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 5 JANUARI 2015

RÉUNION DU

LUNDI 5 JANVIER 2015

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 de heer Hervé Doyen 8

tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de vermoedens van fraude in de Brusselse centra voor technische controle".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Bianca Debaets,** staatssecretaris, **de heer Hervé Doyen.** 9

- van de heer Bruno De Lille 11

tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de concrete invulling van het handhavingsbeleid".

Bespreking – Sprekers: **de heer Ridouane Chahid, mevrouw Bianca Debaets,** staatssecretaris, **de heer Bruno De Lille.** 12

- van de heer Boris Dilliès 14

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 8

- de M. Hervé Doyen 8

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "les soupçons de fraude dans les centres de contrôle technique bruxellois".

Discussion – Orateurs : **Mme Bianca Debaets,** secrétaire d'État, **M. Hervé Doyen.** 9

- de M. Bruno De Lille 11

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "le contenu concret de la politique de contrôle-sanction".

Discussion – Orateurs : **M. Ridouane Chahid, Mme Bianca Debaets,** secrétaire d'État, **M. Bruno De Lille.** 12

- de M. Boris Dilliès 14

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

betreffende "de renovatie van de Leopold II-tunnel".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Joëlle Maison, de heer Hervé Doyen, de heer Sevket Temiz, mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Boris Dilliès.** 17

- van mevrouw Marion Lemesre 23

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

betreffende "het aanbod aan parkeerplaatsen voor bussen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Cieltje Van Achter, de heer Pascal Smet,** minister, **mevrouw Marion Lemesre.** 26

- van de heer Hervé Doyen 31

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

betreffende "de ongevallen tussen trams en zwakke weggebruikers".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Hervé Doyen.** 33

- van de heer Hervé Doyen 38

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

betreffende "de toekomst van het project Mobil 2040".

Bespreking – Sprekers: **de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Bruno De Lille.** 39

concernant "la rénovation du tunnel Léopold II".

Discussion – Orateurs : **Mme Joëlle Maison, M. Hervé Doyen, M. Sevket Temiz, Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet,** ministre, **M. Boris Dilliès.** 17

- de Mme Marion Lemesre 23

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

concernant "l'offre de stationnement pour les autocars en Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs : **Mme Cieltje Van Achter, M. Pascal Smet,** ministre, **Mme Marion Lemesre.** 26

- de M. Hervé Doyen 31

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

concernant "les collisions entre les trams et les usagers faibles".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, M. Pascal Smet,** ministre, **M. Hervé Doyen.** 33

- de M. Hervé Doyen 38

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

concernant "le devenir du projet Mobil 2040".

Discussion – Orateurs : **M. Pascal Smet,** ministre, **M. Bruno De Lille.** 39

- van de heer Bruno De Lille 41

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

betreffende "het dossier van tram 9 en de parking onder het Astridplein".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Michèle Carthé, de heer Pierre Kompany, mevrouw Annemie Maes, de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Bruno De Lille.** 42

MONDELINGE VRAGEN 51

- van de heer Hervé Doyen 51

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

betreffende "de klachten tegen de bestuurders van de MIVB".

- van de heer Hervé Doyen 53

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

betreffende "de integratie van een nieuw tracé voor buslijn 53 in het nieuwe richtplan".

- van mevrouw Céline Delforge 55

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

betreffende "de afschaffing van de trams 31 en 83".

- de M. Bruno De Lille 41

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

concernant "le dossier de la ligne de tram 9 et du parking sous la place Reine Astrid".

Discussion – Orateurs : **Mme Michèle Carthé, M. Pierre Kompany, Mme Annemie Maes, M. Pascal Smet,** ministre, **M. Bruno De Lille.** 42

QUESTIONS ORALES 51

- de M. Hervé Doyen 51

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

concernant "les plaintes contre les conducteurs de la STIB".

- de M. Hervé Doyen 53

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

concernant "l'intégration d'un nouveau tracé de la ligne du bus 53 dans le nouveau plan directeur".

- de Mme Céline Delforge 55

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

concernant "la suppression des trams 31 et 83".

- van de heer Paul Delva 57

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

betreffende "de lijn Willebroek-Brussel van het interregionale tramnet 'Brabantnet'".

- van mevrouw Evelyne Huytebroeck 59

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

betreffende "de werken aan de Steenweg op Ruisbroek in Ukkel en de gevolgen voor de omwonenden".

- van mevrouw Els Ampe 63

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

betreffende "het personeelsbeleid van Mobiel Brussel".

- van mevrouw Martine Payfa 63

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

betreffende "de sluiting van de winkels van het metrostation Louiza door de MIVB".

- van de heer Fabian Maingain 64

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

- de M. Paul Delva 57

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

concernant "la ligne Willebroek-Bruxelles du réseau de tram interrégional 'Brabantnet'".

- de Mme Evelyne Huytebroeck 59

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

concernant "les travaux chaussée de Ruisbroek à Uccle et les conséquences pour les riverains".

- de Mme Els Ampe 63

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

concernant "la gestion du personnel de Bruxelles Mobilité".

- de Mme Martine Payfa 63

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

concernant "la fermeture des magasins de la station de métro Louise par la STIB".

- de M. Fabian Maingain 64

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

betreffende "de organisatie van de oudejaarsfestiviteiten op het de Brouckèreplein".

concernant "l'organisation des festivités du réveillon de nouvel an place de Brouckère".

Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.
Présidence : M. Boris Dilliès, président.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de vermoedens van fraude in de Brusselse centra voor technische controle".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- In november rezen vermoedens van fraude in de autokeuringscentra van Vorst en Anderlecht. Een dertigtal medewerkers zou daarbij betrokken zijn. Indien de vermoedens bevestigd worden, moeten we de werking van die centra, die van de overheid afhangen, dringend doorlichten.*

De pers heeft het over corruptie, criminele organisatie, valsheid in geschrifte, het gebruik van valse stukken en oplichting. Kunt u dat bevestigen en meer informatie geven? Waarom werden die medewerkers niet beter gecontroleerd? Wat zijn de zwakke punten van het systeem? Hebt u oplossingen uitgewerkt om fraude te vermijden? Wat vindt u van het geautomatiseerde, objectieve controlesysteem op naam waartoe de medewerker geen directe toegang krijgt?

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "les soupçons de fraude dans les centres de contrôle technique bruxellois".

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

M. Hervé Doyen.- L'actualité du mois de novembre a révélé des soupçons de corruption d'une trentaine d'agents travaillant dans les centres de contrôle technique de Forest et d'Anderlecht. Notons que les centres de Haren et Schaerbeek ne seraient pas concernés.

Pour rappel, la presse parle de corruption privée, d'organisation criminelle, de faux, usage de faux et d'escroquerie. Si ces soupçons se confirment et si des agissements scandaleux se sont réellement produits, cela me semble un signal suffisamment fort pour remettre en question le fonctionnement de ces centres qui, faut-il le rappeler, agissent sous l'autorité publique.

Pourriez-vous me confirmer les faits relatés par la presse ? Si oui, pouvez-vous nous donner plus d'informations sur cette affaire ? Comment

Volgens de pers zou u alle autokeuringscentra aan een audit willen onderwerpen. Is een audit wel de beste oplossing? Aan wie hebt u die toevertrouwd? Op basis van welke indicatoren? Hoe ziet het tijdschema eruit? Werden de autokeuringscentra op de hoogte gebracht?

De maatregelen die een aantal jaar geleden werden genomen na een gelijkaardig schandaal in Anderlecht, volstonden duidelijk niet.

explique-t-on qu'autant d'agents de ces deux centres aient pu échapper à la vigilance de leurs supérieurs ? Avez-vous déjà pu évaluer les faiblesses du système actuel ? Avez-vous déjà élaboré des solutions pour éviter toute fraude à l'avenir ? Que pensez-vous du système de contrôle technique automatisé, nominatif et objectif sur lequel l'agent n'aurait pas d'accès direct ?

La presse révèle également que vous avez décidé de procéder à un audit visant tous les centres. Pouvez-vous nous le confirmer ? Si j'encourage cette démarche indispensable, je m'interroge sur sa forme. À qui a été confié cet audit ? Quels indicateurs ont été retenus ? Avez-vous une estimation du calendrier des résultats ? Les centres ont-ils été avertis de la visite d'un auditeur ?

En guise de conclusion, rappelons que ce n'est pas le premier scandale de cette nature qui touche des centres de contrôle technique. Je pense notamment à celui d'Anderlecht, il y a quelques années. Les mesures prises à l'époque ne semblent pas suffisantes puisque nous nous retrouvons dans une situation similaire aujourd'hui.

Bespreking

Discussion

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

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

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris *(in het Frans).- In het kader van de zesde staatshervorming werd de autokeuring een gewestbevoegdheid.*

Twee ondernemingen baten de vier autokeuringscentra in het Brussels Gewest uit. Onlangs voerden inspecteurs van de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer een audit uit in de centra van de betrokken firma. De resultaten krijg ik binnenkort.

Er werden in het verleden al fraudebestrijdende maatregelen genomen. Sinds enkele jaren stuurt de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) regelmatig mysteryshoppers om de kwaliteit van de dienstverlening te controleren.

Behalve voor de remtesten worden er geen

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Dans le cadre de la sixième réforme de l'État, le contrôle technique est en effet devenu une compétence régionale.

La Région de Bruxelles-Capitale compte quatre centres de contrôle technique, exploités par deux entreprises. Récemment, un audit a été effectué par les inspecteurs du service public fédéral (SPF) Mobilité dans les centres de l'entreprise concernée, à Forest et à Anderlecht. Les résultats ne sont pas encore connus mais ils nous parviendront prochainement.

Par le passé, un certain nombre de mesures ont été prises pour lutter contre la fraude. Depuis quelques années, le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) envoie lui aussi régulièrement des clients mystère pour contrôler la qualité des

gegevens geregistreerd tijdens de keuring. De keuring wordt altijd door twee personen uitgevoerd en bovendien biedt het bedrijf als enige in België de mogelijkheid van een tweede keuring door de chef of onderchef, maar dat lijkt niet te volstaan. Het personeel wordt om de twee uur vervangen.

Aan de hand van de resultaten van de audit zullen we nagaan of we nog andere maatregelen moeten nemen, zoals de automatische controle, die nagenoeg geen menselijke tussenkomst meer vereist.

In het belang van het gerechtelijk onderzoek kan ik geen verdere informatie verstrekken.

services proposés.

Pour l'instant, les contrôles sont effectués à l'œil nu. Les données ne sont donc pas enregistrées, sauf pour les tests de freinage.

Les contrôles sont toujours effectués par deux personnes. C'est aussi la seule entreprise en Belgique qui offre la possibilité d'un deuxième contrôle entier ou partiel par le chef de station ou de sous-station. Il semble que cette garantie ne soit hélas pas suffisante. Le personnel est également remplacé toutes les deux heures.

Sur la base des résultats de cet audit que nous attendons actuellement, en concertation avec l'entreprise concernée et notre administration, nous allons analyser la situation et décider si d'autres mesures seront nécessaires pour éradiquer les pratiques frauduleuses.

Parmi ces éventuelles mesures, on peut citer le contrôle automatique. La particularité de cette pratique est que l'intervention humaine ne sera quasiment plus nécessaire, ce qui limitera la possibilité de fraude.

L'enquête judiciaire est en cours et c'est pourquoi nous n'avons que peu d'informations à vous livrer. En effet, le Parquet et le service de police ne nous ont pas fourni l'ensemble des tenants et aboutissants dans cette affaire, afin de ne pas entraver le bon déroulement de l'enquête.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

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

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Het is hoog tijd dat er orde op zaken wordt gesteld in deze sector, die een slechte reputatie heeft.*

M. Hervé Doyen.- Nous comptons sur vous pour mettre de l'ordre dans ce secteur. J'ai été longtemps propriétaire d'une voiture 2cv et il ne fallait pas être grand clerc pour observer le manège se déroulant autour des centres de contrôle avec des personnes qui vous proposent de faire contrôler votre voiture à votre place car elles connaissent quelqu'un à l'intérieur. Ce secteur a mauvaise presse et il mérite qu'on s'y attarde de manière un peu pointue.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de concrete invulling van het handhavingsbeleid".

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

De heer Bruno De Lille.- Door de zesde staatshervorming zal het Brussels Gewest de verkeersveiligheidscontroles zelf kunnen organiseren voor een reeks bevoegdheden die een aanvulling vormen op de bevoegdheden van politie en parket. U vertrekt daarbij niet van nul: Brussel heeft al een verkeersveiligheidsplan 2011-2020. De doelstelling om het aantal verkeersdoden en -gewonden tegen 2020 te halveren, wordt zonder bijkomende maatregelen echter niet gehaald.

Dankzij de regionalisering van een aantal bevoegdheden beschikken we over bijkomende hefbomen. Het rijexamen, bewustmaking en preventie, beter aangelegde en onderhouden wegen kunnen een veiliger verkeer opleveren.

We hebben nu ook nieuwe controlemogelijkheden. Overdreven snelheid is de belangrijkste doodsoorzaak in het Brusselse verkeer. Dat krijgt prioriteit in het actieplan verkeersveiligheid. Omdat de politie en het parket overbelast zijn, komen zij er echter niet toe om snelheidscontroles uit te voeren. Als bevoegde staatssecretaris moet u het kader opstellen waarbinnen de ambtenaren tegen overdreven snelheid kunnen optreden.

Ambtenaren moeten de bevoegdheid krijgen om vaststellingen te doen. Vervolgens krijgen politie en parket een aantal weken de tijd om te reageren. Doen zij dat niet, dan kan het gewest een administratieve sanctie opleggen. Zo kunnen er extra controles worden uitgevoerd.

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "le contenu concret de la politique de contrôle-sanction".

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

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).- Suite à la sixième réforme de l'État, la Région bruxelloise exercera désormais une série de compétences complémentaires à celles de la police et du Parquet, et pourra organiser elle-même des contrôles de vitesse. Bruxelles dispose déjà d'un plan de sécurité routière 2011-2020, qui a pour ambition de réduire de moitié le nombre de victimes de la route d'ici 2020.*

La régionalisation d'autres compétences, comme l'organisation de l'examen de conduite, la sensibilisation et la prévention, un meilleur aménagement et entretien des routes, devraient nous permettre de renforcer la sécurité routière.

Les contrôles de vitesse sont un instrument essentiel pour favoriser la sécurité routière, sachant que la vitesse est la principale cause d'accidents mortels à Bruxelles. Le plan de sécurité routière l'inscrit d'ailleurs comme priorité. Pour soulager la police et le Parquet, qui ne parviennent pas à assurer le suivi de toutes les infractions, les fonctionnaires régionaux devraient être habilités à constater les excès de vitesse.

En outre, des sanctions administratives devraient être infligées par la Région en cas d'absence de suivi par la police et le Parquet.

Qu'avez-vous entrepris afin de permettre à la Région d'exercer cette compétence ? Quel processus réglementaire comptez-vous mettre en œuvre pour ce faire ? À partir de quand une

Wat hebt u al ondernomen om het gewest de kans te geven die bevoegdheid uit te oefenen? Welk regelgevend traject wilt u hiervoor uitschrijven? Vanaf wanneer zou een door het Brussels Gewest uitgevoerde snelheidshandhaving realiteit kunnen zijn?

politique de contrôle-sanction régionale deviendra-t-elle réalité ?

Bespreking

Discussion

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

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

De heer Ridouane Chahid *(in het Frans).- Is het uw bedoeling om de opbrengsten van de boetes te gebruiken voor een beter verkeersveiligheidsbeleid of voor het stimuleren van andere vervoers-methoden?*

M. Ridouane Chahid.- Je sais que cela ne se fait pas automatiquement mais prévoyez-vous d'affecter ces amendes perçues lors des contrôles de vitesse à une meilleure politique de sécurité routière ou pourquoi pas à de l'investissement dans les déplacements en mode alternatif ?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

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

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het klopt dat naar aanleiding van de zesde staatshervorming snelheidshandhaving inderdaad een gewestelijke bevoegdheid is geworden sinds 1 januari 2015. Overdreven snelheid is inderdaad een van de belangrijkste oorzaken van verkeersongelukken. Sinds het begin van dit jaar vielen er al dertien verkeersslachtoffers. Dat is een schrikbarend cijfer.

Snelheidshandhaving is een van de grote doelstellingen in het verkeersveiligheidsplan 2011-2020. Een van de middelen daartoe is het verhogen van de objectieve en subjectieve kansen op een snelheidscontrole en een eventuele boete. Het verkeersveiligheidsplan stelt ook dat het handhavingsbeleid effectief en efficiënt moet zijn. In dat kader werd in de vorige legislatuur een verkeersveiligheidscommissie opgericht, met de bedoeling het handhavingsbeleid te versterken.

Ondanks die zinvolle initiatieven is er een probleem met de verwerkingscapaciteit en het vervolgbeleid van het parket. Het parket beslist volledig autonoom of en wanneer er een effectieve vervolging plaatsvindt. Die materie behoort niet tot mijn bevoegdheden.

Alvorens over te gaan tot alternatieve

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Dans le cadre de la sixième réforme de l'État, les contrôles de vitesse sont effectivement devenus des compétences régionales. Les excès de vitesse constituent l'une des principales causes d'accidents de la circulation. Ils ont déjà fait treize victimes depuis le début de l'année.*

La mise en place d'une politique de contrôle-sanction constitue l'un des objectifs prioritaires du Plan d'actions régional de sécurité routière 2011-2020. Lors de la législature précédente, un comité de sécurité routière a été mis sur pied en vue de renforcer le dispositif des contrôles.

En dépit de ces initiatives, les capacités de traitement et de suivi du Parquet posent toujours problème.

Avant de passer à des procédures de sanctions alternatives, nous souhaitons effectuer dans un premier temps une analyse approfondie de l'impact potentiel de celles-ci.

sanctieprocedures wil ik in eerste instantie de gevolgen daarvan grondig laten analyseren. De omvorming van strafrechtelijke boetes naar administratieve sancties heeft wellicht consequenties en die moeten heel duidelijk in kaart worden gebracht.

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

De heer Bruno De Lille.- Ik verwachtte een krachtigere boodschap. U betreurt dat het vervolgbeleid van de politie beperkt blijft, maar dat zou u er net toe moeten aanzetten om zelf in actie te komen.

U wilt de gevolgen van de invoering van administratieve sancties bestuderen. U vreest dus dat een aantal strafrechtelijke veroordelingen misschien lichter zullen uitvallen, omdat ze tot een administratieve sanctie herleid worden. Die boetes liggen inderdaad vaak minder hoog.

Dat probleem is echter niet aan de orde. Uw ambtenaren doen immers de vaststelling, het parket krijgt de kans om op te treden en pas als er vanuit die hoek geen interesse blijkt, komen administratieve sancties in beeld. Als er dus zware overtredingen gebeuren, hebben politie en parket nog altijd de mogelijkheid om te vervolgen. Er is dus geen reden om administratieve sancties niet in te voeren en ik wil er dan ook op aandringen om snel de nodige stappen te zetten zodat het gewest ze kan toepassen.

Tegelijkertijd kunt u een analyse maken van wanneer een administratieve sanctie aangewezen is. We mogen echter geen tijd meer verliezen en moeten stappen ondernemen om de gemiddelde snelheid naar beneden te halen en snelheidsovertreders een halt toe te roepen, want elke verkeersdode is er een te veel.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik sluit me volledig aan bij uw laatste conclusie. Het klopt echter niet dat er kostbare tijd verloren gaat. Uit de oriëntatienota en de bijbehorende begroting blijkt duidelijk dat we niet alleen middelen hebben uitgetrokken voor bewustmaking, maar ook voor bestraffing in de vorm van onder meer camera's.

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

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).- La lenteur du suivi au niveau de la police devrait vous inciter à passer à l'action.*

Vous craignez que les sanctions administratives soient moins pénalisantes que les condamnations pénales, mais celles-ci n'interviendraient qu'en cas d'absence de suivi du Parquet. Il n'y a donc aucune raison de ne pas y recourir.

Rien ne vous empêche d'analyser, par ailleurs, les cas les plus appropriés pour appliquer les sanctions administratives. Nous ne devons toutefois pas perdre de temps pour réduire la vitesse moyenne et arrêter les chauffards. Chaque victime de la route est une victime de trop.

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Je partage votre conclusion. Dire que nous perdons un temps précieux n'est toutefois pas exact. La note d'orientation et le budget correspondant prévoient non seulement de sensibiliser, mais aussi de sanctionner grâce, notamment, à l'installation de caméras.*

Indien we de strafrechtelijke boetes omzetten in administratieve sancties, ontlasten we het parket. Vergelijkbaar hiermee zijn de milieuovertredingen, waarvoor het gewest de boetes via de ambtenaren int. Het grote nadeel daarbij is echter dat recidivisten niet langer traceerbaar zijn. Nu worden hardnekkige verkeersovertreders strafrechtelijk vaak zwaarder vervolgd, en dat is bij administratieve boetes niet langer mogelijk.

Laten we de voor- en nadelen dus eerst tegen elkaar afwegen, alvorens een drastische beslissing te nemen. Ik neem immers aan dat u mijn bezorgdheid deelt.

(verder in het Frans)

Het Fonds voor de Verkeersveiligheid wordt gespijsd met boetes. Het geld wordt verdeeld onder de gewesten op basis van de plaats waar de boete wordt geïnd.

Met wat we uit dat fonds ontvangen, financieren we bewustmakingscampagnes en de installatie van camera's om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Transformer certaines sanctions pénales en sanctions administratives permettrait de soulager le Parquet mais serait moins efficace au niveau de la traçabilité des récidivistes.

Nous devons soupeser les avantages et les inconvénients avant de prendre une décision drastique.

(poursuivant en français)

Le fonds de la sécurité routière est alimenté par des amendes et le produit est réparti sur les différentes Régions en fonction du lieu de perception des amendes. Dans le cas d'une amende perçue en Région bruxelloise, cela revient donc à notre Région.

Sur la base des apports de ce fonds, nous financerons des campagnes ou bien l'installation de caméras dans le but d'améliorer la sécurité routière.

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

De heer Bruno De Lille.- Natuurlijk wil ik ook dat hardnekkige overtreders betrapt en beboet worden. Alleen vrees ik dat ze nu vaak niet gecontroleerd worden en tussen de mazen van het net glippen. U wilt investeren in infrastructuur om overtreders te kunnen flitsen, maar die dossiers komen dan bij de politie en het parket terecht, die nu al zeggen dat ze te veel werk hebben en het niet aankunnen. Er moet dus ook een wetgevend kader komen, zodat het gewest administratief kan optreden. Ik kan u enkel aanraden om zo snel mogelijk een ontwerp van ordonnantie in te dienen.

- Het incident is gesloten.

(De heer Pierre Kompany, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).- À l'heure actuelle, les récidivistes sont déjà souvent impunis. Les caméras ne sont pas une solution car elles ne feront qu'alourdir la tâche des services surchargés de la police et du Parquet. Nous avons besoin d'un cadre légal qui permette à la Région d'agir sur le plan administratif. Je vous recommande de déposer au plus vite un projet d'ordonnance en ce sens.*

- L'incident est clos.

(M. Pierre Kompany, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATION DE M. BORIS DILLIÈS

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

betreffende "de renovatie van de Leopold II-tunnel".

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès *(in het Frans).- De Leopold II-tunnel werd in 1986 in gebruik genomen en vertoont tal van problemen op het vlak van veiligheid, waterdichtheid en luchtkwaliteit.*

Volgens uw voorgangster zouden de renovatiewerken in 2016 van start gaan, met de vernieuwing van de rijweg in beide richtingen, een nieuwe luchtverversingsinstallatie, de modernisering van het camerasysteem en de aanpassing van het branddetectiesysteem.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen van het gewest en het verkeerscentrum Mobiris stelden verscheidene renovatiescenario's op waarover de betrokken gemeenten hun standpunt mochten geven. Er waren drie mogelijkheden: een volledige sluiting van de tunnel gedurende 18 maanden, een scenario waarbij de tunnel gedurende 54 maanden enkel overdag op weekdagen open zou blijven en ook op feestdagen en tijdens schoolvakanties zou worden gesloten, en de afwisselende sluiting van één rijrichting, afhankelijk van het spitsuur, gedurende 45 maanden.

De gemeenten Koekelberg, Molenbeek en Ganshoren wachten op een technisch verslag over een aantal punten in verband met die belangrijke bouwplaats, waarnaar in de gewestelijke beleidsverklaring niet eens wordt verwezen.

In maart 2012 pleitte de vorige regering bovendien voor een publiek-private samenwerking voor een opdracht die eind 2016 wordt toegewezen ten belope van 100 miljoen euro.

Het Iris 2-plan voorzag in een studie over de verlenging van de Leopold II-tunnel onder de Keizer Karellaan. Het was de bedoeling om na te gaan of die oplossing voordelig zou zijn voor de levenskwaliteit. Het budget voor die studie werd

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

concernant "la rénovation du tunnel Léopold II".

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

M. Boris Dilliès.- La nécessité d'une rénovation du tunnel Léopold II n'est plus à démontrer. Ce tunnel, ouvert à la circulation en 1986, accueille chaque jour de très nombreux véhicules et révèle de nombreuses défectuosités, notamment en matière de sécurité, d'étanchéité et de qualité de l'air.

Votre prédécesseure indiquait que les travaux de rénovation démarreraient en 2016. Ces derniers prévoient notamment de rénover la chaussée dans les deux sens, de placer de nouveaux extracteurs de fumée, de moderniser le système de vidéo-surveillance et d'adapter l'équipement de détection incendie.

La commission de coordination des chantiers de la Région et de Mobiris a développé différents scenarii de gestion du chantier de rénovation du tunnel. Votre prédécesseure a demandé à chacune des communes concernées de se prononcer sur ceux-ci.

Trois options avaient été présentées ; la fermeture totale du tunnel, avec des travaux jour et nuit durant une période estimée à dix-huit mois ; la fermeture du tunnel de nuit et 24h/24 le week-end, les jours fériés et durant les congés scolaires, pendant une période estimée à 54 mois ; et la fermeture en alternance dans un sens de circulation puis dans l'autre, en fonction des heures de pointe, pour une durée de 45 mois.

Les communes de Koekelberg, Molenbeek et Ganshoren, qui font partie du comité d'accompagnement, sont en attente d'un rapport technique pour une série de points relatifs à ce très important chantier.

Néanmoins, on ne trouve dans la déclaration de politique régionale aucune référence à ces travaux. Je m'inquiète dès lors de la tenue de ce chantier.

niet veel later echter geschrapt: het geld zou worden gebruikt voor een studie over de zes grote invalswegen naar de hoofdstad. Bent u alsnog van plan om een studie te laten uitvoeren over de verlenging van de Leopold II-tunnel?

In het licht van de renovatiewerken en de ermee gepaard gaande mobiliteitsproblemen moet er dringend werk worden gemaakt van overstap-parkings.

Hoe staat het met de mobiliteitsstudie inzake die werken? Wanneer worden de resultaten bekend-gemaakt? Gaan de werken in 2016 van start? Zo nee, waarom niet?

Hoeveel bedraagt de totale kostprijs voor elke optie inzake de renovatie van de tunnel? Welk deel nemen het gewest en de privépartner voor hun rekening? Welke begeleidingsmaatregelen komen er en waarin verschillen ze voor elk scenario?

Aan welk scenario geeft het begeleidingscomité op dit moment de voorkeur? Hoe zijn de meningen binnen dat comité verdeeld?

Worden er overstapparkings aangelegd naar aanleiding van de werken? Bent u van plan om samen te werken met het Basilix Shopping Center, waar honderden parkeerplaatsen zijn? Zo nee, waarom niet?

En outre, en mars 2012, l'ancien gouvernement s'était prononcé en faveur d'un partenariat public-privé portant sur un marché attribué en fin 2016, à hauteur de 100 millions d'euros.

Le Plan Iris 2 prévoyait l'étude d'un prolongement du tunnel Léopold II sous l'avenue Charles-Quint. Selon les dires de votre prédécesseure, ce prolongement a été étudié sur la base "des avantages qu'il peut offrir en matière de qualité de vie et ce, dans le cadre d'une étude ad hoc."

Force est de constater que le budget de cette étude fut transféré quelques semaines plus tard au financement d'une étude des six grands axes d'entrée dans la capitale. À cet égard, j'aimerais que votre ambition d'une nouvelle mobilité à Bruxelles se concrétise au travers d'une étude quant à ce prolongement et ce, parallèlement à la rénovation du tunnel Léopold II.

Enfin, pour revenir à la rénovation proprement dite de ce tunnel, ce chantier, ainsi que l'ensemble des problèmes liés à la mobilité, appelle à une réponse rapide en matière de parkings de dissuasion.

Dès lors, voici mes questions. Où en est l'étude de mobilité quant à ce chantier ? Quand celle-ci sera-t-elle rendue publique ? Les travaux seront-ils lancés en 2016, comme annoncé précédemment ? Dans le cas contraire, pourquoi ?

Quel est le budget total retenu pour la rénovation du tunnel Léopold II ? Pouvez-vous détailler votre réponse en m'indiquant le budget des différentes hypothèses envisagées ?

Pouvez-vous préciser pour chacune d'elle la ventilation retenue entre l'investissement de la Région quant à ce chantier et le budget attendu de la part de l'opérateur privé ? Quelles sont les mesures d'accompagnement prévues et en quoi diffèrent-elles pour chaque scénario proposé ?

À l'heure actuelle, quel est le scénario préconisé par le comité d'accompagnement ? Pouvez-vous détailler votre réponse en nous donnant l'avis des différents intervenants dudit comité ?

Enfin, qu'en est-il de la mise en place de parkings de dissuasion dans le cadre de ce chantier ? A-t-il été envisagé d'en instaurer au cours des travaux ? Avez-vous retenu la possibilité de collaborer avec

le Basilix Shopping Center qui dispose de centaines de places ? Si non, pourquoi ?

Bespreking

Discussion

De voorzitter.- Mevrouw Maison heeft het woord.

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

Mevrouw Joëlle Maison *(in het Frans).- Hoe zult u de renovatiewerken in de Leopold II-tunnel en de werken aan de Picardbrug op elkaar afstemmen?*

Mme Joëlle Maison.- Je voudrais ajouter une question à celles de M. Dilliès. Je m'interroge sur les difficultés liées à la concomitance de ce chantier avec celui du Pont Picard, situé dans le même périmètre. De quelle manière allez-vous coordonner ces deux chantiers ?

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

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

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- De renovatiewerken werden halsoverkop aangekondigd, zonder dat er in een budget of een planning was voorzien.*

Moet die tunnel echt opengehouden en gerenoveerd worden?

De Leopold II-tunnel trekt auto's aan naar het Brussels Gewest. Hij ligt bovendien in het verlengde van de Keizer Karellaan, een heuse stadssnelweg die de gemeente Ganshoren doormidden snijdt en zo een bedreiging voor het stedelijke weefsel vormt. Moeten we die situatie werkelijk in stand houden door de tunnel te renoveren?

Het verkeer bij de ingangen van de tunnel verloopt tijdens de ochtendspits alsmaar chaotischer. Voor we honderden miljoenen in de renovatie van de tunnel investeren, moeten we ons afvragen of het wel een goed idee is om hem te behouden.

M. Hervé Doyen.- Un débat sur ce sujet a déjà eu lieu au sein de cette commission sous la précédente législature. En tant que bourgmestre d'une commune membre du comité d'accompagnement, nous avons été surpris d'apprendre que rien n'était prévu. Ces travaux ont été annoncés de manière irréfléchie, sans budget ni calendrier.

Mes interrogations sont de nature plutôt philosophique, en lien avec la politique de mobilité. S'agissant de la rénovation du tunnel du Boulevard Léopold II, nous ne pouvons qu'inviter le gouvernement à se poser les bonnes questions, telles que :

- Faut-il vraiment rénover ce tunnel ? - Faut-il vraiment laisser ce tunnel ouvert ?

Ce tunnel est un excellent exemple de "pompe à voitures" en Région bruxelloise. De plus, il est la prolongation de l'avenue Charles Quint, qui est une autre autoroute urbaine. Peu d'entrées de ville bruxelloises présentent un caractère à ce point autoroutier, avec des risques majeurs pour la tenue du tissu urbain. La commune de Ganshoren est littéralement coupée en deux par l'avenue Charles Quint.

Faut-il maintenir et encourager des entrées monumentales en rénovant le tunnel Léopold II ?

Un tunnel a pour effet de dédoubler par le sous-sol une avenue qui est, en soi, déjà immense. Une telle

situation est totalement inenvisageable dans d'autres villes, comme Paris.

En matinée, le scénario est d'ailleurs de plus en plus chaotique et catastrophique du côté de la place Simonis et à l'entrée du tunnel devant la Basilique.

Vingt-cinq après la création de ce tunnel, il importe de se demander si le choix fait à l'époque était le bon, et cela avant d'investir des centaines de millions d'euros dans sa rénovation.

De voorzitter.- De heer Temiz heeft het woord.

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

De heer Sevket Temiz *(in het Frans).- De renovatie van die tunnel wordt een dure zaak. Is er in een luchtzuiveringssysteem voorzien?*

Veel Europese landen hanteren maxima voor vervuilende stoffen in tunnels. Bovendien leggen ze bijkomende normen op voor de zichtbaarheid, zodat de hulpdiensten hun werk kunnen doen bij een ongeval in een tunnel.

Bestaan er in het Brussels Gewest normen voor de luchtvervuiling en de zichtbaarheid in tunnels?

Welke regels gelden er voor de bescherming van de luchtkwaliteit in de tunnels?

Zou het niet beter zijn de lucht in de Leopold II-tunnel te laten zuiveren?

Europa houdt het gewest in de gaten, omdat de maximumdrempels voor fijnstof en stikstofdioxide worden overschreden. Worden er maatregelen genomen om dat probleem aan te pakken?

M. Sevket Temiz.- La rénovation de ce tunnel sera colossale et va représenter un coût important. Est-ce qu'une amélioration de la qualité de l'air est prévue ? Les gaz d'échappement générés par le trafic important du tunnel ont une influence sur cette qualité.

Nous savons que plusieurs pays européens ont fixé des seuils maximaux de certains polluants à l'intérieur des tunnels, tels que le monoxyde de carbone ou encore le dioxyde d'azote. Ces pays ont également fixé des seuils d'opacité de l'air en cas d'accident dans un tunnel afin de permettre le bon déroulement des secours.

Est-ce que la Région bruxelloise a fixé des seuils maximaux de présence de monoxyde de carbone, de dioxyde d'azote ou d'opacité des fumées ?

Quelles sont les prescriptions exactes en application concernant la qualité de l'air dans les tunnels en Région bruxelloise ?

Est-ce qu'il ne serait pas opportun de traiter les fumées du tunnel Léopold II ?

Sachant que l'Europe nous tient à l'œil s'agissant de l'infraction à la directive 2008/50/CE pour le dépassement des seuils d'émissions de particules fines et de dioxyde d'azote et que la Région n'a, jusqu'à présent, pas beaucoup pris d'initiatives pour revenir sous ces seuils, pouvez-vous nous dire si quelque chose est prévu ?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- In andere steden worden tunnels dichtgegooid, maar in Brussel wil men ze hardnekkig behouden.*

(Opmerkingen van de heer Smet)

Misschien moeten we bij gelegenheid in deze commissie eens uitleggen wat een coalitie eigenlijk is!

(Opmerkingen van de heer Smet)

Mijnheer Smet, bent u voor of tegen het behoud van de Leopold II-tunnel?

Zolang de renovatiewerken niet gestart zijn, kunt u de regering nog vragen om op haar beslissing terug te komen omdat er nieuwe elementen in het dossier zijn!

Zoals de heer Doyen al zei, zorgt de tunnel voor een verdeling van de openbare ruimte en zuigt hij veel autoverkeer aan. Of de lucht in de tunnel al dan niet gezuiverd wordt, verandert daar niets aan.

De regering kiest ervoor de Leopold II-tunnel te behouden. Dat betekent dat hij ook onderhouden moet worden, wat veel geld kost.

Hoeveel zal het zuiveren van de lucht in de tunnel het gewest kosten?

Is het mogelijk de beslissing over de tunnel opnieuw in overweging te nemen? Wil het gewest inderdaad die tunnel, die op dit ogenblik niet aan de veiligheidsvoorwaarden voldoet, renoveren?

Hoe zal de renovatie van de tunnel gefinancierd worden? Wilt u daarvoor gebruikmaken van een publiek-private samenwerking? Het kost enorm veel geld om de tunnel veilig te maken. Het gewest kan dat amper betalen.

Mme Céline Delforge.- M. Doyen a illustré son propos en se référant à l'exemple parisien. Pour ma part, j'évoquerai le cas de Lyon où les pratiques consistent à combler les tunnels et les trémies parce que ceux-ci sont considérés comme ne participant pas à l'urbanité du lieu. Je songe notamment au réaménagement du boulevard Garibaldi.

À Bruxelles, on privilégie le maintien des tunnels, comme c'est le cas du projet relatif au viaduc Reyers.

(Remarques de M. Smet)

On pourrait à l'occasion au sein de cette commission expliquer ce qu'est une coalition !

(Remarques de M. Smet)

Êtes-vous pour ou contre le maintien du tunnel, M. le ministre ?

Tant que les premiers coups de pelle n'ont pas été effectués et que les premiers engins de chantier ne sont pas à l'œuvre, vous êtes libre de faire revoir la décision par le gouvernement puisque de toute façon ce dossier comporte des éléments nouveaux !

À l'heure où l'on envisage la destruction du viaduc pour en faire un tunnel, la situation du tunnel Léopold II est similaire : il s'agit d'un viaduc qui a été détruit pour en faire un tunnel.

Comme l'a souligné M. Doyen, il s'agit du dédoublement de l'espace public au détriment de son partage en général. L'option retenue par le gouvernement requiert néanmoins un entretien dont le coût est considérable. Ce point du dossier de la rénovation du tunnel Léopold II est crucial. On maintient l'égout à voitures, l'aspirateur à automobiles qui sera éventuellement assorti d'un miroir aux alouettes en plaçant des captations à pollution.

Il y a d'emblée une pollution au dioxyde de carbone. Bien qu'il soit toujours possible d'assainir l'air du tunnel, ceci ne nous dispense pas pour autant de remédier à la pollution liée au trafic automobile dans le tunnel. Combien ce projet va-t-il coûter à la Région ?

Vous qui aimez tant les grandes déclarations, nous attendons que vous agissiez !

Est-il envisageable de revoir l'existence du tunnel ? La Région compte-t-elle procéder effectivement à la rénovation de ce tunnel ? Actuellement, celui-ci ne répond pas aux conditions de sécurité.

Selon quels modes de financement la rénovation du tunnel sera-t-elle réalisée ? Comptez-vous maintenir le mécanisme partenariat public-privé (PPP) ? La sécurisation du tunnel est tellement chère que la Région est déjà bien en peine de l'assumer sur ses propres deniers !

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er werden al veel studies over dit onderwerp uitgevoerd en er is al druk overleg gepleegd, maar de regering heeft nog niets beslist. Ik bestudeer momenteel het dossier en zal binnenkort de verschillende mogelijkheden en keuzes voorleggen aan de regering.*

De kosten voor de renovatie van de tunnel worden momenteel op 105 miljoen euro geraamd, exclusief belastingen en btw. Bijgevolg moeten we in totaal 140 miljoen euro uittrekken. Daarbij komen nog de kosten voor een uitgebreider aanbod van openbaar vervoer tijdens de periodes waarin de tunnel gesloten is.

De betrokken gemeenten klagen over een gebrek aan informatie en hebben heel wat vragen. Het gewest moet met hen overleggen.

Er werd een mobiliteitsstudie uitgevoerd.

Het is nog niet zeker of de renovatiewerken in 2016 van start zullen gaan. De verschillende opties moeten nog worden onderzocht en de partners moeten worden geraadpleegd. Ik hoop nog voor de zomer een beslissing te kunnen nemen.

Het klopt dat de tunnels niet ter sprake komen in het regeerakkoord, maar dat wil niet zeggen dat we ons er niet mee zullen bezighouden. Ze zijn nog steeds belangrijk. De regering koos ervoor om de Leopold II-tunnel te renoveren, maar nam nog geen beslissing over de uitvoering. Als we voor een volledige renovatie kiezen, zullen er bijkomende maatregelen worden genomen voor het openbaar vervoer.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Quel dossier pour commencer l'année ! Beaucoup d'études ont déjà été réalisées, des réunions et des comités d'accompagnement se sont tenus, mais le gouvernement n'a encore rien validé. C'est la raison pour laquelle mes collaborateurs et moi-même étudions actuellement le dossier. Nous en ferons ensuite la synthèse afin de présenter au gouvernement les différentes options et les choix à opérer.

Aujourd'hui, on estime le coût de la rénovation du tunnel à 105 millions d'euros hors taxes et hors TVA. Cela signifie dans les faits un budget de 140 millions d'euros, auxquels il faut encore ajouter les frais d'augmentation de l'offre de transport en commun. En effet, si on envisage une fermeture, même si elle n'a lieu que les week-ends, la nuit ou durant les vacances scolaires, il faut quand même prévoir des alternatives d'offres de déplacement qui passent par une offre accrue des transports en commun.

Ce dossier constitue un énorme défi. Je ne vais donc pas faire de grandes déclarations. Je reste prudent, vu que nous sommes au stade de l'étude des options. Comme vous le savez, j'ai fait le tour de l'ensemble des communes. Dans celles directement concernées, j'ai pu constater que l'information était absente et les questions nombreuses. Dans un tel dossier, il me paraît important que la Région travaille en concertation avec les communes.

Une étude de mobilité a été entreprise sans être validée.

En l'état du dossier, je ne sais pas si les travaux

Tegen de zomer van 2015 zullen we dit dossier geanalyseerd hebben.

De uitgaven voor de renovatie zullen worden gespreid over meerdere jaren. Overigens beschikken we nog over een budget voor de renovatie van andere tunnels.

Toen ik twee regeerperiodes geleden minister was in de Brusselse regering, liet ik de renovatie van de Leopold II-tunnel al voorbereiden. Ik zal dat werk voortzetten.

Het lijkt mij logisch dat de metro, die als alternatief voor de autotunnel moet dienen, wordt doorgetrokken tot Groot-Bijgaarden, waar veel auto's het Brussels Gewest inrijden. We moeten dan ook een overstapparking in die zone aanleggen. Die mogelijkheid en de positieve en negatieve aspecten ervan moeten worden bestudeerd.

Sommige politici zijn al langer voorstander van een verlenging van de Leopold II-tunnel tot de E40. Dat heeft geen enkele meerwaarde op het gebied van mobiliteit, maar het zou wel bevorderlijk zijn voor de levenskwaliteit in Ganshoren. De Keizer Karellaan zou dan enkel nog voor lokaal verkeer gebruikt worden.

We zullen de verschillende scenario's bestuderen op grond van het gewestelijke mobiliteitsplan dat we nog zullen opstellen.

Dit is een belangrijk dossier, dat ik na studie en analyse aan de regering zal voorleggen. Het kan vervolgens in de commissie worden besproken. Wanneer er een beslissing is genomen, buigen we ons over de gevolgen voor de Picardbrug en de grote verkeersassen.

Alle vragen over luchtkwaliteit moet u tot mevrouw Fremault richten, want zij is bevoegd voor leefmilieu.

débuteront en 2016. Les différentes options doivent encore être analysées et j'espère pouvoir prendre une décision sur ces options avant cet été, sachant que les différents partenaires (communes, police, STIB,...) doivent encore être consultés.

Ce n'est pas parce qu'on ne parle pas des tunnels dans l'accord de gouvernement qu'on ne s'en occupera pas. Ces tunnels restent essentiels. L'option retenue par le gouvernement est de rénover le tunnel Léopold II, mais l'envergure de la rénovation n'est pas déterminée. Plusieurs stratégies coexistent entre les petites rénovations et la rénovation complète. Tout cela demande des analyses et je ne suis pas encore en mesure de vous communiquer les détails.

Si la rénovation complète est décidée, des mesures d'accompagnement seront prévues : augmentation de l'offre de transports en commun, achats de bus à la STIB, mais aussi chez De Lijn puisque le trafic du tunnel est en étroite connexion avec la Région flamande.

Nous n'en sommes donc pas encore au stade du scénario recommandé : le dossier est entre nos mains et nous allons l'analyser d'ici l'été 2015.

Concernant le financement, j'ai déjà cité le chiffre de 105 millions hors TVA. Si l'on inclut la TVA, on atteint déjà quasiment les 130 millions d'euros et ce, sans les frais annexes.

Évidemment, dans le calendrier des paiements, ces dépenses sont à étaler sur plusieurs années, ce qui rend l'entreprise plus gérable. Cela étant, n'oublions pas qu'il existe d'autres tunnels à rénover et que nous disposons du budget pour ce faire.

Lorsque j'étais moi-même ministre, j'ai commencé à mettre en place le programme de rénovation du tunnel. Il y avait à l'époque un souci, mais le dossier demeure et nous continuerons à y travailler. Nous avons encore beaucoup à accomplir et nous en discuterons sans doute d'ailleurs en ces lieux après y avoir bien réfléchi.

Au cours d'une interview portant sur le nouveau Plan de mobilité de la Région, plus réaliste, plus concret et plus stratégique pour les 20 ans à venir, je revenais sur la question de la prolongation des lignes de métro. Il me semble logique de prolonger

les lignes de métro vers Grand-Bigard, où l'afflux est important.

Si l'on suit le scénario prôné par Hervé Doyen, il est en effet nécessaire d'avoir une alternative. Celle-ci ne peut évidemment pas passer par la circulation des bus. Dès lors, la seule alternative envisageable et réaliste est la prolongation d'une ligne de métro qu'accompagnera la mise en place d'un grand parking de transit situé quelque part à la frontière de la Région.

Cette hypothèse doit être étudiée afin d'en dégager les aspects positifs et négatifs. Nous n'en sommes pas encore là. À l'époque déjà, d'autres étaient partisans de la prolongation du tunnel jusqu'à l'entrée de l'autoroute E 40.

En termes de mobilité, cela n'apporte pas vraiment de plus-value. La prolongation du tunnel n'a de sens que pour l'amélioration de la qualité de vie à Ganshoren. Les grands boulevards qui la parcourent actuellement pourront être réduits afin d'atteindre une voirie destinée au trafic local.

En ce sens, il s'agit donc d'un "tunnel de qualité de vie" qui n'apportera rien en termes de mobilité. Je ne dis pas que nous allons le mettre en place, je ne fais que répondre aux questions. Nous examinerons cette option en vue de la rédaction du Plan régional de mobilité réaliste que nous voulons écrire pour l'avenir. Dans cette optique, plusieurs scénarios sont à étudier.

Il s'agit d'un dossier d'envergure. Après la phase d'étude et d'analyse, je le déposerai sur la table du gouvernement. Cela prendra du temps car les impacts sont nombreux : mobilité, budget, etc. Nous pourrons alors en débattre en commission. Lorsqu'une décision sera arrêtée, nous verrons alors le lien avec le pont Picard et d'autres axes.

Tout ce qui concerne la qualité de l'air relève de la compétence de ma collègue, Céline Fremault. Il est donc préférable que vous lui adressiez les questions particulières sur ce thème. Je reste bien évidemment concerné lorsque cela touche à la mobilité, mais nous travaillons en concertation lorsque cela s'impose.

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

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

De heer Boris Dilliès *(in het Frans).- Aangezien de procedures bijzonder zwaar zijn, denk ik niet dat u in 2016 al met de werken zult kunnen starten.*

Het stelt mij daarentegen gerust dat u niet overweegt om de Leopold II-tunnel af te schaffen. Waar zou al het autoverkeer anders naartoe moeten?

(Opmerkingen)

Een dergelijke beslissing zou ingrijpende gevolgen hebben. Je kunt het autoverkeer immers niet zomaar wegtoveren.

M. Boris Dilliès.- Étant donné les délais que vous avez donnés en évoquant l'été 2016, tout porte à croire - quand on connaît la lourdeur des procédures - que rien ne commencera cette année-là. Le délai serait extrêmement restreint pour parer à toutes les procédures, notamment les différents marchés.

Par contre, je suis un peu rassuré, par rapport à ce qui a été dit par ailleurs, de ne pas vous avoir entendu parler de "suppression de tunnel". Où iraient les voitures qui l'empruntent ?

(Remarques)

Cela aurait d'autres impacts. Nous aurons certainement un beau débat... Mais aujourd'hui, ces voitures sont ici, à Bruxelles.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

(De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

(M. Boris Dilliès, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "het aanbod aan parkeerplaatsen voor bussen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

INTERPELLATION DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "l'offre de stationnement pour les autocars en Région bruxelloise".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

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

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Toerisme brengt geld in het laatje en de aantrekkelijkheid van een stad hangt voor een deel af van de manier waarop ze mobiliteitsvraagstukken aanpakt.*

Het gebruik van autocars is erg in trek en dat heeft

Mme Marion Lemesre.- Il n'est plus à prouver que le tourisme est générateur de richesses, ni que la capacité d'une ville à organiser harmonieusement sa mobilité est un facteur de son attractivité.

Le mode de déplacement par autocar est très sollicité par les agences de voyage, dans notre ville

gevolgen voor de mobiliteit op de grote verbindingswegen en in de toeristische zones. Toeristen verplaatsen zich per autocar naar en in Brussel.

We zijn allemaal blij dat het Brussels Gewest almaar meer toeristen aantrekt en het is de bedoeling om de groei van de voorbije jaren te bestendigen. Zal ook de autocarinfrastructuur gelijke tred houden? Brussel is een van de weinige steden in Europa waar autocars tot in het historische hart rijden en parkeren.

Het Brussels Gewest telt ook talloze reisagentschappen die internationale reizen organiseren, meestal naar de Maghreblanden. Voor die bussen zijn er onvoldoende in- en uitstapplaatsen, waardoor op grote verbindingswegen vaak de grootste chaos ontstaat, met alle gevolgen van dien voor de veiligheid en de mobiliteit.

In 2008 telde het gewestelijke grondgebied 130 parkeerplaatsen voor autocars. Het ging dan zowel om plaatsen voor korte duur (30 minuten), middellange duur (5 uur) en lange duur (meer dan 5 uur en 's nachts). Hoe zit het nu? Zijn er cijfers over het gebruik ervan? Beantwoordt het aanbod aan de vraag?

Bestaan er recente studies over de autocar in het gewest?

Met de ordonnantie van 22 april 2010 kwam er een verbod op de uitbating van een reisbureau zonder vergunning. In principe kent het gewest dus de vraag en weet het waar er parkeerplaatsen voor bussen moeten komen. Hangt de toekenning van een vergunning af van de vestigingsplaats?

Het is algemeen geweten dat niet alle reisbureaus aan de grote lanen in het centrum een vergunning hebben. Kunt u me een lijst met de erkende reisbureaus bezorgen? Hoe wilt u hun activiteiten controleren?

Voor informatie over parkeermogelijkheden voor autocars verwijst de website van het gewest naar Visitbrussels! Waarom wordt die instelling naar voren geschoven als aanspreekpunt inzake mobiliteit?

Tot slot moeten we nogmaals het gebrek aan een

comme ailleurs. Ce mode de déplacement se divise selon moi en deux types, avec chacun un impact différent sur la mobilité, dans les grands axes bruxellois comme dans les zones touristiques.

On a, d'une part, les déplacements des touristes qui visitent Bruxelles en autocar et sont ainsi convoyés par les opérateurs de l'Atomium à Manneken-Pis en passant par le Cinquantenaire, avec des arrêts de courte à moyenne durée.

Nous nous félicitons tous que la Région bruxelloise attire toujours plus de touristes. C'est clairement le bilan tiré par Visitbrussels à la fin de l'été. Un nouvel objectif en termes de nuitées avait d'ailleurs été avancé, passant de 6,3 millions à 10 millions en 2020. Votre collègue, le ministre-président Rudi Vervoort, avait alors assuré que l'offre hôtelière pourrait tout à fait absorber cette demande.

Des aménagements des infrastructures liées aux déplacements en autocar des touristes sont-ils également prévus face à cet accroissement de la fréquentation de notre capitale ? Bruxelles est l'une des rares villes d'Europe à laisser les cars pénétrer, voire stationner, jusque dans son cœur historique.

D'autre part, à côté du transport touristique par car, on compte aussi, en Région bruxelloise, un grand nombre d'agences de voyage qui organisent, au départ de Bruxelles, des voyages internationaux, le plus souvent à destination de pays du Maghreb. On trouve de telles sociétés sur tout le territoire régional, mais à certains endroits, elles sont très fortement concentrées. Je pense notamment à l'avenue de Stalingrad et aux boulevards Poincaré et de l'Abattoir.

Les emplacements prévus aux embarquements et débarquements inhérents à cette activité sont tellement insuffisants qu'ils ont lieu de manière anarchique en fonction des places publiques disponibles ou en double file. Ce n'est une solution acceptable ni pour la sécurité des voyageurs, ni pour la mobilité sur ces grands axes.

En 2008, en réponse à une interpellation, vous aviez avancé que quelque 130 emplacements pour autocars avaient été identifiés sur le territoire régional, qu'ils soient de courte durée (30 minutes), de moyenne durée (5 heures) ou de longue durée (au-delà de 5 heures et la nuit).

echte busterminal aan de kaak stellen. Het langeafstandsvervoer van personen vergt wachtruimtes, winkels, loketten, toiletten, geen geïmproviseerde infrastructuur! De toestand blauwblauw laten is geen oplossing. De huidige praktijk zorgt voor overlast voor omwonenden en is een gevaar voor de reizigers.

Maakt de aanleg van een echte busterminal in het Brussels Gewest deel uit van uw plannen?

Aujourd'hui, quel est le comptage effectif de ces emplacements ? Un état des lieux de leur utilisation a-t-il été réalisé ? Cette offre correspond-elle à la demande, en termes de localisation des emplacements, de leur nombre ou encore de durée de stationnement autorisée ?

Une étude relative à la circulation et au stationnement des autocars dans la Région avait été menée en 2001. Le gouvernement dispose-t-il d'une étude similaire plus récente ?

L'ordonnance du 22 avril 2010, entrée en vigueur en septembre 2012, portant création des agences de voyages, définit l'agence de voyages et vise à encadrer ses activités. Cette ordonnance prévoit que nul ne peut exercer l'activité d'agence de voyages que moyennant une autorisation.

La Région sait donc en principe où se situe la demande ou bien où il est probable qu'une telle demande d'emplacements de véhicules longs soit nécessaire. Pouvez-vous nous dire si la demande d'autorisation est conditionnée à l'exercice de la fonction à un endroit précis ?

Sur certaines grosses artères du centre-ville, il se sait que toutes les sociétés de voyages qui y officient n'ont pas ladite autorisation, mais exercent malgré cela. Pouvez-vous me fournir la liste des agences de voyages ayant fait l'objet d'une autorisation ?

Pouvez-vous nous informer de votre politique et votre planification en matière de contrôle de ces activités ? J'ai adressé mon interpellation conjointement à M. le ministre-président, en charge du tourisme et également à M. Smet, en charge de la mobilité. J'imagine que M. le ministre-président aura communiqué à M. Smet ses réponses aux questions relevant plus spécifiquement de la compétence du tourisme.

Sur le site internet de la Région, un professionnel qui rechercherait des informations sur les emplacements destinés aux autocars et les règles qui leur sont appliquées est invité à aller consulter le site de Visitbrussels ! Pourquoi est-ce cette institution qui est présentée comme l'interface de la mobilité en la matière ?

Enfin, on ne peut que souligner l'absence d'une véritable infrastructure de type gare routière sur

notre territoire. Une sorte de terminal des bus, idéalement situé dans un nœud intermodal, et qui aurait, entre autres vocations, celle de réglementer les accès et stationnements des autocars dans notre Région.

Ces activités liées au transport de personnes sur de longues distances nécessitent des infrastructures telles que des lieux d'attente, des commerces, des guichets de vente de titres de transports, des toilettes publiques... Il est certain que ce type d'infrastructure ne s'improvise pas !

Laisser la situation évoluer comme cela se passe aujourd'hui et depuis longtemps n'est pas une solution. Les pratiques actuelles sont sources de nuisance pour les riverains des quartiers où elles s'installent et mènent à des situations potentiellement dangereuses pour les voyageurs eux-mêmes.

La création d'une véritable gare routière en Région bruxelloise fait-elle partie de vos plans d'aménagement du territoire et de développement d'une mobilité plus réglementée à Bruxelles ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter.- Ik sluit me graag aan bij de vragen van mevrouw Lemesre. De opmars van Intercity Autocars is eind vorig jaar al meermaals in de pers geweest. Die Schotse busmaatschappij, die interstedelijk vervoer aanbiedt, is een nieuwe speler op de Brusselse markt. Naar aanleiding van die artikels is nog eens duidelijk geworden dat er heel veel verschillende vertrek- en aankomstplaatsen in heel Brussel zijn, aan het Noord- en aan het Zuidstation, aan de Kardinaal Mercierstraat bij het Centraal Station en ook op de Stalingradlaan.

Hebt u zicht op de evolutie in het interstedelijk busvervoer? Groeit dit inderdaad? Er zijn nog nieuwe spelers op de markt, zoals Megabus of iDBUS, naast Eurolines, dat al een grote speler was. Hebt u daar cijfers over? Hebt u plannen om een busterminal te creëren waar dit soort bussen

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter *(en néerlandais).- Je me joins aux questions de Mme Lemesre. La compagnie d'autocars écossaise Intercity Autocars, qui propose un transport interurbain, est un nouvel acteur sur le marché bruxellois. Il existe de très nombreux lieux de départ et d'arrivée sur tout le territoire bruxellois, aux gares du Nord et du Midi, rue du Cardinal Mercier, près de la gare de Bruxelles-Central, ainsi qu'avenue de Stalingrad.*

Est-il vrai que le transport interurbain par autocar augmente ? En plus d'Eurolines, de nouveaux acteurs sont présents sur le marché, tels que Megabus ou iDBUS. Possédez-vous des chiffres à ce sujet ? Envisagez-vous de créer un terminal où ces autocars pourraient stationner, avec des modalités pour les chauffeurs et les voyageurs ?

samen kunnen parkeren en waar er modaliteiten voor de chauffeurs en de reizigers zijn? Dat zou de mogelijkheid bieden om het interstedelijk busverkeer beter te controleren.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Onlangs heeft Mobiel Brussel een telling uitgevoerd van alle parkeerplaatsen op de weg en die ingedeeld volgens type. De gegevens werden naar alle Brusselse gemeenten gestuurd om hun gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) op te stellen, in overeenstemming met het gewestelijk parkeerplan. Zowel de stad Brussel als de gemeenten moeten in hun GPAP voldoende parkeerplaatsen voorzien voor bussen, rekening houdend met de toeristische en culturele activiteiten op hun grondgebied.*

Hierbij het overzicht van het aantal plaatsen per gemeente:

- Anderlecht: 19 plaatsen;

- Brussel: 180 plaatsen;

- Elsene: 47 plaatsen;

- Etterbeek: 40 plaatsen;

- Evere: 23 plaatsen;

- Ganshoren: 5 plaatsen;

- Jette: 7 plaatsen;

- Koekelberg: 6 plaatsen;

- Oudergem: 20 plaatsen;

- Schaarbeek: 10 plaatsen;

- Sint-Agatha-Berchem: 0 plaatsen;

- Sint-Gillis: 22 plaatsen;

- Sint-Jans-Molenbeek: 1 plaats;

- Sint-Joost-ten-Node: 22 plaatsen;

- Sint-Lambrechts-Woluwe: 10 plaatsen;

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

M. Pascal Smet, ministre.- Récemment, Bruxelles Mobilité a finalisé un grand comptage de tous les emplacements de stationnement en voirie en en indiquant le type. Ces données, datant de juin 2014, ont été distribuées à toutes les communes de la Région afin qu'elles établissent leur plan d'action communal de stationnement (PACS), conformément au plan régional de politique de stationnement.

Pour le moment, la Ville ainsi que chaque commune doivent prévoir dans leur PACS un nombre adéquat de places réservées aux autocars et bus, en fonction des activités touristiques, culturelles et hôtelières de leur territoire.

Voici le relevé du nombre de places par commune :

- Anderlecht : 19 places ;

- Auderghem : 20 places ;

- Berchem-Sainte-Agathe : 0 place ;

- Bruxelles : 180 places ;

- Etterbeek : 40 places ;

- Evere : 23 places ;

- Forest : 3 places ;

- Ganshoren : 5 places ;

- Ixelles : 47 places ;

- Jette : 7 places ;

- Koekelberg : 6 places ;

- Molenbeek-Saint-Jean : 1 place ;

- Saint-Gilles : 22 places ;

- Saint-Josse-ten-Noode : 22 places ;

- Sint-Pieters-Woluwe: 10 plaatsen;

- Ukkel: 49 plaatsen;

- Vorst: 3 plaatsen;

- Watermaal-Bosvoorde: 0 plaatsen.

Dit is een totaal van 474 parkeerplaatsen voor bussen, waarvan 180 in de stad Brussel.

De analyse van vraag en aanbod is een van de taken van parking.brussels in het kader van het advies dat het agentschap moet geven voor de goedkeuring van het GPAP van elke gemeente.

In 2015 zal de studie van 2001 over de autocars worden bijgewerkt. Er zal tevens rekening worden gehouden met een eventuele aanleg van infrastructuur voor autocars. Om nuttig te zijn, moeten die goed gelegen en intermodaal zijn, maar ook dichtbij de Vijfhoek liggen.

De problematiek van de reisbureaus is complex. Parkeerplaatsen voor autocars zijn nooit voorbehouden voor een bepaalde onderneming. De eerste die aankomt, mag zich parkeren tot de termijn die op het bord aangegeven is, verstreken is. Als die niet wordt gerespecteerd, kan de politie verbaliseren.

Momenteel kan elke gemeente vrij de controle uitoefenen over het parkeren langs de weg of kan ze deze taak toevertrouwen aan parking.brussels. De gemeente kan ook administratieve boetes opleggen voor het niet respecteren van de parkeertermijnen.

In 2009 heb ik het initiatief genomen om een ontwerp van parkeerplan op te stellen voor autocars. De stad Brussel heeft toen gevraagd dat de website van Visitbrussels de chauffeurs zou inlichten over de parkeerplaatsen die tot hun beschikking staan. De website van Mobiel Brussel is eerder informatief en wordt momenteel bijgewerkt.

Wij zullen de situatie de komende maanden en jaren nader bestuderen. Alles hangt af van de evolutie van de verschillende richtschema's, zoals die voor het Zuid- en het Weststation.

- Schaerbeek : 10 places ;

- Uccle : 49 places ;

- Watermael-Boitsfort : 0 place ;

- Woluwe-Saint-Lambert : 10 places ;

- Woluwe-Saint-Pierre : 10 places.

Soit un total de 474 emplacements réservés pour les autocars, dont 180 dans la Ville de Bruxelles, ce qui est assez logique.

L'analyse de la correspondance entre offre et demande est une des tâches dévolues à l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de l'avis qu'elle doit rendre au gouvernement pour l'approbation des PACS de chaque commune, attendus dans les mois à venir. Ceci permettra de voir si cette dimension a été reprise par chaque commune.

En 2015 sera lancée la mise à jour de l'étude de 2001 en matière de circulation et de stationnement des autocars. À l'époque, nous avions pris l'initiative de commencer à réglementer la problématique des autocars. Depuis, nous avons aussi réglé la question des bus touristiques. Nous avons continué à travailler sur ce sujet et l'étude sera actualisée cette année.

On prendra également en considération l'idée d'aménagements pour les déplacements en autocar. Pour être efficaces, ils doivent être bien situés et intermodaux, mais aussi proches du Pentagone. Cela nécessite des investissements, mais aussi des infrastructures en termes de toilettes, d'horeca... Ceci dit, nous examinerons cette option.

La problématique des sociétés de voyages est complexe. La création de places réservées aux autocars, comme le définit le Code de la route, ne permet pas de privatiser l'emplacement pour l'une ou l'autre société. Le premier arrivé peut disposer de l'emplacement, puis doit le quitter au terme de la durée indiquée sur le panneau. Comme le stationnement réservé n'est pas encore dépénalisé, si l'autocariste ne respecte pas la réglementation en place, il revient à la police de verbaliser.

Le Plan régional de politique de stationnement n'établit actuellement pas de contrainte et indique

aux communes qu'elles doivent prévoir dans leur PACS des emplacements de courte, moyenne ou longue durée pour les autocars qui stationnent sur leur territoire.

Bien que l'octroi et le contrôle même des permis d'activités des agences de voyages ne relèvent pas de mes compétences, je peux vous dire qu'aucune agence de voyages ne bénéficie d'une autorisation en matière de stationnement d'autocars à un endroit précis.

Pour le moment, chaque commune est libre d'exercer le contrôle du stationnement en voirie sur son propre territoire - voiries régionales comprises - ou pourra à l'avenir en confier la mission à l'agence de stationnement. La commune peut également agir sur la base des amendes administratives pour les infractions en matière d'arrêt et de stationnement.

Concernant l'utilisation du site internet de Visitbrussels, j'ai pris l'initiative, en 2009, d'élaborer un projet de plan pour le stationnement des autocars touristiques. Lors des réunions, la Ville de Bruxelles a demandé que le site internet de Visitbrussels renseigne aux autocaristes les emplacements mis à leur disposition, en les tenant à jour. Par conséquent, le site de Bruxelles Mobilité est plutôt informatif.

Je suis cependant ouvert à toute nouvelle proposition dans un souci d'efficacité. Le site de Bruxelles Mobilité est par ailleurs en phase de modernisation.

Il faut en effet prendre cette situation en considération et c'est ce que nous ferons au cours des mois et années à venir. N'oublions pas que tout cela dépend de l'évolution des différents schémas directeurs lancés dans notre Région.

Je pense par exemple à celui de la gare du Midi ou encore de la gare de l'Ouest, autant de points à évaluer au cours des mois à venir.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

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

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- De parkeerplaatsen voor autocars moeten niet op gemeentelijk, maar op gewestelijk niveau worden*

Mme Marion Lemesre.- Vous me rassurez lorsque vous déclarez que ce point sera pris en considération. Il s'agit d'un phénomène qui s'est

beheerd.

Momenteel zijn er niet minder dan 180 parkeerplaatsen voor autocars in de stad Brussel. Dat is veel te veel! Wij zouden een voorbeeld moeten nemen aan andere steden, zoals Praag, die autocars uit het centrum weren en een systeem van pendelbussen hebben ingevoerd. Op die manier kan je niet alleen het historisch centrum beschermen, maar ook de toeristische activiteiten in goede banen leiden. Bovendien is het niet goed voor handelszaken wanneer geparkeerde autocars het zicht op hun zaak belemmeren.

Ik hoop dan ook dat het gewest snel iets aan dit probleem zal doen.

développé de manière anarchique dans la ville. Pas moins de 180 emplacements de bus sur le territoire de la Ville de Bruxelles, c'est un nombre bien trop élevé !

Il s'agit de répondre à une demande qui n'est pas rencontrée par ailleurs. La solution n'est pas communale, mais bien régionale, et doit être planifiée au niveau de l'agence régionale de stationnement en collaboration avec les PACS des communes. La Ville de Bruxelles n'est pas en mesure de répondre seule à l'accueil des touristes arrivant en autocar. Il convient de réduire l'accès de ces bus touristiques au cœur historique de la ville, traversé de ruelles étroites, comme cela se fait ailleurs, à Prague notamment.

Ailleurs, on ne laisse pas les autocars s'approcher autant des cœurs de ville. Il existe des systèmes de navettes au départ des gares routières vers les centres historiques afin de les préserver. Ce dispositif permet de mieux contrôler l'activité touristique en elle-même, qu'il s'agisse des touristes arrivant en autocar ou de l'organisation des voyages internationaux par des agences.

Le développement de cette activité est particulièrement anarchique à Bruxelles puisqu'il s'étend sur de grandes artères dépourvues de toute capacité d'accueil pour les autocars. Il faut remédier à ce problème, car le stationnement de ces autocars sur le boulevard Maurice Lemonnier ou l'avenue de Stalingrad, par exemple, nuit au développement des commerces établis sur ces artères, puisque leur devanture est systématiquement occultée par ces véhicules.

Pouvez-vous vous saisir de cette préoccupation ? La réponse n'est certainement pas du ressort des communes.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben verbaasd dat iemand van Brussel-Stad zegt dat dit probleem een gewestelijke aanpak vereist!*

Mevrouw Marion Lemesre *(in het Frans).- Dit probleem overstijgt nu eenmaal de gemeentelijke bevoegdheden.*

De problemen rond het Zuidstation zullen bijvoorbeeld opgelost moeten worden door de gemeente Sint-Gillis en niet door Brussel-Stad. Heel wat reisbureaus die een busterminal wensen,

M. Pascal Smet, ministre.- Entendre la Ville de Bruxelles dire que le problème est du ressort de la Région, c'est un scoop !

Mme Marion Lemesre.- La réponse est régionale, car ce genre de problème dépasse les compétences et les capacités de réponse au niveau communal.

Pour ce qui est du plan directeur de la gare du Midi, la réponse en termes d'offre de gare routière se trouve probablement sur le territoire de la commune de Saint-Gilles et pas sur celui de la

zijn echter in Brussel-Stad gevestigd. U moet dan ook voor een oplossing zorgen, waaraan Brussel-Stad in het kader van het GPAP natuurlijk zal meewerken.

Wij vinden dat er al meer dan genoeg parkeerplaatsen voor autobussen zijn.

- Het incident is gesloten.

Ville de Bruxelles. De nombreuses agences de voyage demandeuses d'une gare routière se situent cependant sur le territoire de la Ville de Bruxelles. C'est pourquoi la réponse dépend de vous, M. le ministre, même s'il va de soi que la Ville de Bruxelles collaborera dans le cadre du PACS.

Nous sommes favorables à une diminution plutôt qu'une augmentation de l'offre de stationnement pour autocars. À l'heure actuelle, l'offre trop importante constitue plutôt une nuisance qu'un motif de satisfaction, eu égard notamment à la mixité commerciale de certaines artères.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de ongevallen tussen trams en zwakke weggebruikers".

INTERPELLATION 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 "les collisions entre les trams et les usagers faibles".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- We hebben het al vaak over de ongevallen tussen trams en zwakke weggebruikers gehad, vooral sinds u in 2005 besliste om de kleur van de trams van geel in grijs te veranderen, waardoor ze minder zichtbaar zijn.*

(Opmerkingen)

In november vonden er vijf ongevallen tussen trams en zwakke weggebruikers plaats. Een fietser heeft daarbij het leven gelaten. In oktober was de MIVB nochtans een bewustmakingscampagne gestart om erop te wijzen dat de tram altijd voorrang heeft, maar dat volstond duidelijk niet. Er is nog veel werk aan de winkel op het vlak van infrastructuur, veiligheidspromotie en de opleiding van de trambestuurders.

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

M. Hervé Doyen.- Il y a bientôt un an, j'interpellais la ministre Grouwels sur l'inquiétante fréquence des accidents impliquant des trams et des piétons ou des cyclistes, et le manque de visibilité des trams.

Ce débat est récurrent, particulièrement depuis 2005, lorsque vous avez pris la décision de changer la couleur des trams - du jaune au gris - provoquant par ailleurs le mécontentement de nombreux usagers.

(Remarques)

Rien qu'en novembre, la presse s'est fait l'écho de cinq accidents impliquant un tram et un usager faible de la voirie. Parmi ces accidents, un a été mortel. J'évoque ici celui du 19 novembre, largement relayé par les médias, impliquant un

Vorig jaar antwoordde mevrouw Grouwels dat het slachtoffer in de meeste gevallen niet in de richting van de tram had gekeken en dat de ongevallen dus niets met de zichtbaarheid van de tram te maken hadden.

Ik ben het daar niet mee eens. Als de trams beter zichtbaar waren, zouden de weggebruikers er ook meer aandacht voor hebben. Als er geen oogcontact tussen het slachtoffer en de tramchauffeur plaatsvindt, is dat juist omdat de mensen de trams onvoldoende opmerken.

Is er sinds vorig jaar nagedacht over de zichtbaarheid van de trams? Overweegt u om de trams opnieuw een fellere kleur te geven? Welke andere maatregelen zult u nemen om de zichtbaarheid van de trams en de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verbeteren?

De voorbije jaren is het aantal ongevallen gedaald. Zet die tendens zich door? Hoeveel ongevallen vonden er in 2014 plaats tussen trams en zwakke weggebruikers?

Na elk ongeval komt een interne werkgroep van de MIVB samen. Wat zijn de conclusies van die werkgroep? Wordt er overwogen om de werkgroep met externe deskundigen uit te breiden?

We kennen allemaal de bewustmakingscampagnes ten aanzien van de zwakke weggebruikers, maar doet de MIVB ook iets om de trambestuurders op hun verantwoordelijkheid te wijzen?

Het laatste dodelijke ongeval op de Generaal Jacqueslaan werd door de sociale media uitgebreid becommentarieerd. Veel burgers wijzen met een beschuldigende vinger naar de MIVB en de trambestuurders. In dit geval zijn de beschuldigingen onterecht, maar dat betekent niet dat er niet naar die personen moet worden geluisterd. Tussen de MIVB en de burgers gaapt blijkbaar een communicatiekloof.

cycliste et un chauffeur de tram sous l'emprise de cannabis. La campagne de sensibilisation "Le tram a priorité", lancée en octobre par la STIB, précède pourtant de peu ces événements malheureux. Depuis, on recense un mort supplémentaire à la suite d'un accident.

Force est de constater qu'il subsiste des efforts à fournir en la matière. Que ce soit par rapport à la promotion de la sécurité, à la formation des conducteurs ou encore au perfectionnement des infrastructures.

Je souhaiterais relancer ici la question de la différenciation des trams dans la circulation. Il y a un an, Mme Grouwels affirmait que, dans la plupart des cas, au moment de l'accident, la victime ne regardait pas dans le sens du tram et que dès lors, il était difficile de lier la visibilité du tram à l'accidentologie.

À mon sens, cet argument laisse au contraire penser que, si la couleur du tram était plus visible, les usagers prêteraient davantage attention à la circulation des véhicules de la STIB.

En outre, s'il n'y a pas de contact visuel entre une victime et le chauffeur - comme nous l'expliquait Mme Grouwels - c'est justement parce qu'elle ne le remarque pas suffisamment.

Je souhaiterais savoir si, depuis ma dernière intervention, une réflexion sur la visibilité des trams a été entamée. A-t-il été envisagé de redonner aux trams une couleur plus vive ? D'autres pistes ont-elles été dégagées pour améliorer la visibilité des trams et la sécurité des usagers faibles ?

Ces dernières années, les statistiques démontraient une diminution constante des accidents. Les statistiques continuent-elles d'aller dans ce sens ? Combien d'accidents impliquant des trams et des usagers faibles ont-ils été recensés en 2014 ?

Enfin, un groupe de travail interne à la STIB se réunit après chaque accident. Pourriez-vous nous éclairer sur les conclusions auxquelles ce groupe de travail est parvenu ? Le cas échéant, quelles décisions ont émané de ces réunions ? Par exemple, a-t-il été envisagé d'ouvrir ce groupe de travail à des experts externes à la STIB ?

Enfin, je souhaiterais en savoir plus sur la responsabilisation des conducteurs. Nous connaissons bien les campagnes visant à sensibiliser les usagers faibles. Néanmoins, les bus et les trams sont des engins imposants dans le trafic urbain et les conducteurs doivent redoubler de vigilance. Qu'est-il fait en interne pour les conscientiser sur cette lourde responsabilité ?

Peut-être avez-vous eu l'occasion de lire sur les réseaux sociaux les commentaires parfois nauséabonds sur le dernier accident mortel survenu au boulevard Général Jacques. Une grande partie des personnes incriminaient lourdement la STIB. Ce n'est pas parce que les gens n'ont pas raison qu'il ne faut pas les entendre. Ici, en l'espèce ils ont tort, certainement sur le ton de leurs propos avec de multiples amalgames.

Les réactions étaient très nombreuses. Ce que j'en retiens, c'est que visiblement une sorte de hiatus s'installe entre la STIB de manière générale et nos concitoyens. Pourtant, personne n'envie la place des chauffeurs en cas d'accident. Ils sont pointés du doigt alors qu'ils se retrouvent parfois dans des situations personnelles dramatiques.

Sociologiquement, il est intéressant de voir combien les gens accusent la STIB et ses chauffeurs. C'est très grave et ça mérite que la STIB se penche sur ces commentaires et les relents dont elle fait l'objet en cas d'accident.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Sommige mensen weten nog altijd niet dat de tram altijd voorrang heeft, zelfs op voetgangers. Er moeten bewustmakingscampagnes worden gevoerd op de Brusselse scholen.*

Een ander belangrijk element is dat de aandacht van de weggebruiker verslapt als hij of zij een mp3-speler gebruikt. De kleur en zichtbaarheid van de tram is daarom van het grootste belang. We kunnen mensen nu eenmaal niet verbieden om naar muziek te luisteren. Bewustmaking is wel mogelijk.

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- On assiste à un phénomène de caisse de résonance à chaque accident qui implique un véhicule des transports en commun. Un accident classique impliquant un conducteur éméché et un enfant en bas âge ne suscite pas autant de commentaires. La presse joue un rôle et on peut s'interroger sur ce qui produit ce phénomène dès qu'un véhicule de transport public, et un tram en particulier, est impliqué dans un accident.

Je voudrais revenir sur le travail des acteurs de la sécurité routière. Je croise encore des gens qui

Men kan bezwaarlijk stellen dat tramchauffeurs een gemakkelijke job hebben: ze besturen een zwaar voertuig met lange remafstanden, dat niet van zijn traject kan afwijken. Ze moeten voortdurend op hun hoede zijn.

Weggebruikers moeten zich ervan bewust zijn dat de tram geen voertuig is als een ander.

Het is belangrijk dat de bestuurders de waardering van de bevolking krijgen. Ze hebben immers geen gemakkelijke job. Tegelijk moet er ook in het onderwijs aandacht worden besteed aan de problematiek. We moeten nieuwe bewustmakings-campagnes bedenken in samenwerking met de scholen.

ignorent que le tram a la priorité, même sur les piétons ! Au-delà des campagnes classiques, un travail doit donc être mené dans les écoles, de telle manière à ce que cela soit inculqué aux enfants. Observez la place Louise, où piétons et voitures ne se rendent pas toujours compte que le tram a la priorité !

On connaît aussi les conséquences de l'utilisation des lecteurs mp3, qui rendent les gens moins attentifs à la circulation. La question de la visibilité et de la couleur des trams devient donc pertinente, puisqu'il est exclu d'interdire aux gens d'écouter de la musique, même si on peut les sensibiliser.

Si on a tous vu des conducteurs nonchalants, on ne peut pas affirmer que leur travail est de tout repos. Pour s'en convaincre, il suffit de compter le nombre de freinages d'urgence et de voir l'attention permanente dont doit faire preuve un conducteur qui dirige un véhicule hyper lourd, dont la distance de freinage est très longue et qui ne peut dévier de sa trajectoire.

Si des gens se sont exprimés de manière agressive, avec des relents parfois racistes, il faut également voir la réaction des chauffeurs de tram, qui sont dépités par ces réactions excessives. Ces chauffeurs ne prennent pas leur service le matin pour tuer des gens !

Un jour, je suis montée dans un tram avec mon enfant en bas âge dans les bras. Il n'y avait pas de place assise. Le chauffeur a pris son micro et a demandé si quelqu'un pouvait laisser une place à la dame entrée avec son bébé, ajoutant "parce que je dois souvent freiner à cause de voitures qui déboulent sans respecter ma priorité".

Il y a donc peut-être aussi un outil pédagogique de formation permanente des usagers à activer, pour que les gens intègrent qu'un tram n'est pas n'importe quel véhicule. Certains - même des élus ! - veulent supprimer la priorité du tram. Cela n'aurait aucun sens, car cela augmenterait encore plus le risque d'accident.

Nous devons chercher des solutions à la fois du côté des conducteurs, qui méritent de recevoir aussi des messages positifs, du grand public, car il faut éviter de se défouler sur le personnel de la STIB, qui fait globalement bien son travail, et en matière d'éducation. Sur ce plan, il faudrait mettre sur pied

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Wie de krant leest, zou kunnen denken dat het aantal ongevallen waarbij een tram is betrokken, aanzienlijk is toegenomen. Uit de cijfers van de MIVB blijkt echter dat het aantal ongevallen is gedaald:*

- in 2011 telde men 12 ongevallen waarbij een tram en een fietser waren betrokken en 58 met een tram en een voetganger;

- in 2012 waren dat respectievelijk 5 en 50 ongevallen;

- in 2013 waren het er 6 en 43.

Uit onderzoek blijkt dat er geen enkel verband is tussen de kleur van de trams en de ongevallen. Wel is het zo dat de nieuwe trams haast geruisloos rijden. Bovendien zijn er meer zwakke weggebruikers die naar muziek luisteren, waardoor ze niet horen wat er rondom hen gebeurt.

Op de sociale media moet niet alleen de MIVB het ontgelden. Sommigen gebruiken die netwerken om anoniem hun frustratie over alles en iedereen te uiten. Dat is een maatschappelijk probleem.

We zullen bestuderen of er meer bewustmakingscampagnes kunnen worden gevoerd rond beleefdheid in het verkeer en samenleven in de stad. Het is niet de bedoeling dat de verschillende weggebruikers de strijd met elkaar aangaan, zoals nu soms gebeurt. Er is een mentaliteitswijziging nodig.

Telkens wanneer zich een ernstig ongeval voordoet waarbij een fietser of een voetganger betrokken is, worden er aanbevelingen gedaan.

Werkgroepen van Mobiel Brussel, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de MIVB analyseren de situatie. Ze passen voortdurend de veiligheidsnormen aan voor oversteekplaatsen en plaatsen waar de tram in des alternatives aux campagnes classiques, et notamment avec les écoles, afin de toucher les enfants dès leur plus jeune âge : ce sont les adultes de demain !

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

M. Pascal Smet, ministre.- Lorsque j'étais ministre de la Jeunesse au sein du gouvernement flamand, des articles alarmants concernant les camps de jeunesse étaient parus dans la presse durant l'été. Ils faisaient état d'une série d'intoxications, dues à la nourriture des cantines.

L'idée est alors apparue que l'hygiène laissait à désirer dans ces mouvements et ces camps de jeunesse, que le phénomène ne cessait de s'amplifier et qu'il constituait un réel problème. Or, les mouvements de jeunesse sont très populaires en Flandre, tout comme en Wallonie. Vérification faite, les chiffres indiquaient pourtant un nombre particulièrement faible d'intoxications cette année-là.

Dans le même ordre d'idée, on pourrait avoir l'impression, en lisant la presse, que le nombre d'accidents impliquant un tram a considérablement augmenté. Or, les chiffres de la STIB indiquent une diminution du nombre d'accidents :

- en 2011, 12 accidents impliquant un tram et un cycliste et 58 accidents impliquant un tram et un piéton ont été enregistrés ;

- en 2012, ces chiffres étaient respectivement de 5 et 50 ;

- en 2013, ces chiffres ont été ramenés à 6 et 43.

On constate donc une stabilité, voire une diminution, du nombre d'accidents. Il ne faut pas oublier non plus que le nombre de kilomètres parcourus sur le réseau augmente chaque année. Le nombre d'accidents diminue donc clairement, même en chiffres absolus. Il n'y a certainement pas d'aggravation du problème.

Je peux aussi confirmer qu'il n'y a aucun lien entre la couleur des trams et les accidents. La STIB a maintes fois étudié cet aspect. Cet argument est apparu avec les nouveaux modèles de trams plus silencieux, dans un contexte où se multiplient les

eigen bedding rijdt.

Bij infrastructuurwerken is het belangrijk dat het aantal situaties waarbij trams en voetgangers met elkaar in conflict kunnen komen, zo veel mogelijk wordt weggewerkt.

We bestuderen hoe we meer bewustmakings-campagnes kunnen organiseren. Hoewel trams altijd voorrang hebben, moeten ze toch hun snelheid aanpassen aan mogelijke, voorzienbare hindernissen. De bestuurders worden daar tijdens hun opleiding op gewezen.

In onze individualistische samenleving wil iedereen altijd en overal voorrang krijgen. Dat is een mentaliteitsprobleem dat het samenleven in een stedelijke context bemoeilijkt en dat wij als overheid moeten proberen aan te pakken.

usagers de la route qui portent des écouteurs et n'entendent pas ce qui se passe autour d'eux. Il faut donc relativiser, tout en sachant que chaque accident est un accident de trop.

Le langage utilisé sur les réseaux sociaux ne concerne pas seulement la STIB. Il en va de même pour tous les sujets, qui déchaînent parfois des commentaires inacceptables. L'anonymat permet à certaines personnes de déverser leur frustration sur tout et n'importe quoi, y compris sur les hommes politiques. Selon moi, il s'agit d'un vrai problème de société.

Par ailleurs, à Bruxelles, il faut souligner la manière dont les gens se comportent dans le trafic, qu'il s'agisse des piétons vis-à-vis des transports en commun ou des automobilistes vis-à-vis des cyclistes, notamment avec l'ouverture imprudente de portières. Ils agissent parfois ainsi par frustration de se retrouver dans les bouchons, alors que le cycliste les dépasse. C'est un véritable problème.

Avec ma collègue, Mme Debaets, je vais examiner, dans le cadre de la sécurité routière, comment il serait possible de réaliser davantage de campagnes conjointes pour promouvoir la cohabitation en ville. Les modes de déplacement ne doivent pas se faire la guerre, comme ils en donnent l'impression aujourd'hui. Certes, il y a le stress et l'urgence, mais rien ne vaut le calme pour se faciliter la vie ! De manière générale, il faut changer les mentalités.

Bien entendu, chaque fois qu'un accident grave impliquant un cycliste ou un piéton a lieu, des recommandations sont données. Des groupes de travail liés à Bruxelles Mobilité, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) et la STIB sont mis en rapport pour analyser la situation.

Ils travaillent aussi afin de déterminer si les normes pour la sécurisation des traversées cyclo-piétonnes et des sites propres ne peuvent pas être améliorées au moyen, par exemple, d'une signalisation spécifique ou de la mise en place de refuges pour les usagers faibles. Ce travail est permanent et il importe de le souligner.

Évidemment, dans les travaux d'infrastructure, il est important de réduire le nombre de conflits trams/piétons. C'est le travail que nous allons mener à Uccle, sur la place Vanderkindere, où les

piétons doivent se livrer à des exercices insensés pour esquiver trams et voitures. Quoi qu'il en soit, une analyse est menée après chaque incident.

Avec Mme Debaets, nous allons voir comment mener davantage de campagnes ciblées vers le grand public. Bien que les trams aient toujours la priorité et que certains piétons en sous-estiment souvent la vitesse d'approche, la STIB est bien consciente du fait que la vigilance doit rester de mise et que la vitesse de croisière des trams doit être adaptée aux obstacles potentiels prévisibles. Ces instructions sont données aux conducteurs au cours de leur formation et relayées par le centre de formation de la STIB.

Cela n'a rien à voir avec la couleur des trams, qui sont par ailleurs devenus beaucoup plus silencieux. Je pense qu'il s'agit avant tout d'un changement de mentalité et que les gens veulent avoir la priorité en toutes circonstances. Les réseaux sociaux par exemple, s'ils contribuent à façonner un esprit de collectivité, servent avant tout à mettre l'individu un maximum en lumière.

C'est sans doute cet individualisme qui, dans un milieu urbain où nous sommes censés vivre ensemble, pose problème. Des règles existent concernant le vivre ensemble et il importe de ne pas exagérer vis-à-vis de celles-ci. Ainsi, ces incidents sont parfois liés en partie à une mentalité que nous avons à Bruxelles. Il nous faut donc travailler sur cette question.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Ik onthoud vooral dat er in het Brussels Gewest nog veel werk is om de burgers respectvoller met elkaar te laten omgaan.*

Misschien moeten we ophouden te denken dat iedereen van nature goed is en dat preventie volstaat om als maatschappij de normen te halen. Ik geloof daar niet in. In de Verenigde Staten werden de normen meer door repressie dan door preventie gehaald. Snelheidsovertredingen worden er zeer streng beboet en de mortaliteit op de weg behoort er tot de laagste ter wereld. In Amerikaanse steden is het veel veiliger voor voetgangers en fietsers dan in Brussel.

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

M. Hervé Doyen.- Je retiendrai surtout la conclusion du ministre : il reste beaucoup à faire en Région bruxelloise et, de manière générale, sur le vivre ensemble dans l'espace public.

Peut-être faut-il arrêter de croire que tout le monde est génétiquement bon et que les normes sont acquises collectivement via le seul travail de prévention. Pour ma part, je ne crois pas du tout à ce modèle anglo-saxon positif et prégnant. On oublie souvent que ces normes, notamment aux États-Unis, ont été acquises par la répression et non la prévention.

Quand les États-Unis, dans les années 60 - notamment après la mort de James Dean -, se

disent qu'il est temps de mettre fin à la mortalité sur la route, ce ne sont pas de gentilles campagnes qui sont mises en œuvre dans les écoles, mais des campagnes de répression en matière de vitesse sur le réseau américain. Quiconque a été se promener aux États-Unis sait qu'une limitation à 50mph n'est pas une limitation à 55mph, et le taux de mortalité sur la route y est un des plus faibles du monde.

Dans les grandes villes américaines, il est bien plus sûr de se promener comme cycliste ou piéton qu'à Bruxelles.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de toekomst van het project Mobil 2040".

INTERPELLATION 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 devenir du projet Mobil 2040".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- In februari 2014 werd onder impuls van de toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit het project Mobil 2040 opgestart. Het was bedoeld om de interesse van de Brusselaars voor mobiliteit aan te wakkeren en hen te stimuleren om ideeën te delen en om mee te werken aan projecten inzake territoriale ontwikkeling.*

Er werden heel wat initiatieven genomen, zoals tentoonstellingen en debatten, maar sinds juni 2014 lijkt het project te zijn ingedommeld. Mobil 2040 organiseert geen nieuwe activiteiten meer en heeft dan ook nog weinig belang voor de bevolking.

Hoe vaak werd de website bezocht sinds haar oprichting? Wat rest er nog van het grootscheepse project dat minder dan een jaar geleden werd

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

M. Hervé Doyen.- En février 2014, sous l'impulsion de l'ancien secrétaire d'État en charge de la Mobilité, le projet Mobil 2040 a vu le jour. "Comment rêvez-vous Bruxelles 2040 ?" était sa question accrocheuse.

Ambitieux et moderne, le projet coordonné par Bruxelles Mobilité a pour objectif d'inciter les Bruxellois à s'intéresser davantage à la mobilité régionale, à partager leurs idées et à s'impliquer dans les projets de développement territorial.

Conférences, expositions, débats, concours, vidéos, site, compte Facebook... un ensemble impressionnant d'outils ont été mis en œuvre pour encourager une démarche participative du citoyen.

Force est de constater que, depuis le mois de juin 2014, le projet est à l'état de léthargie. Hormis un

aangekondigd? Werd het geëvalueerd? Wat zijn de conclusies van die evaluatie? Wat werd er beslist over de toekomst van het project? Welk budget zal eraan worden besteed? Hoe laat u het project aansluiten bij de mobiliteitsstrategie van uw administratie? Zult u het project voortzetten?

site qui affiche des projets dépassés de plusieurs mois et une page Facebook, Mobil 2040 ne propose aucune activité à destination des Bruxellois. Devenue une énième interface relayant l'actualité relative à la mobilité, le site, en l'état actuel, ne présente que peu d'intérêt pour la population.

Je souhaiterais que vous m'indiquiez l'évolution de la fréquence des visites depuis la création du site jusqu'à maintenant. Que reste-t-il du projet d'envergure annoncé il y a moins d'un an ? Est-ce qu'une évaluation du projet a été réalisée ? Quelles en sont les conclusions ?

Et surtout, qu'a-t-il été décidé concernant l'avenir du projet Mobil 2040 ? Quel budget a-t-il été prévu de lui consacrer ? Comment le projet s'intègre-t-il dans la stratégie de mobilité de votre administration ? Vous inscrivez-vous dans la suite de ce projet ?

Bespreking

Discussion

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De heer De Lille kijkt heel geboeid.

(Gelach)

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

De heer Bruno De Lille.- Het was zeer interessant. Het project was niet alleen bedoeld om mensen interesse te laten krijgen in mobiliteit, maar vooral om hen een gezamenlijk doel te geven. Als men het eens is over doelstellingen op lange termijn, is het soms gemakkelijker om beslissingen op korte termijn te nemen. Sinds juni 2014 heb ik er echter niet veel meer over te zeggen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het project Mobil 2040 werd in 2014 op verschillende locaties gepresenteerd tijdens verschillende evenementen.*

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- M. De Lille semble passionné par le sujet.*

(Rires)

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

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).- C'était très intéressant. Le projet avait pour but, outre de sensibiliser les gens à la mobilité, de leur donner un objectif commun. Quand on s'accorde sur des buts à long terme, il est plus facile de prendre des décisions à court terme. Depuis juin 2014, je n'ai cependant plus grand-chose à dire à ce sujet.*

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'exposition du projet Mobil 2040 a été organisée sur différents sites à l'occasion d'événements spécifiques en 2014, comme la Fête de l'Environnement, un colloque de Federauto organisé en septembre, le Dimanche

Op 18 december 2014 waren er 50.537 bladzijden van de website geraadpleegd. Maandelijks worden er nieuwe artikels en foto's op de blog geplaatst. Die wordt dagelijks gemiddeld 140 keer bezocht, en wordt gevolgd via Facebook en Twitter. Het project wordt voorts ook gepresenteerd in bedrijven en scholen.

Ik heb de administratie gevraagd om het project te evalueren, zodat we onze keuzes op concrete elementen kunnen baseren. Het Gewestelijk Mobiliteitsplan moet nog worden uitgewerkt. Ook dat moet op concrete resultaten worden gebaseerd en optimaal inspelen op de verwachtingen van de Brusselaars.

Het plan moet twintig jaar van kracht blijven en door meerderheid en oppositie gedragen worden. De keuze voor de aanleg van een nieuwe metrolijn moet dan ook gebaseerd zijn op concrete plannen.

We mogen dromen, maar moeten realistisch blijven. Mensen willen echte oplossingen, realistische alternatieven op korte termijn. We willen tijdens deze legislatuur dan ook fietsnetwerken aanleggen en een realistisch maar toch ambitieus Mobiliteitsplan opstellen.

sans voitures de septembre ou un congrès sur la mobilité à l'horizon 2050 organisé par l'Institut flamand pour la mobilité.

En date du 18 décembre 2014, 50.537 pages du site avaient été consultées, dont 30.000 en français, 11.000 en anglais et 5.000 en néerlandais.

Chaque mois, le blog est agrémenté régulièrement de nouveaux articles et photos. Il fait l'objet de nombreuses visites, avec une moyenne quotidienne de 140. Il est également suivi via Facebook, en témoignent 487 mentions "like" et via Twitter, en témoignent les 448 followers.

Des tournées de présentation associées à Mobil 2040 sont organisées : Electrabel (6 novembre), Cofinimmo (18 novembre), Innoviris (19 novembre), Sofico (28 novembre), Liège Guillemins (4 décembre). Des actions ciblées sont également organisées auprès des écoles.

J'ai demandé à l'administration de procéder à une évaluation du projet, afin d'orienter nos choix sur la base d'éléments concrets. Le Plan régional de mobilité doit encore être élaboré. Il importe qu'il soit réalisé sur la base de résultats concrets et qu'il réponde au mieux aux attentes des Bruxellois.

Il ne faudrait pas que ce plan se limite à la durée d'une législature. Il doit être effectif pour vingt ans. Il convient par ailleurs qu'il soit soutenu par la majorité et l'opposition. Ainsi, la création d'une nouvelle ligne de métro doit être assortie de plans concrets avant d'être validée.

S'il importe de rêver et d'imaginer ce qui pourrait être, il faut aussi être réaliste. Dans le contexte actuel, les gens veulent de vraies solutions et des alternatives réalistes à court terme.

Dans ce cadre, nous allons finaliser le déploiement des réseaux cyclistes. Nous suivrons ainsi l'exemple de la ville de São Paulo, qui est vingt fois plus grande que Bruxelles. Là-bas, la population est opposée aux réseaux cyclistes, mais le maire a décidé de libérer l'espace public pour en installer, même s'il y a peu de cyclistes, beaucoup de voitures et beaucoup d'embouteillages.

Nous essayerons de faire de même à Bruxelles pendant cette législature, en optant surtout pour des

projets concrets, tout en élaborant, pour le long terme, un Plan de mobilité réaliste, réalisable, mais aussi très ambitieux.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

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 "het dossier van tram 9 en de parking onder het Astridplein".

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 "le dossier de la ligne de tram 9 et du parking sous la place Reine Astrid".

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

De heer Bruno De Lille.- Het dossier van tram 9 en de daaraan gekoppelde parking onder het Astridplein staan al een hele tijd op de politieke agenda. Het voorbije jaar kwam er schot in de zaak. In de zomer werd de stedenbouwkundige vergunning afgegeven voor de tramlijn. Daardoor kunnen de werken in 2015 beginnen. De ondergrondse parking beschikt over een attest. De werken aan de ondergrondse nutsvoorzieningen kunnen al begin 2015 starten. Alleen voor de heraanleg van het Astridplein is er nog een openbaar onderzoek nodig. Als alles in 2018 klaar moet zijn, met een betere verbinding tussen Hoog-Jette en het Simonisplein en een aangenaam Astridplein, moeten de werken dringend van start gaan.

De gemeente Jette heeft een lokaal begeleidings-comité opgestart om de mening van handelaars en buurtbewoners te horen en op die manier het draagvlak voor de heraanleg van het plein te vergroten. De financiering van de werken is vanzelfsprekend een belangrijk element. Het Astridplein zou worden gefinancierd met Belirisgeld. De parking, die begroot wordt op 8,6 miljoen euro, zou voor 40% op rekening van parking.brussels komen, terwijl het gewest 60% inbrengt.

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

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).- La ligne de tram 9, la création d'un parking sous la place Reine Astrid et le réaménagement de celle-ci sont à l'agenda depuis longtemps. Le permis d'urbanisme délivré l'été dernier à la ligne de tram permet le début des travaux cette année. Le parking dispose d'une attestation et les travaux d'aménagement des infrastructures publiques souterraines peuvent démarrer. Seul le réaménagement de la place doit encore faire l'objet d'une enquête publique. Pour réaliser une liaison de qualité entre le haut de Jette et la place Simonis, assortie d'une place du Miroir agréable pour 2018, les travaux doivent commencer rapidement.*

Jette a mis en place un comité local d'accompagnement pour solidifier la base du réaménagement de la place en tenant compte de l'avis des riverains et des commerçants. Ce réaménagement devrait être couvert par les fonds Beliris. Le budget de 8,6 millions d'euros consacré au parking émanerait quant à lui de parking.brussels pour 40%, et de la Région pour 60%.

Quel est le calendrier de tous les travaux susmentionnés ?

Jette et la STIB ont-elles été consultées à ce

Wat is de planning voor tram 9, voor de start van de werken aan de ondergrondse parking en voor de heraanleg van het plein?

Welke overlegmomenten zijn er geweest of worden er nog gepland met de gemeente Jette en de MIVB?

Hoe zal het gewest de informatie over de werken, zowel aan de tram als aan het plein, organiseren en coördineren? Is de financiering van de parking en het plein rond? Komt het Belirisgeld er? Blijft de verdeling voor de parking 40/60? Worden er ook privépartners bij betrokken?

propos ? Des réunions sont-elles prévues ?

Comment la Région coordonnera-t-elle l'information sur les travaux ? Le financement des travaux du parking et de la place est-il bouclé ? Avec l'aide de Beliris ? Le financement du parking se fait-il toujours selon une clé de répartition de 40/60 ? Des partenaires privés interviennent-ils dans ce financement ?

Bespreking

Discussion

De voorzitter.- Mevrouw Carthé heeft het woord.

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

Mevrouw Michèle Carthé *(in het Frans).- We hebben het nu al meer dan vijftien jaar over tram 9. Het gewest heeft inmiddels een vergunning afgegeven en we zijn dan ook nieuwsgierig naar de planning en de begrote middelen voor de verschillende fases: de aanleg van de tramlijn, de aanleg van de parkeergarage onder het Koningin Astridplein en de heraanleg van het plein zelf.*

Er heerst bezorgdheid over de spreiding van de werken over die drie fases, omdat de financiering van de heraanleg van het plein nog niet helemaal rond zou zijn.

Worden de werken gelijktijdig uitgevoerd? Er heerst heel wat bezorgdheid over de mogelijke complicaties voor het verkeer in de wijk en de aanpalende wijken. Ook de handelaars op het plein zijn er niet gerust in. Hoe wilt u die ongerustheid wegnemen?

De gemeente Ganshoren heeft bij de Raad van State beroep ingesteld tegen de vergunning. Wordt daar rekening mee gehouden voor de planning van de werken?

Een belangrijk element van het beroep houdt verband met de voorziene tramhalte aan de Tentoonstellingslaan onder de spoorwegbrug. Die locatie is weinig geschikt, omdat ze zich te ver van de woonwijken bevindt en in overstromingsgebied ligt. De locatie zou dan weer wel een aansluiting

Mme Michèle Carthé.- Cela fait plus de quinze ans que nous parlons de la ligne de tram 9. Je suis déjà intervenue à ce sujet lors des législatures précédentes, étant en faveur du recours aux transports publics, qu'il s'agisse des trains, des trams ou des bus. Je me suis intéressée à ce dossier, et plus précisément au trajet prévu pour la ligne 9.

Différentes alternatives ont été proposées, dont celle consistant à passer par l'avenue de l'Exposition, afin d'éviter tous les inconvénients d'une traversée de la place du Miroir (soit la place Reine Astrid). Cette alternative a cependant été rejetée.

Le permis a maintenant été délivré par la Région et il serait intéressant de connaître le calendrier et le budget des différentes phases du projet. Dans ce dossier, on parle de l'aménagement du trajet du tram, mais aussi du parking qui sera installé sous la place du Miroir, ainsi que de l'aménagement de la place du Miroir elle-même. Il s'agit donc bien de trois phases distinctes.

Ma crainte porte précisément sur le découpage des différents volets des travaux. Certains seront réalisés pour le trajet du tram, puis pour le parking, et ensuite, plusieurs années après, pour aménager la place du Miroir. Le financement de ce dernier volet est en effet, si vous nous le confirmez, moins avancé.

op het gewestelijk expresnet (GEN) mogelijk maken. U zou de wijkcomités daar onlangs over gesproken hebben.

Klopt het dat de halte aan de Tentoonstellingslaan niet langer een optie is? De gemeente Ganshoren bevestigt haar beroep bij de Raad van State. Ziet u daardoor af van de tramhalte?

Ces travaux vont-ils être réalisés concomitamment ou pas ? L'inquiétude est réelle quant aux multiples complications entrainées sur la circulation dans le quartier, ainsi que dans les quartiers voisins. Les petits commerçants qui occupent le pourtour de la place craignent également des inconvénients. Comment comptez-vous les rassurer ?

Il est important de connaître le calendrier des opérations, sachant que la commune de Ganshoren a introduit un recours devant le Conseil d'État contre le permis après que la Région a confirmé son permis. Cet aspect-là va-t-il être pris en compte dans l'échéancier des travaux prévus ? Quel est votre avis sur la situation ?

Je ne vais pas revenir sur les éléments du contenu du recours introduit par la commune de Ganshoren, notamment sur le fait qu'il n'y aurait pas eu de véritable étude d'incidences qui comprenne l'ensemble des trois volets de ce dossier.

Toutefois, l'un des éléments importants de ce recours porte sur l'arrêt du tram 9 dans l'avenue de l'Exposition sous le pont de chemin de fer. Cet endroit est peu propice pour accueillir un arrêt de tram, comme cela a été souligné à l'unanimité en commission de concertation, avec mes collègues de Jette et les représentants des comités de quartier.

Ce lieu d'arrêt est inadapté parce qu'il est éloigné des zones d'habitation et qu'il se trouve dans une zone régulièrement inondable. L'argument avancé en sa faveur est qu'il permettrait une intermodalité avec une halte du réseau express régional (RER). Vous auriez, semble-t-il, dernièrement rencontré les comités de quartier à ce sujet.

Pouvez-vous nous confirmer ce qui a été dit lors de cette rencontre ? Cette halte de l'avenue de l'Exposition ne serait-elle plus d'actualité ? Qu'en est-il exactement ? S'il s'agit de favoriser l'intermodalité, nous ne nous opposons pas au RER, mais à l'emplacement peu propice de cette gare qui se retrouve à quelques mètres de la gare de Jette.

La commune de Ganshoren confirme son recours au Conseil d'État.

L'un des éléments de ce recours étant l'emplacement de cet arrêt de tram, allez-vous renoncer à celui-ci, comme vous l'auriez dit lors de

la réunion avec les comités de quartier ?

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

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

De heer Pierre Kompany *(in het Frans).- Naar aanleiding van een interpellatie over de nieuwe tramhalte op de Eeuwfeestsquare beloofde u dat daar een mooi park zou komen.*

Heel wat kinderen zullen aan die halte afstappen om het nabijgelegen zwembad van Ganshoren te bezoeken. Ze zullen de Tentoonstellingslaan oversteken en het voetpad gebruiken. Die route moet daaraan worden aangepast.

Wij hebben opgevangen dat de GEN-halte er door financiële problemen niet zou komen. Is de geplande tramhalte een slinkse manier om toch een GEN-station in te richten?

M. Pierre Kompany.- J'ai déjà proposé une interpellation qui reposait sur l'idée qu'avec cette ligne de tram, nous aurions une station sur le square du Centenaire. Dans ce cadre, vous aviez confirmé la promesse d'aménagement d'un parc agréable.

À l'époque, j'avais insisté sur le fait que, si Jette possédait bel et bien la place du Miroir, Ganshoren possédait la piscine ! Avec ce tram, un flux important d'enfants serait donc amené à débarquer régulièrement à cet arrêt de tram. Il faudra donc préparer des aménagements et prévoir des facilités entre le square du Centenaire, qui sera fréquenté par de nombreux élèves, et la piscine, vers laquelle ils se dirigeront. Ces élèves devront en effet traverser l'avenue de l'Exposition et longer les trottoirs avant d'arriver à destination.

J'avais également parlé de l'arrêt Exposition situé sous les rails de train, en utilisant le mot "tsunami", qui n'était sans doute pas adapté. Toujours est-il que la population habitant autour de cette station n'a eu de cesse d'interpeller l'autorité compétente à ce sujet.

On a cru entendre qu'au vu des moyens financiers existants et des difficultés liées à la crise actuelle, le projet de halte RER ne verrait pas le jour. Le projet de tram cache-t-il un projet de gare pour le RER ?

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

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

Mevrouw Annemie Maes.- Tram 9 is echt wel de tram der traagheid: de heer Chabert was destijds al met dit dossier bezig. De laatste jaren komt er wel wat schot in de zaak, hoewel er een zekere weerstand blijft bestaan.

In welke mate kan de gemeente Ganshoren nog stokken in de wielen steken met het beroep dat ze aantekende tegen de halte Expo?

De gemeente was van bij het begin tegen dit project gekant en gebruikt het feit dat die halte te ver van bewoond gebied af ligt als een drogreden.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Ce dossier traîne depuis l'époque de M. Chabert. Il avance enfin, mais rencontre toujours une certaine résistance.*

Dans quelle mesure la commune de Ganshoren peut-elle encore lui mettre des bâtons dans les roues avec le recours qu'elle intente contre l'arrêt Expo, arguant du fait qu'il est trop éloigné d'une zone résidentielle ?

Certes, il serait préférable que cet arrêt soit situé dans un quartier résidentiel, mais la ligne doit

Het zou misschien inderdaad beter zijn dat die halte in een woonwijk ligt, maar in dat geval moet er bijvoorbeeld ook rekening mee worden gehouden dat de lijn het station van Jette met het UZ moet verbinden.

Iedereen wil van het Astridplein een prachtig plein maken, naar het voorbeeld van het Kardinaal Mercierplein. Dat was vroeger een plein vol auto's en is nu een levendig plein waar het aangenaam vertoeven is. Durft het gewest te kiezen voor een autovrij Astridplein, waar bijvoorbeeld tot een bepaald uur wel leveringen zijn toegelaten? Met welke materialen zal het plein worden her-aangelegd? Worden er banken geplaatst en bomen geplant?

We moeten ook rekening houden met de gewestelijke fietsroute. Er is nog altijd een missing link, namelijk de Leopold I-straat, waar fietsers niet tegen de richting in kunnen fietsen. Die straat komt uit op het Astridplein. De werken aan het plein vormen misschien het gepaste moment om dat stukje van de Leopold I-straat opnieuw aan te leggen en eventueel van rijrichting te veranderen.

De gemeente doet al inspanningen om de lokale handelaars bij de werken te betrekken. Wat is de rol van het gewest? Heel veel handelaars hebben ofwel een conservatieve reflex ofwel een verkeerde visie op de vervoermiddelen die hun klanten gebruiken. De gemiddelde handelaar op het Astridplein denkt dat 80% van zijn klanten met de auto komt en slechts 20% te voet of met de fiets. Uit tellingen van een aantal jaar geleden blijkt evenwel net het omgekeerde. De vrees van de lokale handelaars voor een faillissement of voor winstderving is dus onterecht. Die boodschap moet u blijven herhalen.

Wanneer gebeurt de eerste spadesteek voor de nieuwe tramlijn? U hebt in de begrotingscommissie gezegd dat dit in 2015 zou gebeuren voor het noordelijke gedeelte van het traject. In welke maand zal dat zijn?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Bij de aanleg van een tramlijn is het normaal dat er in fases gewerkt wordt. De enige bijzonderheid in dit geval, is dat de heraanleg van het plein gepaard relier la gare de Jette et l'hôpital universitaire.*

Tout le monde veut faire de la place Reine Astrid une aussi belle réussite que la place Cardinal Mercier. La Région osera-t-elle opter pour une place sans voitures, n'autorisant que les livraisons à une certaine heure ? Avec quels matériaux la place sera-t-elle réaménagée ? Y aura-t-il des bancs et des arbres ?

Il faut également tenir compte de l'itinéraire cyclable régional, dont le maillon manquant reste la rue Léopold Ier. Les travaux de la place offrent une occasion de réaménager ce tronçon.

La commune fait déjà des efforts pour associer les commerçants aux travaux. Nombre d'entre eux ont soit un réflexe conservateur, soit une mauvaise vision des moyens de transport qu'empruntent leurs clients, les imaginant 80% à se déplacer en voiture et 20% à pied ou à vélo, alors que des comptages ont prouvé que c'était le contraire. Leur crainte d'une faillite ou d'une perte de revenus est donc infondée. La Région doit marteler ce message.

Quand les travaux pour la nouvelle ligne de tram débuteront-ils ? Vous avez parlé de 2015 en commission pour la partie nord du tracé, mais de quel mois s'agit-il ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il est normal de travailler en phases lors de l'aménagement d'une ligne de tram, en commençant par les impétrants, ensuite les voies de tram, enfin le réaménagement

gaat met de bouw van een ondergrondse parking.

We beginnen omstreeks de zomer van 2015 aan de noordzijde, langs de Dikke-Beuklaan. De gemeente, het gewest, de MIVB en Mobiel Brussel werken momenteel samen aan gedetailleerde studies over de organisatie van de opeenvolgende fases. Zodra ze klaar zijn, zullen gewest en gemeente samen communiceren over de planning van deze grote bouwplaats.

De aanleg van de parking zal ook in fases gebeuren. Zodra de fases vastliggen, hoort u daar meer over.

Ik ben blij dat mevrouw Maes tevreden is met de aanleg van het Kardinaal Mercierplein. We willen het Koningin Astridplein op dezelfde manier aanpakken en hebben daar eind december nog een uitermate constructieve vergadering over gehad.

Ik twijfel er niet aan dat het gewest en de betrokken gemeenten de volgende weken moeiteloos zullen samenwerken.

(Opmerkingen van mevrouw Carthé)

Ook die plannen worden u voorgesteld zodra ze klaar zijn.

Om goodwill te creëren, hebben we met de gemeente Jette afgesproken om de bevolking beter te informeren over de plannen voor tram 9, onder meer via een website.

We willen deze praktijk voortaan systematisch toepassen voor elke nieuwe tramlijn en voor de uitbreiding van tramlijnen. Mobiel Brussel zal telkens het communicatieplan coördineren.

Volgens het regeerakkoord wordt de parking voor 60% gefinancierd door het gewest en voor 40% door parking.brussels.

Binnenkort vergaderen we met Beliris over deze projecten. Alle partijen zijn het eens over de parking en de heraanleg van het plein. Beliris zal de parking financieren.

des voiries. Il en ira de même ici, avec la particularité que le réaménagement de la place s'accompagnera de la construction préalable d'un parking souterrain.

Nous entamerons les travaux des impétrants au nord, dans l'avenue de l'Arbre ballon, aux alentours de l'été 2015. Pour le moment, la commune, la Région, la STIB et Bruxelles Mobilité collaborent aux études plus détaillées de l'organisation des différentes phases. Une fois celles-ci validées, la Région et la commune communiqueront de concert sur le calendrier de ce grand chantier.

La construction du parking se déroulera également en phases sur la place même et dans l'avenue de Jette. Nous communiquerons à ce sujet lorsque les différentes phases seront définies.

Pour ce qui est du réaménagement de la place du Miroir (ou Reine Astrid) elle-même, je me réjouis d'entendre Mme Maes saluer l'aménagement de la place Cardinal Mercier auquel j'ai participé avec la commune et Beliris à l'époque où j'étais en charge des Travaux publics. Nous avons la ferme intention de réaliser la place Reine Astrid dans le même esprit. Nous avons encore eu une réunion très constructive fin décembre concernant les plans de réaménagement.

Je ne doute pas que, dans le cadre de ce dossier, une collaboration fluide s'effectuera dans les semaines qui viennent entre la Région et les communes concernées, Jette en particulier.

(Remarques de Mme Carthé)

Nous ne manquerons pas de vous présenter les plans dès que ceux-ci auront été validés.

Afin de mobiliser les Bruxellois dans un esprit constructif, nous avons convenu, avec la commune de Jette, d'informer davantage la population sur le projet de ligne de tram 9. La création d'un site internet est prévue dans le cadre de la campagne d'information que nous développerons pour la promotion de la ligne 9.

Nous comptons d'ailleurs systématiser cette pratique pour toute nouvelle ligne ou extension du réseau des trams. Chaque projet sera assorti d'un plan de communication coordonné par Bruxelles Mobilité.

Pour ce qui est du parking, l'accord gouvernemental précise que le financement sera à la charge de la Région pour 60% et de parking.brussels pour les 40% restants.

Une réunion avec l'équipe de Beliris devrait avoir lieu prochainement autour de ces projets. Toutes les parties se sont accordées pour ce qui est de la création du parking et du réaménagement de la place. Le financement du parking sera assuré par Beliris.

Mevrouw Michèle Carthé *(in het Frans).- Wordt de aanleg van het plein ook besproken met Beliris en de gemeente? Ik vrees van niet.*

Mme Michèle Carthé.- L'aménagement de la place est-il aussi en discussion avec Beliris et la commune ? Je crains que non.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In de federale regering is er een nieuwe minister bevoegd voor Beliris. Alles is mogelijk.*

M. Pascal Smet, ministre.- Au niveau de Beliris, tout est ouvert. Il y a un nouveau ministre compétent pour Beliris au niveau fédéral.

Mevrouw Michèle Carthé *(in het Frans).- Dat baart ons zorgen! Alles is mogelijk, maar niets is duidelijk.*

Mme Michèle Carthé.- C'est bien ce qui nous inquiète !

Tout est donc possible, mais rien n'est précisé...

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het Belirisfonds wordt gezamenlijk beheerd door de federale staat en het Brussels Gewest. De gewestelijke meerderheid vindt dat de aanleg van de parking en de heraanleg van het plein tijdens deze legislatuur moeten gebeuren. Uiteraard zullen wij met Beliris praten en nagaan wat de federale regering mogelijk acht, maar ik kan hier niet op vooruitlopen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Beliris est un fonds cogéré par l'État fédéral et la Région bruxelloise. Au niveau régional, la majorité actuelle estime que le parking et le réaménagement de la place doivent être réalisés au cours de cette législature.

Nous allons évidemment discuter avec l'équipe de Beliris et nous enquérir des souhaits de l'État fédéral dans le cadre de ce dossier, comme nous le faisons pour les nombreux autres dossiers ayant trait à la mobilité, au réaménagement des parcs et aux logements sociaux. Tous ces éléments seront discutés, je ne peux pas anticiper.

Mevrouw Michèle Carthé *(in het Frans).- Voor de tram is dus alles geregeld, maar voor de heraanleg van het plein niet?*

Mme Michèle Carthé.- Donc le tram est là, mais pas l'aménagement de la place.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De werken aan de parking en de heraanleg van het plein worden in ieder geval gefinancierd.*

M. Pascal Smet, ministre.- Les travaux du parking et le réaménagement de la place seront de toute façon financés.

Mevrouw Annemie Maes.- Met welk geld?

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Avec quel argent ?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De werken zullen ofwel door Beliris ofwel door het gewest worden gefinancierd. Onze prioriteit voor*

M. Pascal Smet, ministre.- Ces travaux seront financés soit par Beliris, soit par la Région. Par le passé, ces deux budgets ont toujours fonctionné

deze regeerperiode is de creatie van de ondergrondse parking en de heraanleg van het plein. Als Beliris het project niet financiert, zullen wij het doen.

De regering hecht veel belang aan de komst van tramlijn 9. Het project werd destijds gelanceerd door minister Chabert, die het vervolgens vergat. Toen ik het dossier overnam tijdens de legislatuur 2004-2009, bevatte het drie onscheidbare delen: de tramlijn, de ondergrondse parkeergarage en de heraanleg van het plein. Omdat ik een man van mijn woord ben, zal ik nu uitvoeren wat ik destijds beloofd heb.

comme des vases communicants.

La priorité de notre gouvernement pour cette législature est la création du parking souterrain et le réaménagement de la place. Cela signifie que ce projet doit être financé soit par la Région, soit par le fonds Beliris. Si Beliris n'intervient pas dans ce projet, il en soutiendra de toute façon un autre. Ce sont alors des questions de comptabilité qui interviennent.

Ce gouvernement accorde beaucoup d'importance à la réalisation de la ligne de tram 9. Ce projet avait été lancé par le ministre Chabert, qui l'a ensuite oublié. Lorsque nous avons repris ce dossier durant la législature 2004-2009, nous avons parlé d'un projet comportant trois volets indissociables : la ligne de tram, le parking souterrain et le réaménagement de la place. Étant un homme de parole, j'entends honorer ce à quoi je me suis engagé à l'époque.

Mevrouw Michèle Carthé *(in het Frans).- De financiering is inderdaad voorzien en het project gaat in 2015 van start. Voor het overige is het tijdschema onduidelijk.*

Mme Michèle Carthé.- Le financement du tram est bien prévu et le projet va être entamé en 2015, mais le calendrier n'est pas clair pour le reste.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De heraanleg van de openbare pleinen is opgenomen in de beleidsverklaring. De aanleg van tramlijn 9 en het Koningin Astridplein is dan ook een prioriteit voor de regering.*

Het Koningin Astridplein is belangrijk voor de inwoners van Jette en Ganshoren. Er moet dan ook werk van worden gemaakt.

Het beroep van de gemeente Ganshoren was niet opportuun en heeft ook niet veel kans op slagen. Het gewest en de gemeenten moeten samenwerken om de levenskwaliteit van de inwoners te verbeteren. Genomen beslissingen moeten nageleefd worden.

Ik heb de inwoners en het wijkcomité meegedeeld dat de aanleg van een tramhalte aan de Tentoonstellingslaan niet betekent dat daar ook een GEN-halte komt. Ik liet verstaan dat we dat niet zouden verdedigen, aangezien er in de buurt al een GEN-station is en de NMBS in vijf jaar tijd 20% moet besparen. Een GEN-halte op die plaats is geen prioriteit voor de gewestregering.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne peux pas être plus clair : s'il n'y a pas de financement de Beliris, je trouverai de l'argent dans mon budget régional, car la Région doit être un partenaire fiable vis-à-vis des communes. J'ai donné ma parole à l'époque et je la respecterai.

La réalisation de la ligne de tram 9, le parking et l'aménagement de la place sont importants, d'autant que la majorité a inscrit le réaménagement des places publiques, et en particulier des squares et des places, dans la déclaration gouvernementale.

La place du Miroir est très importante pour les habitants de Jette, mais aussi de Ganshoren, qui iront y boire un verre. Elle fonctionnera très bien et améliorera la qualité de vie des riverains. Il y a donc plusieurs raisons de s'en occuper.

Vous avez parlé de l'arrêt Exposition et du recours de la commune de Ganshoren. La commune prend les décisions qu'elle veut, mais j'estime que ce recours n'était pas souhaitable, même s'il a peu de chances d'aboutir. Les gens ne veulent plus que la Région et les communes se battent. Ils veulent que nous travaillions ensemble à améliorer leur qualité

De tramhalte is opgenomen in de vergunning, en dat blijft zo. Daarover maakten de inwoners zich overigens geen zorgen. Ze waren vooral bang dat er later ook een GEN-halte zou komen. Die vrees is echter onterecht.

de vie. Lorsque la décision est prise, il faut l'accepter.

Reste la question de l'arrêt Exposition. Lorsque j'ai rencontré les habitants et le comité de quartier, j'ai dit, d'une part, que le fait de réaliser un arrêt de tram à cet emplacement ne préfigurait aucune décision définitive par rapport à un arrêt RER Exposition. Cela n'impliquait donc pas un futur arrêt RER à cet endroit. D'autre part, j'ai dit qu'étant donné la proximité de cet éventuel futur arrêt vis-à-vis d'une station RER existante et le fait que la SNCB doit économiser 20% de son budget sur une période de cinq ans, nous ne défendrons pas la réalisation de cet arrêt. De nombreuses autres haltes RER sont beaucoup plus indispensables dans la Région, et un éventuel arrêt RER à cet endroit n'est vraiment pas une priorité pour le gouvernement régional. J'espère que la commune de Ganshoren a aussi compris tout cela.

L'emplacement pour le tram est repris dans le permis, et on ne va pas recommencer toutes les démarches pour modifier ce dernier. Lorsque j'ai rencontré les habitants, il était clair que leur souci n'était pas l'emplacement de l'arrêt de tram, mais l'éventualité qu'un arrêt de RER s'y ajoute ultérieurement.

Ce n'est pas que les gens craignent l'arrêt de tram ; c'est plutôt le futur arrêt de RER qui pourrait s'y ajouter qui leur pose problème. Ils espèrent l'éviter. C'est un faux raisonnement, puisqu'on peut toujours prévoir un nouvel arrêt de tram ! Mais ce n'est pas parce qu'on crée aujourd'hui un arrêt de tram Exposition que cet argument peut être utilisé pour créer plus tard, à cet endroit, un arrêt de RER. Je ne suis pas seul à le dire, le point a été soulevé au sein du gouvernement.

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

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

De heer Bruno De Lille.- Ik ben geen linguïstische hardliner, maar ik heb mijn interpellatie in het Nederlands gedaan, terwijl u geen woord Nederlands gesproken hebt.

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).- Je ne suis pas un obsédé de l'emploi des langues, mais mon interpellation était en néerlandais et vous n'avez répondu qu'en français.*

De heer Pascal Smet, minister.- Het spijt me. Het was niet met opzet.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Désolé. Ce n'était pas intentionnel.*

De heer Bruno De Lille.- Het is een goede zaak dat er geen GEN-halte komt in de

M. Bruno De Lille *(en néerlandais).- Il est positif qu'il n'y ait pas de halte RER inutile avenue de*

Tentoonstellingslaan, want die is overbodig. Het geld kan beter voor een andere locatie worden gebruikt.

Voor het overige bleef u bijzonder vaag. Op specifieke vragen over de financiering antwoordt u dat u wel geld zult vinden, maar u zegt niet waar: bij Beliris, bij het gewest? U laat ook in het midden of parking.brussels nog een bijdrage levert.

Aan de ene kant is het geruststellend om in het verslag te lezen dat het gewest zijn verplichtingen zal nakomen, anderzijds is het verontrustend dat we nog steeds niet weten waar het geld vandaan moet komen. Dat leidt mogelijk tot extra vertragingen: de streefdatum voor de nuts-voorzieningen van begin 2015 is inmiddels reeds opgeschoven naar de zomer van 2015. Het zal sneller 2018 zijn dan we denken.

Voorts hoop ik dat het proces van de gemeente Ganshoren geen spaak in het wiel steekt. Men dreigt het kind met het badwater weg te gooien: uit ontevredenheid over iets anders wordt een goed project gedwarsboomd. Ik hoop dat de regering de gemeente Ganshoren kan overtuigen om haar proces te staken: het kost de bewoners van de gemeente en van het gewest immers handenvol geld. Aangezien meerdere partijen van de meerderheid in Ganshoren ook vertegenwoordigd zijn in de Brusselse regering, hoop ik dat die de gemeente ervan kan overtuigen om dat proces op te geven.

We wachten dus af wat er bij de start van de werken op tafel komt, maar deze commissie zou toch een plaats moeten zijn waar parlementsleden precieze antwoorden krijgen. Ik zal niet nalaten hierop terug te komen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal te gepasten tijde preciezere antwoorden geven.

- Het incident is gesloten.

l'Exposition. L'argent sera mieux utilisé ailleurs.

Pour le reste, vous êtes resté vague.

S'il est rassurant d'entendre que la Région respectera ses engagements, il est inquiétant de ne pas savoir d'où viendront les moyens. Cela pourra générer des retards supplémentaires : la date pour les équipements d'utilité publique a déjà été reportée du début de l'année à l'été 2015. Et 2018 arrivera plus vite que nous ne le pensons.

J'espère que le procès de la commune de Ganshoren ne suscitera pas de difficultés. Dans la mesure où la plupart des partis qui composent la majorité à Ganshoren sont également représentés au gouvernement bruxellois, j'espère que le gouvernement pourra convaincre la commune de renoncer à ce procès, par ailleurs très coûteux pour la commune et ses habitants.

Nous attendons donc de voir ce qu'il en sera au début des travaux, mais cette commission devrait être un lieu où les parlementaires reçoivent des réponses précises. Je ne manquerai pas de revenir sur le sujet.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je donnerai des réponses plus précises en temps utiles.*

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAGEN

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

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 "de klachten tegen de bestuurders van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- Volgens een krantenartikel van 24 november jongstleden zouden er 181 klachten tegen MIVB-chauffeurs zijn ingediend in 2013, of gemiddeld één klacht om de twee dagen. Bovendien zou er volgens datzelfde artikel alleen maar rekening worden gehouden met de klacht als het nummer van het voertuig, de plaats en het uur van de overtreding worden meegedeeld.*

Klopt dat cijfer? Hoeveel klachten worden er elke dag onontvankelijk verklaard? Gaan de meest voorkomende klachten over bellen achter het stuur, agressief rijgedrag of andere zaken?

Over de bestuurders van welke vervoermiddelen worden de meeste klachten ingediend? Hoeveel klachten ontving de MIVB in 2014? Overweegt ze om meer bewustmakingsacties voor chauffeurs te organiseren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De 181 klachten waarvan sprake in de pers betreft*

QUESTIONS ORALES

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

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 "les plaintes contre les conducteurs de la STIB".

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

M. Hervé Doyen.- Le 24 novembre dernier, la presse a révélé que 181 plaintes auraient été déposées à l'encontre des conducteurs de la STIB au cours de l'année 2013. Autrement dit, une plainte tous les deux jours. Par ailleurs, l'article nous apprend également qu'une plainte est prise en compte à la condition que l'informateur fournisse le numéro du véhicule ainsi que l'endroit et l'heure de l'infraction.

Avez-vous une estimation du nombre de plaintes totales ? Combien de plaintes jugées irrecevables sont-elles dénombrées chaque jour ? Quel type de négligence est le plus souvent reproché aux conducteurs : le gsm au volant, une conduite agressive ou d'autres ?

Quel moyen de transport est le plus souvent visé par les plaintes ? Pourriez-vous m'indiquer le nombre de plaintes déposées jusqu'ici pour l'année 2014 ? Enfin, pourriez-vous me dire s'il a été envisagé de renforcer la sensibilisation à la sécurité auprès des conducteurs ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le chiffre de 181 plaintes repris dans la presse le 24 novembre

enkel het aantal meldingen die in 2013 zijn binnengekomen over MIVB-chauffeurs die tijdens het rijden hun gsm gebruikten.

In 2013 heeft de MIVB 2.697 klachten per e-mail, brief of telefoon ontvangen over haar chauffeurs. Dat cijfer moet in verhouding worden geplaatst tot het aantal ritten, namelijk 354,8 miljoen, wat neerkomt op één klacht per 131.553 ritten.

In principe zijn alle klachten ontvankelijk. Om de betrokken medewerker te kunnen identificeren, is het evenwel nuttig om zo veel mogelijk informatie te hebben, zoals de datum, het uur, de lijn en het voertuignummer. Niet alle klachten zijn evenwel gegrond. In 2013 werd uiteindelijk 10% van de klachten over buschauffeurs onontvankelijk verklaard.

De meeste klachten betreffen de algemene houding van de chauffeurs en hun interactie met de reizigers. De klachten op dat vlak zijn niet toegenomen in 2013, ondanks de stijging van het aantal ritten en reizigers. Klachten over het rijgedrag en het gsm-gebruik zijn eerder zeldzaam.

De meeste klachten gaan over buschauffeurs. Dat is vrij logisch, omdat er in de bussen vooraan moet worden ingestapt, wat tot meer contact tussen de chauffeurs en de passagiers zorgt.

Het is nog te vroeg om u de cijfers voor 2014 te kunnen meedelen.

De MIVB werkt hard aan de bewustmaking van haar bus- en trambestuurders. Dit punt maakt deel uit van de basisopleiding en er wordt ook aan gewerkt tijdens latere opleidingen of in geval van klachten.

Voor de trambestuurders wordt vanaf januari een veiligheidsopleiding georganiseerd.

dernier correspond au nombre total de mentions - et donc pas uniquement de plaintes - concernant l'usage de gsm au volant par des chauffeurs et conducteurs en 2013.

De façon plus générale, la STIB a reçu en 2013, par courriel, lettre ou téléphone, 2.697 plaintes concernant les agents de conduite. Ce nombre de plaintes doit évidemment être mis en perspective avec le nombre total de voyages effectués l'an dernier, soit 354,8 millions. Cela représente une plainte pour 131.553 voyages effectués.

Toutes les plaintes sont a priori recevables par le département Customer Care de la STIB. Elles sont ensuite transmises aux responsables en vue de leur suivi. Néanmoins, pour pouvoir entrer dans le détail et identifier le collaborateur concerné, des informations telles que l'heure, la date, la ligne et, si possible, le numéro de véhicule sont très utiles.

Il faut également souligner que l'analyse montre qu'une plainte, même si elle est recevable quant à sa forme, n'est pas toujours fondée. Au niveau du bus, pour l'année 2013, 10% des plaintes ont finalement été déclarées irrecevables.

La catégorie reprenant le plus de plaintes contre les conducteurs et chauffeurs est la catégorie "attitude générale et interaction avec les clients". Cette catégorie englobe toutes les plaintes qui ne rentrent pas dans les autres sous-catégories, ce qui explique qu'elle arrive en première position. Le nombre de plaintes enregistrées dans cette catégorie en 2013 est similaire à celui de 2012, alors que le nombre de voyages et de voyageurs a augmenté en 2013.

L'usage du gsm et la qualité de la conduite font partie des plaintes peu courantes. La plupart des plaintes concernent les chauffeurs de bus, ce qui est logique, dans la mesure où de nombreuses plaintes concernent les interactions entre clients et chauffeurs, beaucoup plus courantes dans les bus, où prévaut le principe de monter par l'avant du véhicule.

Nous ne pouvons pas encore vous fournir le nombre de plaintes pour l'année 2014, les chiffres n'étant pas définitifs.

La STIB œuvre à renforcer la sensibilisation de ses conducteurs de bus et de trams à la sécurité. Ce point fait partie de sa formation de base et est à

nouveau abordé en cas de remarques ou dans le cadre de formations de recyclage.

Au niveau des trams, une campagne de formation axée sur la sécurité sera organisée dès janvier, en collaboration avec le centre de formation.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

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 "de integratie van een nieuw tracé voor buslijn 53 in het nieuwe richtplan".

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 "l'intégration d'un nouveau tracé de la ligne du bus 53 dans le nouveau plan directeur".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).- In maart 2014 werd buslijn 53 aangepast na herhaalde verzoeken van het UZ Brussel in Jette, opdat werknemers en patiënten sneller van station Simonis naar het ziekenhuis konden worden gebracht.*

Het nieuwe tracé werd blijkbaar niet zo goed uitgestippeld. De bus stopt verder van de ingang van de polikliniek, wat niet handig is voor de patiënten, en de buurtbewoners klagen erover dat hun wijk onvoldoende bediend wordt.

De MIVB werkte vervolgens aan een nieuw tracé, dat in het nieuwe richtplan voor de bussen zou worden opgenomen en voor 1 januari 2015 aan u zou worden voorgelegd.

Is er een nieuw tracé in het nieuwe richtplan opgenomen? In welke mate verschilt het nieuwe tracé van het vorige? Werd er rekening gehouden met de klachten van omwonenden en patiënten? Lost het nieuwe tracé de problemen op?

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

M. Hervé Doyen.- En mars 2014, à la suite de demandes répétées de l'hôpital universitaire de Jette, la ligne de bus 53 a été modifiée afin d'acheminer plus rapidement les travailleurs et les patients depuis la station Simonis vers l'hôpital.

Le nouveau tracé ne semble pas donner de résultats satisfaisants puisque l'abandon du terminus près de l'accès à la polyclinique est davantage contraignant pour les patients et que, par ailleurs, de nombreux riverains ont exprimé leur mécontentement quant à l'efficacité de la desserte locale.

La STIB, ayant pris connaissance de ces problèmes, a confirmé travailler à l'élaboration d'un nouveau tracé revu et amélioré qui devrait avoir intégré le nouveau plan directeur relatif aux bus et soumis à votre approbation avant le 1er janvier 2015.

Un nouveau tracé est-il confirmé dans le nouveau plan directeur relatif aux bus ? Quelles modifications concrètes ont-elles été intégrées dans le nouveau tracé ? Dans quelle mesure les

Vroeger bediende bus 53 het ziekenhuis maar legde ze ook een uitgebreid traject af om personeelsleden op te halen. Nu rijdt de bus eerst rechtstreeks naar het ziekenhuis, om pas daarna de omliggende wijken te bedienen.

Bovendien kunnen patiënten niet langer voor de ingang van de polikliniek uitstappen. Ze moeten eerst een straat oversteken, een dertigtal treden beklimmen en nog tweehonderd meter lopen.

Is de MIVB bereid om opnieuw het oude tracé in te voeren? Dat was voor zowel de patiënten als de inwoners uit de bediende wijken beter.

réclamations des riverains et des patients de l'hôpital universitaire de Jette ont-elles été prises en compte ? Ce nouveau tracé permet-il de remédier aux problèmes rencontrés ?

Pour rappel, le bus 53 relie l'hôpital universitaire de Jette, mais parcourait aussi tout un trajet à la demande de l'hôpital pour acheminer son personnel. Le bus opère un trajet direct vers l'hôpital avant de parcourir les divers quartiers qui ont très mal ressenti ce changement.

Ce bus qui, auparavant, terminait son trajet devant les portes de la polyclinique au bénéfice des patients, s'arrête aujourd'hui dans l'avenue du Laerbeek, que les patients doivent désormais traverser pour monter une trentaine de marches et parcourir 200 mètres avant d'atteindre la polyclinique. Ce n'est pas le meilleur service rendu aux patients !

L'hôpital, par la voix de son directeur, le docteur Noppen, que j'ai rencontré, est assez perplexe sur l'effet engendré sur son personnel par ce changement d'itinéraire du bus 53. Visiblement, cela ne l'a pas incité à utiliser cette ligne davantage.

Il est regrettable que la STIB relativise en pointant du doigt la demande de l'hôpital. Par ailleurs, l'évaluation de la STIB n'est pas bonne. Va-t-elle revenir à la situation antérieure ? Si l'hôpital ne trouve pas satisfaction dans la nouvelle situation, autant revenir à la situation précédente nettement plus efficace, tant pour les quartiers desservis que pour les patients.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB heeft inderdaad heel wat klachten van omwonenden en gebruikers ontvangen. De kwestie werd opgenomen in de voorbereidende studies voor het voorontwerp voor het richtplan voor de bussen. Ik stel dat richtplan binnenkort aan de burgemeesters en schepenen van Mobiliteit voor.*

Zodra het project vastligt, zullen ook de gebruikers van het openbaar vervoer en de bevolking worden geraadpleegd.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne reviendrai pas sur l'historique de ce changement que vous avez bien relaté dans votre intervention. Il est vrai que la STIB a reçu de nombreuses plaintes des riverains et des usagers à ce sujet.

L'avant-projet directeur relatif aux bus a déjà été présenté. Dans le cadre de la réorganisation, il va de soi que la problématique en question a été intégrée aux études préparatoires de cet avant-projet.

Vous serez bientôt invité à une réunion à mon cabinet, comme tous les bourgmestres et les échevins de la Mobilité, afin de prendre

connaissance de cet avant-projet du plan directeur. Vous pourrez alors nous communiquer vos réactions et vos commentaires. Sur la base des éléments recueillis, nous élaborerons un projet.

Au stade où nous en sommes, je ne me prononcerai donc pas plus avant. Par contre, une fois le projet établi, nous consulterons également les usagers des transports en commun et la population sur ce nouveau plan directeur relatif aux bus.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

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 afschaffing van de trams 31 en 83".

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 "la suppression des trams 31 et 83".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De MIVB wil de avondtrams 31 en 83 uit de dienstregeling schrappen. Dat compenseert ze door op andere lijnen een frequentieverhoging door te voeren. Een gevolg van het schrappen van tram 31 is echter dat de directe verbinding tussen Anderlecht en het stadscentrum verloren gaat. Ook bus 46 rijdt binnenkort nog slechts tot aan de Vijfhoek.*

De MIVB beweert dat slechts 10% van de gebruikers de verandering zal merken. Dat is een gevaarlijke redenering, want ook het reizigers-comfort voor wie niet in de buurt van de grote lijnen woont, zal sterk achteruitgaan.

Het is goed mogelijk dat de frequentieverhoging op lijnen 81 en 82 meer kost dan de besparingen ten gevolge van het schrappen van tram 31 op de Noord-Zuidverbinding.

Mme Céline Delforge.- La presse a relayé l'intention qu'a la STIB de supprimer les lignes de trams 31 et 83 qui ne roulent qu'en soirée. L'argument invoqué est l'amélioration des fréquences de passage qui passeraient de 20 à 15 minutes. Ce changement implique cependant la suppression de la liaison directe du tram 31 vers le centre-ville pour les Anderlechtois : ils devront prendre une correspondance supplémentaire pour y parvenir, d'autant que le trajet de la ligne de bus 46 sera bientôt limité à l'entrée du Pentagone à la suite de la mise en œuvre du Plan de mobilité de la Ville de Bruxelles.

Une des justifications avancées est que seuls 10% des usagers percevront un impact négatif de cette suppression. Ce raisonnement est cependant dangereux puisqu'à force de raboter le confort des usagers qui ne se situent pas sur des axes structurants, on dégrade l'accessibilité de nombreux

quartiers moins centraux. Ensuite, une fois les 10% d'usagers les moins bien lotis supprimés, rien n'empêche d'affirmer que la prochaine réforme ne touchera que les 10% d'usagers suivants. Ce calcul est un jeu de dupes !

Pouvez-vous confirmer que c'est bien cette logique qui détermine de tels choix ? Ce changement de fréquence vers un tram toutes les 15 minutes pour les trams 81 et 82 ne coûte-t-il pas plus cher que l'économie réalisée par la suppression de la desserte du tram 31 sur le tronçon Nord-Midi ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De aanpassing heeft een dubbel doel: enerzijds de frequentie 's avonds verhogen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en anderzijds het tramnet zo transparant mogelijk maken. Dat lijn 81 vanaf 20u werd opgesplitst in de lijnen 31 en 83 was weinig comfortabel voor de reizigers, vooral aan de halte Zuidstation.*

Slechts weinig reizigers zullen door de maatregel hinder ondervinden. Bovendien kunnen zij de metro of bus 46 nemen om naar Anderlecht te gaan.

Het is moeilijk de kosten met elkaar te vergelijken. Vanaf februari 2015 zal er op de lijnen 81 en 82 om het kwartier een tram rijden.

Als we de huidige regeling hadden behouden, zou er op de lijnen 31 en 83 om het kwartier een tram rijden, terwijl de Noord-Zuidverbinding ook al door lijnen 3 en 4 wordt bediend.

De voorgestelde aanpassing zorgt dus niet alleen voor vereenvoudiging, maar is ook minder duur dan een zuivere frequentieverhoging.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut tout d'abord rappeler le contexte dans lequel s'opère la modification du réseau de tram en soirée. L'objectif recherché est double : d'une part, augmenter les fréquences de passage le soir, et améliorer ainsi l'attractivité du transport public. D'autre part, supprimer autant que possible les "anomalies sur le réseau", notamment la structure duale de la ligne 81, qui se scinde en 31 et 83 à partir de 20 heures. Cela entraîne des complications pour les voyageurs, principalement à la station Gare du Midi. Or, un réseau de transport public performant se doit de tendre vers une plus grande simplicité.

Le nombre de voyageurs susceptibles d'être touchés négativement par cette mesure a été évalué. Il est très limité. Par ailleurs, ces voyageurs disposent d'alternatives pour relier directement Anderlecht et le centre-ville, à savoir le métro et le bus 46.

Les coûts d'exploitation sont difficiles à comparer. Dès février 2015, l'ensemble du trajet de la ligne 81, de l'arrêt Marius Renard à la station Montgomery, ainsi que de la ligne 82, du terminus de Berchem Station à la station Gare du Midi, aura une fréquence d'un tram toutes les quinze minutes en soirée.

Si nous avions gardé la structure actuelle du réseau, augmenter les fréquences de passage de toutes les branches citées aurait impliqué qu'à la place des lignes 81 et 82, les lignes 31 et 83 auraient circulé toutes les quinze minutes, en entraînant un plus grand nombre de passages également sur la partie de leur trajet empruntant l'axe nord-sud, où circulent déjà les lignes 3 et 4 à

une fréquence d'un tram toutes les quinze minutes.

La restructuration proposée, en plus de simplifier la lisibilité et la compréhension du réseau, est donc également plus économique que si la STIB avait simplement augmenté les fréquences sans toucher aux lignes.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Uw antwoord overtuigt me niet helemaal. U hebt het over bus 46, terwijl ik u net uitleg dat het traject van die bus vervroegd zal worden afgebroken ten gevolge van het nieuwe mobiliteitsplan van de stad Brussel. Dat betekent dat de reizigers die uit Anderlecht komen en naar het centrum van Brussel willen, zullen moeten overstappen.*

U zegt ook dat er om het kwartier andere tramlijnen op de Noord-Zuidverbinding zullen rijden. Het is uiteraard niet het opdrijven van de frequentie dat voor problemen zorgt, maar wel de stijging van het aantal overstappen. 's Avonds of tijdens het weekend is het niet altijd aangenaam om zich te verplaatsen. Als men twee maal 15 minuten moet wachten om enkele kilometers af te leggen, geraakt men ontmoedigd. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat mensen hun toevlucht nemen tot de wagen of de taxi. Dat is geen goede logica.

Mme Céline Delforge.- Je ne suis pas très convaincue par votre réponse. D'une part, vous me parlez de la ligne de bus 46 alors que je viens moi-même de vous expliquer que le super nouveau Plan de mobilité de la Ville de Bruxelles va interrompre son itinéraire plus tôt. Cela signifie que les voyageurs qui viennent d'Anderlecht et qui voudraient atteindre le centre-ville ne peuvent plus le faire sans subir une rupture de charge.

Vous me dites également qu'il y a d'autres passages de trams prévus toutes les 15 minutes sur le tronçon Nord-Midi. Si l'augmentation de la fréquence ne pose évidemment pas de problème, la multiplication des ruptures de charges rend encore plus fastidieux les trajets en transports publics en dehors de heures de pointe. C'est quand même cela qui pousse les utilisateurs à opter pour le transport individuel. En effet, en soirée ou le week-end, c'est pénible de se déplacer : attendre deux fois 15 minutes pour parcourir quelques kilomètres décourage les usagers qui se tournent alors vers la voiture ou le taxi.

Il s'agit d'une très mauvaise logique : au lieu de réfléchir à des plans de métro vers la Flandre ou à des trams rapides vers Zaventem, nous devrions mettre notre énergie à l'amélioration des transports publics pour les Bruxellois.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

betreffende "de lijn Willebroek-Brussel van het interregionale tramnet 'Brabantnet'".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva.- In het regeerakkoord wordt een grote nadruk gelegd op overleg met het Vlaams Gewest over een aantal belangrijke mobiliteitsdossiers. Een van die dossiers is het Brabantnet, een project voor de ontwikkeling van een interregionaal tramnet, bestaande uit drie tramlijnen in en rond het gewest. Een van de tramlijnen zal vanuit de provincie Antwerpen, parallel aan de A12, via Tour & Taxis naar het Noordstation lopen.

Dat er een tramlijn komt tussen Tour & Taxis en Brussel-Noord, blijkt ook uit een antwoord van Vlaams minister-president Geert Bourgeois in het Vlaams Parlement, waarin hij vermeldt dat het Brabantnet zal aansluiten op de nieuwe tramlijnen die gepland zijn binnen het Brussels Gewest.

In het regeerakkoord staat dat het gewest tegen 2017 de Picardbrug zal bouwen en tegen 2018 een buslijn zal inrichten op het traject Noordstation - Picardbrug - Picardstraat - Tour & Taxis - Emile Bockstaelplein. Tegen 2020 zou die buslijn dan worden vervangen door een hoogperformante verbinding. Ik veronderstel dat het gaat om een tramverbinding.

De tramlijn tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis waaraan de heer Bourgeois denkt, zou ook over de Picardbrug lopen.

Het plan voor een busverbinding tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis over een nog te bouwen brug en de vervanging achteraf van die buslijn door een hoogperformante verbinding, roept enkele vragen op, met name over het overleg met het Vlaams Gewest. Blijkbaar gaat Vlaanderen er nog altijd vanuit dat die tramlijn vanaf het begin van het Noordstation in de richting van Tour & Taxis zal lopen.

Hoe verhoudt de busverbinding tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis, waarvan sprake in het regeerakkoord, zich tot het tramtraject vanuit Willebroek in het kader van het Brabantnet?

concernant "la ligne Willebroek-Bruxelles du réseau de tram interrégional 'Brabantnet'".

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

M. Paul Delva *(en néerlandais).- L'accord de gouvernement insiste sur la concertation avec la Région flamande pour plusieurs dossiers importants en matière de mobilité. Un de ces dossiers concerne le réseau Brabantnet, un projet de développement d'un réseau interrégional de trams composé de trois lignes. Une de ces lignes reliera la province d'Anvers et la gare du Nord en suivant le tracé de l'A12 et en passant par Tour & Taxis.*

Qu'une ligne rejoigne Tour & Taxis et Bruxelles-Nord ressort d'une réponse du ministre-président Geert Bourgeois au parlement flamand, où il mentionne que le réseau Brabantnet se raccordera aux nouvelles lignes de trams prévues dans la Région bruxelloise.

D'après l'accord de gouvernement, le pont Picard sera construit d'ici 2017 et une ligne de bus reliant la gare du Nord, le pont Picard, la rue Picard, Tour & Taxis et la place Emile Bockstael sera aménagée d'ici 2018. En 2020, cette ligne de bus devrait être remplacée par une liaison à haute performance. Je suppose qu'il s'agit d'un tram.

La ligne de tram entre Bruxelles-Nord et Tour & Taxis à laquelle pense M. Bourgeois passerait aussi sur le pont Picard.

Tous ces projets suscitent des questions sur la concertation avec la Région flamande.

Quel est la relation entre le bus reliant Bruxelles-Nord et Tour & Taxis dont il est question dans l'accord de gouvernement et le trajet du tram partant de Willebroek dans le cadre du réseau Brabantnet ?

Avez-vous déjà discuté avec la Région flamande de vos projets de liaison en bus, puis à haute performance, entre Bruxelles-Nord et Tour & Taxis ? En ce cas, quelle réaction cela a-t-il suscité ? Et sinon, comptez-vous le faire et quand ?

Hebt u uw plannen in verband met de busverbinding tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis en de invoering achteraf van een hoogperformante verbinding al besproken met het Vlaams Gewest? Wat was in dat geval de reactie, en bent u dat in het andere geval nog van plan en wanneer?

Komt er bij de bouw van de Picardbrug al vanaf het begin een tramspoor voor de trams van het Brabantnet vanuit Willebroek tot in Brussel? Hebt u daarover al overleg gepleegd met het Vlaams Gewest? Zijn de projecten van de Vlaamse regering inzake de tramverbinding Willebroek-Brussel afgestemd op die van de Brusselse regering?

Lors de la construction du pont Picard, une ligne de trams s'ouvrira-t-elle dès le début aux véhicules du réseau Brabantnet qui viendront de Willebroek ? Y a-t-il eu concertation à ce sujet avec la Région flamande ? Les projets du gouvernement flamand relatifs au tram reliant Willebroek et Bruxelles sont-ils coordonnés avec ceux du gouvernement bruxellois ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Voor alle duidelijkheid: het is niet mijn plan, maar dat van de regering. Het klopt dat we tijdens de regeringsvorming hebben afgesproken dat er eerst een buslijn komt tussen Tour & Taxis en het Noordstation. Op lange termijn wordt onderzocht of er een tram, een metro of een monorail moet komen, al lijkt de laatste optie me onwaarschijnlijk wegens de kostprijs.

Op 9 december had ik overleg met de directie van De Lijn Vlaams-Brabant over de samenwerking en de drie tramlijnen van het Brabantnet. Lange tijd werd ervan uitgegaan dat de tram van Willebroek via de Emile Bockstaellaan en Tour & Taxis naar het Noordstation zou rijden, maar de buurtbewoners en de stad Brussel verzetten zich daartegen. Het alternatief is om de tram via Esplanade naar Brussel-Noord te laten rijden.

U weet dat er sinds 15 december overleg plaatsvindt tussen Brussel en het Vlaams Gewest. Uiteraard zal dit onderwerp daar ook ter sprake komen.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Pour que cela soit clair, il ne s'agit pas de mon plan, mais de celui du gouvernement. Lors de la formation du gouvernement, nous avons en effet convenu qu'il y aurait d'abord une ligne de bus entre Tour & Taxis et la gare du Nord. Il faudra examiner si ce sera un tram, un métro ou un monorail qui prendra sa place, mais la dernière option me parait peu probable en raison de son coût.*

Le 9 décembre, j'ai discuté avec la direction de De Lijn du Brabant flamand de la collaboration et des trois lignes de trams du réseau Brabantnet. Il y a longtemps, il avait été envisagé que le tram relie Willebroek à la gare du Nord via l'avenue Emile Bockstael et Tour & Taxis, mais les habitants du quartier et la Ville de Bruxelles s'y sont opposés. L'alternative est de faire passer le tram par Esplanade.

À l'occasion de la concertation entre Bruxelles et la Région flamande qui a lieu depuis le 15 décembre, ce sujet sera évidemment abordé.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "de werken aan de Steenweg op Ruisbroek in Ukkel en de gevolgen voor de omwonenden".

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck *(in het Frans).- Op de grens van de gemeenten Vorst en Ukkel wordt gewerkt aan een tramstelplaats op de Marconisite. De omwonenden van de Ruisbroeksesteenweg ondervinden daar hinder van.*

De stelplaats is echter noodzakelijk en dergelijke werken brengen nu eenmaal overlast met zich mee. Die moet wel zo veel mogelijk beperkt worden. Bovendien werd er een bushalte verplaatst, met nefaste gevolgen voor de veiligheid van de voetgangers.

De werken aan de stelplaats moeten het autoverkeer op de Ruisbroeksesteenweg verminderen. Worden de termijnen voor het afronden van de werken gerespecteerd? Komt er een fiets- en voetpad? Zal de verkeerssituatie voor de voetgangers worden verbeterd?

Er moet een studie komen over een alternatieve toegangsweg tot dit deel van Brussel vanaf de Ring. Is dat reeds gebeurd? Werd er een alternatief voorgesteld? Hebt u contact opgenomen met de gemeente Drogenbos en het Vlaams Gewest?

Kunt u garanderen dat de Groene Wandeling achter de werf behouden blijft, al moeten er bepaalde aanpassingen worden doorgevoerd?

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

concernant "les travaux chaussée de Ruisbroek à Uccle et les conséquences pour les riverains".

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

Mme Evelyne Huytebroeck.-. Des travaux sont en cours à la lisière des communes de Forest et d'Uccle pour la construction du dépôt de trams sur le site Marconi. Ceux-ci occasionnent de nombreux problèmes aux riverains de la chaussée de Ruisbroek.

Ce dépôt est tout à fait nécessaire et je ne remets nullement en question son bien-fondé. Il est également normal que des travaux de cette envergure entraînent des nuisances pour les riverains proches du chantier. Néanmoins, il est tout à fait possible de réduire ces nuisances. Je fréquente assez souvent cette voirie, souvent à pied ou à vélo, et force est de constater que les riverains subissent de nombreux désagréments : le bruit, les vibrations, la saleté, les trottoirs défoncés et devenus presque inaccessibles, l'aggravation de la pollution de l'air et la quasi-impossibilité d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, la proximité d'un club de sport implique que de nombreux jeunes et enfants se déplacent à pied dans la zone. Un arrêt de bus a ainsi été déplacé, mais la variabilité de la situation complique les choses et installe une certaine insécurité routière pour les piétons qui se déplacent à cet endroit.

Les travaux du dépôt Marconi devaient permettre de mieux aménager la chaussée de Ruisbroek et de diminuer la pression automobile à cet endroit.

Les délais pour la fin du chantier seront-ils respectés ? Un réaménagement de la voirie est-il prévu, qui permettrait également une circulation à pied et à vélo ? Y aurait-il déjà moyen de faciliter quelque peu la circulation des piétons à cet endroit ?

Une étude devait aussi être menée pour envisager une autre entrée dans cette zone de Bruxelles, en venant du ring. Celle-ci a-t-elle été réalisée ? Une alternative est-elle proposée ? Des contacts ont-ils été pris avec la commune de Drogenbos et la Région flamande afin d'envisager une autre solution ?

Les réponses que vous donnerez à ces questions éclaireront les riverains qui se plaignent d'être peu informés de l'évolution du chantier.

Pouvez-vous nous assurer que la promenade Verte qui passe à l'arrière du chantier sera préservée, même si certains changements doivent inévitablement intervenir ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De werken die tijdens het tweede semester van 2014 aan de Neerstalsesteenweg en de Ruisbroeksesteenweg werden uitgevoerd, betroffen enerzijds de renovatie van het complex van Ukkel Sport en anderzijds de eerste fase van de werken aan de Marconistelplaats. Die laatste werken zijn helemaal klaar. Er werden nieuwe verkeerslichten geplaatst om het kruispunt goed te kunnen beheren wanneer de stelplaats voorlopig in gebruik wordt genomen. Dat gebeurt vandaag.*

De renovatie van Ukkel Sport zal eind januari klaar zijn, met uitzondering van de definitieve aanleg van de parkings. De bouw van de nieuwe stelplaats zal starten tijdens het eerste semester van 2015 en eind 2016 klaar zijn.

De werken zullen geen invloed hebben op de openbare weg en bevinden zich ver van de woningen. De bewoners worden via brochures op de hoogte gehouden van de impact van de werken op hun dagelijks leven. In geval van overlast kunnen zij zich wenden tot de MIVB, die dan zo snel mogelijk maatregelen zal nemen.

Mobiel Brussel zal tevens de Ruisbroeksesteenweg volledig opnieuw aanleggen, overeenkomstig de vergunning van 2 juli 2013. Zo zal die weg toegankelijker worden voor fietsers. Het fietspad van de Ruisbroeksesteenweg zal Vlaams-Brabant met het Brussels Gewest verbinden vlakbij gewestelijke fietsroute (GFR) nr. 8 en de

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les travaux réalisés au cours du second semestre de 2014 dans les chaussées de Neerstalle et de Ruisbroek concernaient, la transformation du complexe d'Uccle Sport, d'une part, et l'aménagement de la première phase d'exploitation provisoire du futur dépôt Marconi, de l'autre.

Ces derniers travaux ont été achevés avant les fêtes de fin d'année et il n'y aura plus d'intervention sur les voies dans cette zone, car celles-ci ont été posées dans leur configuration définitive. Les derniers travaux concernaient le placement de nouveaux feux de signalisation, qui permettront une bonne gestion du carrefour lors de la mise en service de la première phase d'exploitation du dépôt, prévue le 5 janvier 2015, soit aujourd'hui.

Les travaux de transformation du complexe d'Uccle Sport seront terminés avant la fin de ce mois de janvier, à l'exception des aménagements définitifs des parkings, qui sont tributaires d'autres phases du chantier du dépôt de la STIB. La construction proprement dite du nouveau dépôt devrait être entamée dans le courant du premier semestre 2015, pour s'achever fin 2016.

Si ces travaux impliqueront le passage de véhicules de chantier, ils n'auront pas d'impact sur la voirie et seront effectués loin de toute habitation. Via des courriers toutes-boîtes, les riverains sont informés des différentes phases de chantiers susceptibles d'avoir un impact sur leur vie quotidienne. En cas

Gilsonlaan. De plannen kunnen geraadpleegd worden op de website van Mobiel Brussel.

De heraanleg van de Groene Wandeling maakt deel uit van het project en zal plaatsvinden tijdens de derde fase, onmiddellijk na de bouw van de stelplaats. Het project voorziet in een oversteekplaats ter hoogte van het kruispunt met de Kabouterstraat.

De werken zullen nog tot eind 2017 duren, maar dan zullen de bewoners ook van een volledig vernieuwde omgeving kunnen genieten.

Ik heb recent geen contact gehad met de gemeente Drogenbos. Het Vlaams Gewest heeft op 1 juli 2014 een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd voor de verbinding tussen afrit 17 van de Ring en de Humaniteitslaan.

Er is ook een link met het mobiliteitsplan van de gemeente Vorst. De meest adequate manier om de Neerstalsesteenweg te ontlasten, bestaat erin het autoverkeer naar de Britse Tweedelegerlaan te leiden.

de nuisances, ils peuvent s'adresser au Service info chantiers de la STIB, afin que les mesures nécessaires soient prises pour remédier immédiatement à la situation.

Dans la foulée de la construction du dépôt, Bruxelles Mobilité procédera au réaménagement et à la rénovation complète de la chaussée de Ruisbroek, conformément au permis délivré le 2 juillet 2013. Cela permettra, entre autres, d'améliorer l'accès cyclable de cette artère. Pour faciliter la circulation cycliste interrégionale, la piste cyclable de la chaussée de Ruisbroek reliera le Brabant flamand à la Région bruxelloise à proximité de l'itinéraire cyclable régional (ICR) n°8 et de l'avenue Gilson. Les plans relatifs à ce projet peuvent être consultés sur le site internet de Bruxelles Mobilité. L'adjudication est prévue début 2015. La préparation du chantier avec le concessionnaire est en cours. Une information sera adressée aux riverains après l'adjudication et avant le début des travaux.

L'aménagement de la promenade Verte régionale est bien intégré dans le projet et fait partie de la dernière phase du chantier, programmée après la construction du dépôt. Le projet prévoit un aménagement spécifique pour la traversée de la promenade Verte à la hauteur du carrefour avec la rue des Lutins. Ces aménagements seront réalisés en collaboration avec Bruxelles Environnement.

La situation des riverains des chaussées de Neerstalle et Ruisbroek va sensiblement s'améliorer dès le début de cette année.

Le quartier connaîtra néanmoins encore des travaux jusque fin 2017, date à laquelle les habitants bénéficieront d'un cadre de vie complètement rénové.

En ce qui concerne les accès automobiles vers le ring, il n'y a pas eu de contact récent avec les autorités communales de Drogenbos. La Région flamande a délivré un permis d'urbanisme en date du 1er juillet 2014 concernant la réalisation d'une liaison entre la sortie 17 du ring et le boulevard de l'Humanité.

Cette question est aussi en lien avec le plan communal de mobilité de Forest, car la formule la plus adéquate pour soulager la chaussée de Neerstalle du trafic excessif consiste à orienter le

Mevrouw Evelyne Huytebroeck *(in het Frans).- De werken duren dus minstens tot 2017. U moet de nodige aandacht besteden aan de weinige bewoners in deze uithoek van het gewest. Er wonen veel senioren.*

- Het incident is gesloten.

flux automobile vers l'axe du boulevard de la Deuxième armée britannique.

Mme Evelyne Huytebroeck.- Il y aura donc des travaux au moins jusqu'en 2017 à cet endroit...

Je vous invite à être particulièrement attentif : les rares habitants de cette zone située aux confins de la Région, qui comptent pas mal de personnes âgées, semblent un peu oubliés. Il me semble nécessaire de leur porter une attention particulière pendant les travaux.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "het personeelsbeleid van Mobiel Brussel".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

concernant "la gestion du personnel de Bruxelles Mobilité".

M. le président.- Vu l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

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

betreffende "de sluiting van de winkels van het metrostation Louiza door de MIVB".

QUESTION ORALE DE MME MARTINE PAYFA

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

concernant "la fermeture des magasins de la station de métro Louise par la STIB".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de organisatie van de oudejaarsfestiviteiten op het de Brouckèreplein".

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "l'organisation des festivités du réveillon de nouvel an place de Brouckère".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt ingetrokken door de indiener.

M. le président.- La question orale est retirée par son auteur.

———

———