes tijdens de spitsuren zouden opleveren. Ze ontvangt daarentegen heel wat meer klachten over zwartrijders die andere reizigers duwen om samen met hen door het poortje te kunnen glippen.*

*Wanneer mij dat overkomt, zet ik die zwartrijders op hun plaats. Ik zou niet willen dat iemand een filmpje op YouTube plaatst waarop men kan zien dat Pascal Smet zwartrijden in de metro aanmoedigt!*

*(Vrolijkheid)*

*De klantendienst heeft geen enkele klacht ontvangen voor de stations Alma en Kraainem. De zoneagenten zullen de problemen niettemin onderzoeken en het gedrag van de studenten in het oog houden.*

*Deze week nog zal de MIVB in het station Alma een poortje van richting veranderen (perron 2 naar Stokkel) om de doorstroming te verbeteren.*

*De noodknop is afgeschaft in de niet-gecontroleerde zone, maar blijft een veiligheidselement in de gecontroleerde zone.*

*Als de noodknop voor de opening van de deurtjes wordt gebruikt, gaat er een lichtje branden in de dispatching, die daarna de deurtjes van op afstand kan sluiten. De deurtjes blijven dus niet lang openstaan.*

*- Het incident is gesloten.*

maximale de 20 personnes par minute. En cas de modification du flux des passagers, la STIB peut modifier le sens d'un ou de plusieurs portillons en temps réel.

Bien que l'installation de ces portiques ait été la source de quelques craintes pour les usagers de la STIB, il s'est avéré que celles-ci n'étaient pas réellement fondées, comme en témoigne le nombre de plaintes reçues à ce sujet depuis fin 2013.

La STIB n'a en effet enregistré que très peu de plaintes concernant la "dangerosité" des portiques de sécurité en raison de l'affluence en heure de pointe : cela ne représente que deux plaintes reçues via Facebook. La STIB reçoit toutefois régulièrement des plaintes concernant des fraudeurs qui bousculent d'autres voyageurs pour passer les portillons d'entrée ou de sortie.

Cela m'est déjà arrivé et ne me plaît pas en tant que ministre responsable de notre métro ! Je remets alors gentiment et pédagogiquement les fraudeurs à leur place afin d'amener les gens à changer leur comportement irritant.

Imaginez-vous, il suffirait que quelqu'un filme un fraudeur passant sur mes talons et diffuse ensuite la vidéo sur YouTube, pour que l'on dise partout que Pascal Smet encourage la fraude dans le métro !

*(Rires)*

Concernant les stations Alma et Crainhem, aucune plainte n'a été transmise par le service clientèle. Les agents de zone de ces stations vont toutefois analyser les problèmes qui peuvent s'y présenter, en particulier ceux liés au comportement de certains étudiants.

La STIB va modifier, dans le courant de la semaine, le sens d'un couloir à Alma (voie 2 vers Stockel) afin d'augmenter le nombre de couloirs sortants du quai (de 4 à 5 couloirs) et d'améliorer ainsi le flux de passage des voyageurs.

Le bouton poussoir de secours a été supprimé du côté de la zone non contrôlée. Celui situé dans la zone de contrôle reste un élément de sécurité.

Si l'ouverture de secours est activée par ce bouton, une alarme sonore visuelle apparaît au dispatching qui peut ensuite refermer le portillon à distance. Le

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de aanduidingen in het metrostation Montgomery van de haltes van trams 39 en 44".**

**De voorzitter**.- De heer de Patoul heeft het woord.

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).- Wegens geluidsoverlast rijden trams 39 en 44 's ochtends vroeg en 's avonds laat niet langer ondergronds tot in het metrostation Montgomery. In plaats daarvan stoppen ze bovengronds, tegenover het Institut catholique des hautes études de commerce (Ichec).*

*Wie tram 39 of 44 wil nemen, moet de uurregeling al bijzonder aandachtig bestuderen om op te merken dat de halte zich op bepaalde uren bovengronds bevindt. De communicatie laat te wensen over.*

*Welke maatregelen zult u nemen om de gebruikers beter te informeren en de communicatie te verbeteren?*

temps d'ouverture est donc limité.

Je trouve particulièrement irritant que des personnes tentent de se glisser aux portiques derrière des usagers qui paient. Ce n'est pas civique.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "les indications à la station de métro Montgomery du lieu de l'arrêt des trams 39 et 44".**

**M. le président**.- La parole est à M. de Patoul.

**M. Serge de Patoul**.- Pour des raisons de nuisances sonores, les trams 39 et 44 ne descendent pas dans la station de métro Montgomery en début et en fin de journée. Il y a lieu en effet de minimiser les nuisances sonores résultant de l'utilisation des voies situées rue Georges et Jacques Martin à Woluwe-Saint-Pierre.

Dès lors, à certaines heures, les trams restent en surface et l'arrêt est localisé en face du bâtiment de l'Institut catholique des hautes études de commerce (Ichec) au-dessus de la station de métro.

Pour les utilisateurs des transports en commun qui souhaitent emprunter les trams 39 et 44, tout indique cependant dans la station de métro qu'ils doivent se rendre sur la plate-forme souterraine de l'arrêt des trams 39 et 44. Seule une lecture attentive de la grille horaire permet de comprendre qu'à certaines heures, il y a lieu d'aller chercher les trams 39 et 44 à l'arrêt extérieur situé devant le bâtiment de l'Ichec. Il y a donc un défaut d'information qui fait que les usagers pourraient attendre les trams jusqu'à l'heure à laquelle les premiers de ceux-ci descendent jusqu'à la station souterraine.

Dès lors, la question est de savoir quelles sont les

mesures prises pour assurer la bonne information des usagers, vu la nécessité de corriger la mauvaise information actuelle. Quels sont les dispositifs qui vont être mis en place à cette fin ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- De bovengrondse halte voor tramlijnen 39 en 44 wordt alleen gebruikt door trams die de remise van Elsene verlaten. In tegenstelling tot wat u beweert, is er geen enkel verband met de geluidsoverlast in de Martinstraat.*

*Het gaat om een beperkt aantal trams. Het probleem is te wijten aan de beperkte openingsuren van de tramremise in Sint-Pieters-Woluwe. 's Avonds houden de trams wel degelijk halt in het metrostation Montgomery.*

*De informatie was aanvankelijk enkel terug te vinden op de uurregeling van de tram. Sinds 25 november 2014 verschijnt op de digitale informatieborden van de MIVB de mededeling dat de eerste trams bovengronds vertrekken.*

*Omdat de openingsuren van de remise van Sint-Pieters-Woluwe vanaf februari 2015 worden uitgebreid, zal het probleem weldra opgelost zijn.*

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- L'exploitation du terminus de surface pour les trams 39 et 44 à Montgomery n'a lieu qu'avec les sorties du dépôt d'Ixelles. Contrairement à ce que vous affirmez, il n'y a donc aucun rapport avec les nuisances sonores dans la rue Martin, selon ce que m'indique la STIB.

Cela ne concerne que quelques départs par jour et, en raison des heures d'ouverture actuellement limitées du dépôt de Woluwe-Saint-Pierre, il s'agit en effet des tout premiers départs. Le reste de la journée et durant la soirée, les trams s'arrêtent bien dans la station.

L'information aux voyageurs se limitait, en effet, à un simple renvoi dans l'horaire, qui mentionne que le tram dessert l'arrêt Ichec en surface. Récemment, la STIB a placé un message sur les afficheurs de temps d'attente dans la station pour informer les voyageurs du fait que les premiers départs de la journée se font en surface. Ce message est affiché depuis le mardi 25 novembre 2014, probablement à la suite de votre question.

Toutefois, en raison de l'ouverture du dépôt de Woluwe-Saint-Pierre sept jours sur sept et durant toute la journée à partir de février 2015, cette situation deviendra encore davantage exceptionnelle.

**De voorzitter**.- De heer de Patoul heeft het woord.

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).- Hartelijk dank voor uw antwoord.*

*- Het incident is gesloten.*

**M. le président**.- La parole est à M. de Patoul.

**M. Serge de Patoul**.- Je vous remercie pour votre réponse et je me réjouis de l'efficacité de la question.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE**

**QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE**

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de mobiele applicatie en de kranten die informatie over de controles op het MIVB-net verschaffen".**

**De voorzitter**.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Groote** *(in het Frans).- De pers bericht dagelijks over de controles die de MIVB uitvoert en geeft zelfs het tijdstip en de lijnnummers mee.*

*Ongeveer een jaar geleden werd er een app gecreëerd die de gebruikers van het MIVB-net op de hoogte brengt van de controles. Dat gebeurt in real time, zodat elke abonnee over een controle kan berichten.*

*Nu blijkt dat de gepubliceerde informatie van de MIVB zelf komt. Waarom deelt ze die gegevens mee? Bent u van plan die vorm van communicatie te behouden?*

*Wat vindt u van de app? Hoe kunnen we het gebruik ervan bestrijden?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Sommige controles worden inderdaad aangekondigd in de media, maar voor ongeveer vijf van de zes controles is dat niet het geval. De bedoeling is de reizigers aan te sporen om niet zonder vervoersbewijs te rijden. Door controles aan te kondigen, wekken we de indruk dat ze vaak plaatsvinden.*

*De impact van de aankondigingen op het aantal zwartrijders werd nog niet geanalyseerd. De MIVB*

**BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'application téléphonique et les quotidiens permettant d'être informé des contrôles de la STIB".**

**M. le président**.- La parole est à Mme de Groote.

**Mme Julie de Groote**.- La presse quotidienne se fait l'écho des contrôles effectués par la STIB. Elle précise leur moment et les lignes visées. Même s'il est dit que des contrôles supplémentaires peuvent être effectués, une grande partie de ceux-ci est concernée.

Il y a un an environ, une nouvelle application sur les contrôles de la STIB a été créée. Celle-ci permet aux usagers du réseau des transports publics bruxellois d'être tenus informés des différents contrôles des titres de transport effectués dans la capitale. Tout cela se fait en temps réel puisque chaque abonné peut signaler un contrôle dès qu'il en est témoin.

Après la publication quotidienne d'une partie de ces contrôles dans la presse bruxelloise, c'est donc l'arrivée du numérique qui amplifie la circulation de l'information. Il semblerait que les informations publiées dans la presse proviennent de la STIB. Si tel est le cas, pourriez-vous nous en donner la raison ? Comptez-vous maintenir cette communication ?

Quel est votre avis sur cette application ? Comment pourrait-on la contrer ?

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- Certains contrôles de titres de transport de la STIB sont en effet annoncés aux médias mais cela ne porte que sur une partie des missions planifiées. Environ cinq sur six de ces contrôles ne sont pas annoncés. L'objectif de ces annonces est d'inciter les voyageurs à se mettre en ordre de titre de transport.

En annonçant ces contrôles, on donne l'impression qu'ils sont très nombreux. Et comme cinq contrôles sur six ne sont pas annoncés, ceux qui essayent de

*kijkt wel naar de verhouding tussen het aantal processen-verbaal en het aantal effectief gecontroleerde reizigers en naar de 'fraude-enquête', die gebaseerd is op een interview waarin de ondervraagde persoon laat weten of hij of zij al dan niet gefraudeerd heeft.*

*De genoemde verhouding daalde van 4,64% in 2012 tot 4,34% in 2013. Volgens de 'fraude-enquête' is het aantal reizigers dat zijn vervoersbewijs niet wil voorleggen, enorm gedaald: van 19% in 2002 naar 14% in 2011. Tussen 2011 en 2013 is die hoeveelheid constant gebleven. Ondanks de stijging van de boetebedragen neemt het aantal recidivisten toe.*

*De MIVB is geen tegenstander van de app die de controles aankondigt, wel integendeel. Het bestaan van een dergelijke app is immers het beste bewijs dat de MIVB controles uitvoert. Vermits het de bedoeling is dat de reizigers een ticket betalen, is het positief dat ze weten dat ze het risico lopen om gecontroleerd te worden. De app is trouwens niet foutloos. Daarenboven kondigt de MIVB zelf ook een deel van de controles aan.*

resquiller courent tout de même un risque.

Aucune analyse n’a été réalisée sur l’impact de l’annonce dans la presse de ces contrôles sur le taux de fraude. Néanmoins il est possible d'effectuer une analogie avec l'annonce des contrôles radars effectués par la police, ou encore les radars fixes. Il a été prouvé que la vitesse sur les tronçons contrôlés était mieux respectée à la suite de l’installation de ces radars.

La STIB utilise deux moyens complémentaires pour mesurer la fraude. D’une part, le taux de fraude apparent, qui est le rapport entre le nombre de procès-verbaux et le nombre de voyageurs contrôlés effectivement par les agents et, d’autre part, l’enquête "Fraude", qui est basée sur une interview dans laquelle la personne interrogée révèle si elle a fraudé ou non. Toutefois, je suppose que cette enquête est anonyme.

Le taux de fraude apparent est en diminution puisqu’il est passé de 4,64% en 2012 à 4,34% en 2013. Pour l’enquête "Fraude", si on considère que toute personne qui ne souhaite pas présenter son titre de transport lors de l’interview est un fraudeur, la fraude a fortement diminué entre 2002 (19%) et 2011 (14%) et est restée constante entre 2011 et 2013. On constate une légère augmentation de la proportion de récidivistes contrôlés, malgré la hausse du montant des amendes.

Concernant l’application annonçant les contrôles de la STIB, cette dernière n’y est pas opposée, bien au contraire. Cette application aide à montrer que la STIB effectue bien des contrôles et, comme le but final est que tous les usagers des transports publics paient leur ticket, il est plutôt positif qu’ils sachent qu’ils encourent le risque d’être contrôlés.

Comme déjà indiqué, la STIB annonce d’ailleurs elle-même une partie de ses contrôles. De plus, cette application "Contrôle STIB" n’est pas exempte d’erreurs. J'ai moi-même essayé cette application, pour voir comment elle fonctionne. Mon avis est partagé.

Il est essentiel que les voyageurs sachent qu'ils risquent d'être contrôlés et que, s'ils fraudent, ils devront payer une amende importante. Car ce n'est pas civique de ne pas payer son ticket de transport en commun.

**De voorzitter**.- Mevrouw de Groote heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Groote** *(in het Frans).- Waarop slaat de daling van 4,64% naar 4,34% precies?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Van de gecontroleerde reizigers had slechts 4,34% geen vervoersbewijs.*

**Mevrouw Julie de Groote** *(in het Frans).- Ik snap nog steeds het nut niet van de app, noch van de aankondiging van de gecontroleerde lijnen in de pers, zeker als het maar één controle op de zes betreft.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Het zou goed zijn controles op een lijn aan te kondigen en er dan geen uit te voeren.*

**Mevrouw Julie de Groote** *(in het Frans).- Het is dus een spel.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de problemen met de deuren van de nieuwe Citaro-bussen".**

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- De MIVB nam nieuwe Citaro-bussen in gebruik. Hoewel ze mooi ingericht zijn en op een aantal punten werden verbeterd voor personen met een beperkte mobiliteit, zijn de problemen met de deuren niet opgelost.*

*Vaak moet een bus lang aan een halte blijven staan*

**M. le président**.- La parole est à Mme de Groote.

**Mme Julie de Groote**.- Je n'ai pas bien compris vos pourcentages. On recense aujourd'hui 4,34% de fraudeurs contre 4,64% en 2012, mais par rapport à quoi ?

**M. Pascal Smet, ministre**.- Parmi les usagers contrôlés, seulement 4,34% n'avaient pas de titre de transport.

**Mme Julie de Groote**.- Je ne comprends toujours pas l'intérêt de cette application, ni de la parution dans la presse les lignes sur lesquelles la STIB mène des contrôles. D'autant plus que cela ne concerne qu'un contrôle sur six. Échapper aux contrôles devient ainsi un "faux sport régional".

**M. Pascal Smet, ministre**.- L'intérêt serait d'annoncer des contrôles sur une ligne et de finalement ne pas les faire.

**Mme Julie de Groote**.- Comme je le disais, on en fait un faux sport.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "les problèmes de portes des nouveaux bus Citaro".**

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

**Mme Céline Delforge**.- La STIB a réceptionné et mis en service de nouveaux bus Citaro. Si l'on peut se féliciter de leur habillement intérieur de qualité, noter une amélioration de l'ergonomie pour les personnes à mobilité réduite (PMR) - puisqu'on peut maintenant demander l'arrêt depuis les places les plus proches des entrées - ou s'interroger sur l'opportunité de troquer des strapontins contre des

*omdat de deuren onverwacht openen en weer sluiten. Daardoor gaat er kostbare tijd verloren, zowel voor de reizigers als voor de MIVB.*

*Ook de vorige bussen kampten met dat probleem. U kreeg daar in 2009 al vragen over, maar het probleem is nog steeds niet opgelost. Over de oorzaken kwam er nooit een duidelijk antwoord, over de verantwoordelijkheid van de busbouwer evenmin. De nieuwe bussen zijn van hetzelfde model als de oudere, maar vertonen dezelfde problemen.*

*Waarom kampen de nieuwe bussen met dezelfde problemen als de oudere exemplaren? Hoe is het mogelijk dat een leverancier voertuigen levert met een defect waarvan hij al op de hoogte was?*

sièges fixes, il est un problème inquiétant : ces nouveaux bus semblent présenter les mêmes défauts de fermeture des portes que leurs aînés. J'ai d'ailleurs pu constater que la situation de ces derniers, par exemple sur la ligne 71, ne s'était pas améliorée.

Fréquemment, au moment de quitter l'arrêt, ces bus sont bloqués un certain temps parce que leurs portes s'ouvrent et se referment intempestivement. Ce faisant, un temps précieux est perdu et grève la vitesse commerciale des véhicules concernés, au détriment des voyageurs et de la STIB en particulier. En effet, vous savez comme moi que le temps, c'est de l'argent, en particulier en matière de transport public.

Or, ce problème s'est déjà posé lors de la livraison de lots précédents. L'attestent des questions datées de 2010 et 2011 posées à la ministre précédente, mais également à vous-même, en 2009, il y a donc plus de cinq ans. Sa résolution est donc des plus lentes. Les réponses n'ont jamais été très claires quant aux causes et encore moins quant à la responsabilité du constructeur. Néanmoins, les nouveaux bus étant du même modèle que les précédents, on aurait pu s'attendre à ce qu'ils ne présentent pas le même principal défaut.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi une nouvelle série de bus présente le même problème que la série précédente ? Comment est-il possible que le constructeur puisse livrer des véhicules atteints d'un défaut de fonctionnement prévisible ? D'où vient ce problème récurrent ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- De nieuwe Citaro-bussen zijn in regel met de Europese richtlijn 2001/85/EG en de verordening R107. Dat was niet het geval met de oude bussen.*

*Op de nieuwe bussen is een verbeterde versie geïnstalleerd van Can-Bus, het systeem om de werking van het voertuig en van de deuren te regelen.*

*De oorzaak van de problemen met de oude Citaro-bussen is niet dezelfde als die met de nieuwe exemplaren. Bij de oude bussen ontstond er een probleem wanneer er na het geluidssignaal toch*

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

**M. Pascal Smet, ministre**.- Les nouveaux bus Citaro répondent à la Directive Européenne 2001/85/CE et au Règlement R107, contrairement aux anciens véhicules qui ont été livrés à la STIB avant leur mise en application.

Le "système de porte" des nouveaux véhicules n’est donc pas le même que celui des anciens, de même que le programme gérant leur fonctionnement. Il s’agit d’une version plus évoluée du système Can-Bus, c’est-à-dire le système qui gère le fonctionnement du véhicule et notamment les portes.

*nog reizigers bleven opstappen en de bewegingssensoren telkens opnieuw werden geactiveerd.*

*Bij de nieuwe bussen doen er zich enkel in steile straten problemen voor. Door het gewicht van de deuren kan het gebeuren dat ze elkaar bij het sluiten raakten, waardoor ze automatisch weer opengaan. De busbouwer heeft de deuren van de betrokken bussen opnieuw afgesteld en extra controles uitgevoerd op de bussen die nog moeten worden geleverd. De problemen zouden dus opgelost moeten zijn. De MIVB zal niettemin waakzaam blijven.*

*Voor de nieuwe bussen geldt een garantieperiode. De MIVB heeft in het bestek sanctiebepalingen opgenomen in geval van ernstige gebreken.*

Les problèmes de porte sur les nouveaux et anciens bus Citaro peuvent sembler identiques, mais de nombreuses choses diffèrent entre les anciens et nouveaux véhicules et les problèmes de porte constatés en 2009 résultaient d'un autre problème. C'était principalement lié au fait que durant les heures de pointe, en mode automatique, lorsque les véhicules étaient remplis, des voyageurs continuaient à monter dans les bus et les capteurs de mouvements étaient à chaque fois réactivés.

La STIB a eu quelques signalements de problèmes de portes pour les nouveaux véhicules, uniquement dans certaines circonstances. Cela concernait des véhicules en pente descendante.

Il peut alors arriver que le poids même de la porte entraîne un ralentissement à la fermeture, ce qui provoque la réouverture de celle-ci car ses battants entrent en contact. Cela provoque alors l'inversion du mouvement et donc la réouverture des portes. De nouveaux réglages devraient résoudre ce problème.

La STIB a envoyé auprès du constructeur une liste reprenant les véhicules concernés par ce problème. Celui-ci est intervenu sur tous les véhicules repris sur la liste et procède à des contrôles supplémentaires sur les autobus devant encore nous être livrés. Il est d'ailleurs convenu, avec le fournisseur, que tous ces véhicules restent sous le contrôle de nos services afin de vérifier la pertinence des interventions réalisées.

Ces véhicules sont par ailleurs couverts par une garantie et la STIB, dans son cahier de charges, a prévu des clauses permettant l'application de pénalités en cas de défectuosités flagrantes.

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).- Jammer dat het probleem niet kon worden voorkomen. Brussel is toch niet de enige stad ter wereld met steile straten? Wie een bus bouwt, moet die uitrusten met behoorlijk functionerende deuren.*

*Het verheugt mij dat het bestek mogelijke sancties omvat. Sommige chauffeurs weten blijkbaar nog niet dat ze de deuren handmatig moeten bedienen als er een probleem is. Onlangs zat ik zelf in een*

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

**Mme Céline Delforge**.- Il est plutôt dommage de ne pas avoir pensé plus tôt au poids de la pente. Bruxelles n'est pas la seule ville au monde où des côtes existent. Quand on fabrique des bus, on doit faire en sorte que les portes s'actionnent y compris dans les côtes.

Je me réjouis de ce que des pénalités soient prévues. Je me permets aussi de signaler que tous les chauffeurs ne sont pas encore au courant de la

*Citaro-bus. Telkens wanneer hij stopte, gingen de deuren vanzelf open.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).- Als u zoiets ziet, moet u het aan de klantendienst van de MIVB melden.*

*- Het incident is gesloten.*

nécessité de passer en mode manuel quand il y a un problème. J'ai eu moi-même l'occasion de faire un trajet dans un bus Citaro 71 où les portes se sont actionnées automatiquement à chaque arrêt.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Quand vous rencontrez un cas pareil, signalez-le au service clientèle de la STIB.

*- L'incident est clos.*