



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 1 APRIL 2015**

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

**RÉUNION DU  
MERCREDI 1<sup>er</sup> AVRIL 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](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

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

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

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

**INHOUD**

INTERPELLATIES	7
- van de heer Hervé Doyen	7
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het traject van tram 71".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	7
betreffende "de vertraming van lijn 71 op de helling".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> <b>mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Paul Delva, de heer Bruno De Lille, mevrouw Simone Susskind, mevrouw Julie de Grootte, de heer Pascal Smet,</b> minister, <b>mevrouw Céline Delforge, de heer Hervé Doyen.</b>	11
- van de heer Paul Delva	25
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de aanbevelingen uit het IBM- rapport".	
<i>Bespreking – Sprekers:</i> <b>de heer Pascal Smet,</b> minister, <b>de heer Paul Delva.</b>	26

**SOMMAIRE**

INTERPELLATIONS	7
- de M. Hervé Doyen	7
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le tracé du tram 71".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	7
concernant "la remise en cause de la tramification de la ligne 71".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs:</i> <b>Mme Viviane Teitelbaum, M. Paul Delva, M. Bruno De Lille, Mme Simone Susskind, Mme Julie de Grootte, M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge, M. Hervé Doyen.</b>	11
- de M. Paul Delva	25
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les recommandations formulées dans le rapport d'IBM".	
<i>Discussion – Orateurs:</i> <b>M. Pascal Smet,</b> ministre, <b>M. Paul Delva.</b>	26

MONDELINGE VRAGEN	30	QUESTIONS ORALES	30
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	30	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	30
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de supertrucks op de wegen".		concernant "la présence de supercamions sur les routes".	
- van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowitz	32	- de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowitz	32
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de nieuwe internetsite 'Velodossier'".		concernant "le nouveau site internet 'Vélodossier'".	
- van de heer Hervé Doyen	35	- de M. Hervé Doyen	35
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de overname van het beheer van de bushokjes door de MIVB".		concernant "la reprise de la gestion des abribus par la STIB".	
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	38	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	38
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de daling van de controles op het MIVB-net in 2014".		concernant "la diminution des contrôles sur le réseau de la STIB en 2014".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Eric Bott,	38	Question orale jointe de M. Eric Bott,	38
betreffende "een nieuw type fraude op de MIVB-netten".		concernant "un nouveau type de fraude sur les réseaux de la STIB".	

<p>- van de heer Eric Bott 42</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de sluiting van de Woluwelaan en de daaruit volgende mobiliteitsproblemen".</p>	<p>- de M. Eric Bott 42</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la fermeture prochaine du boulevard de la Woluwe et les futurs problèmes de mobilité".</p>
<p>- van de heer Eric Bott 44</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de geluidshinder wegens werken op de gewestwegen".</p>	<p>- de M. Eric Bott 44</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les nuisances sonores dues aux travaux réalisés sur les voiries régionales".</p>
<p>- van mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz 46</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de gezelschapsdieren op het MIVB-net".</p>	<p>- de Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz 46</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les animaux de compagnie sur les réseaux de la STIB".</p>
<p>- van de heer Eric Bott 51</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de gevolgen van de heraanleg van het centrum van Brussel voor het ondergronds net en de mobiliteit in het hart van de hoofdstad".</p>	<p>- de M. Eric Bott 51</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "les impacts de la transformation du centre de Bruxelles sur le réseau souterrain et la mobilité dans le cœur de la capitale".</p>
<p>- van mevrouw Céline Delforge 53</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p>	<p>- de Mme Céline Delforge 53</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des</p>

---

betreffende "het toekomstige traject van tramlijn 94".		Travaux publics,	
		concernant "le futur tracé de la ligne de tram 94".	
- van de heer Bruno De Lille	57	- de M. Bruno De Lille	57
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie over het parkeerlussenplan van Brussel-Stad".		concernant "l'avis de la Commission régionale de la Mobilité sur le plan de Bruxelles-Ville visant à créer une boucle de desserte vers les parkings".	
- van de heer Pierre Kompany	59	- de M. Pierre Kompany	59
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de omzendbrief voor de taxichauffeurs".		concernant "la circulaire adressée aux taximen".	

---

*Voorzitterschap: de heer Pierre Kompany, tweede ondervoorzitter.  
Présidence : M. Pierre Kompany, deuxième vice-président.*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "het traject van tram 71".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de vertraming van lijn 71 op  
de helling".

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** *(in het Frans).*- *Uw verklaringen in de pers laten uitschijnen dat het traject van tram 71 opnieuw zou worden aangepast. Het huidige traject werd nochtans pas een jaar geleden, na een reeks studies en overlegondes, goedgekeurd en het project ging goed vooruit.*

*Hoe verklaart u deze wijziging, nu er al zo veel stappen werden ondernomen en zo veel publieke middelen besteed?*

*Hebt u rekening gehouden met de studies die tijdens de vorige regeerperiode zijn uitgevoerd? Waarom hebt u er nieuwe besteld? Waarin verschillen de alternatieven die u nu voorstelt van wat er toen werd beslist?*

*Het huidige meerderheidsakkoord voorziet in de verbinding tussen Delta en de Naamsepoort en in*

## INTERPELLATIONS

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

### 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 tracé du tram 71".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "la remise en cause de la  
tramification de la ligne 71".

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

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Je souhaiterais revenir sur vos déclarations parues dans la presse à la suite de votre rencontre avec les commerçants et les riverains ixellois, déclarations qui laissent entendre que l'actuel tracé du tram 71 pourrait être remis en question.

Il y a un environ un an, pourtant, les trajets alternatifs ont fait l'objet d'études soumises à votre prédécesseur, à la STIB et à Bruxelles Mobilité. Dans cette même commission, Mme Grouwels nous faisait part de l'organisation de multiples concertations concernant l'organisation des chantiers. Le projet semblait alors en bonne voie de mise en œuvre. Je saluais, à l'époque, la rapidité de l'évolution du dossier, vu le nombre élevé de contre-exemples de chantiers nettement plus lents, comme celui de la ligne de tram 9. Or, en deux ans, le projet du tram 71 semblait en bonne voie.

*een studie van de mogelijkheid van een verbinding van de Naamsepoort met de Koningsstraat via de Kleine Ring en het Paleizenplein. De werken moesten in 2015 van start gaan. Blijft die kalender behouden? Wat is de nieuwe termijn voor de uitvoering van het project? Beschikt u al over de stedenbouwkundige vergunningen? Wordt de studie over de verlenging tot aan de Koningsstraat nog steeds gepland?*

*Het project was geraamd op 53 miljoen euro, waarvan meer dan een miljoen bestemd voor communicatie. Hoeveel geld hebt u al uitgegeven? Blijft de communicatiestrategie behouden?*

*Welk budget wordt er uitgetrokken voor de vertramming van lijn 71?*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik heb deelgenomen aan een van de openbare vergaderingen die u hebt georganiseerd over de vertramming van lijn 71. U zei daar dat u openstond voor andere ideeën en dat u desnoods zou afwijken van het geplande project. Het leek*

Comment expliquez-vous ce qui peut apparaître comme un revirement, alors que tant de démarches ont été entreprises et d'argent public, dépensé ?

Avez-vous tenu compte des études réalisées sous la précédente législature ? Pourquoi en commander de nouvelles ? Les alternatives envisagées sont-elles différentes de celles qui ont fait l'objet d'études antérieures ?

L'actuel accord de majorité prévoit la réalisation de la liaison entre Delta et la Porte de Namur - avec des travaux qui doivent débiter dans le courant de 2015 - ainsi que l'étude de la connexion de la Porte de Namur à la rue Royale via la Petite ceinture et la place des Palais. Dès lors, doit-on comprendre que les travaux ne débiteront pas en 2015 ?

Pouvez-vous m'indiquer le nouveau délai de la mise en œuvre du projet ? Où en est-on dans l'obtention des permis d'urbanisme ? L'étude du tronçon jusqu'à la rue Royale est-elle toujours prévue ?

Rappelons-nous que peu de projets de la STIB ont bénéficié d'une campagne de communication aussi dantesque, censée, selon la volonté de votre prédécesseur, couvrir toute la durée du projet jusqu'à la mise en circulation du premier tram.

À l'époque, le projet était estimé à 53 millions d'euros, dont plus d'un million d'euros consacré à la communication. Combien d'argent a-t-on déjà injecté dans ce projet ?

La stratégie en matière de communication sur toute la durée du projet est-elle conservée ?

Et, aujourd'hui, quel est le budget estimé de la tramification du bus 71 ? Je rappelle que ce projet se justifie amplement par la demande et la réalité du terrain.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Comme l'a rappelé M. Doyen, vous avez organisé des réunions publiques sur la tramification de la ligne 71. J'ai assisté à l'une d'elles, car je me méfie des comptes rendus qui auraient pu être publiés dans la presse. J'y ai entendu que vous étiez prêt à remettre



*alsof er geen kader en geen akkoord meer was.*

*Hoe representatief zijn deze vergaderingen, aangezien enkel handelaars en burgers uit de onmiddellijke buurt konden deelnemen?*

*Er zijn voor- en tegenstanders voor uw nieuwe project. Het zal u niet ontgaan zijn dat bepaalde Elsense mandatarissen petitie en ontradingcampagnes hebben georganiseerd. Er bestaan twee opties en de knoop moet worden doorgemaakt. Kiezen we voor een stad die plaats biedt aan aangenaam openbaar vervoer maar die de gewoontes van de autobestuurders verstoort? Vermits u lijkt te willen terugkomen op uw beslissing wil ik graag weten of de verbindingsweg naar Brussel-Centraal deel uitmaakt van de mogelijke pistes.*

*We weten dat het project in twee fasen zal verlopen. Het eerste deel loopt tot aan de Naamsepoort, maar daar zal het niet ophouden. De stad Brussel heeft heel wat kritiek over het feit dat er tramrails voor het Koninklijk Paleis zouden komen. Zal Brussel-Centraal nog door bovengronds openbaar vervoer worden bediend eens de vergunningen afgeleverd zijn of enkel door de metro?*

*Naast de vertramming, is er ook sprake van dat een gedeelte van de Elsensesteenweg een voetgangerszone zou worden, in combinatie met de tram. Deze combinatie blijkt in het buitenland succesvol te zijn. Maakt deze optie voor u deel uit van de mogelijkheden?*

*Van welke waarde zijn de vergaderingen over de vertramming van lijn 71? Volgens welke methode zult u daar conclusies uit trekken?*

*Zullen de andere infrastructuurwerken die in het regeerakkoord staan vermeld, ook besproken worden op openbare vergaderingen? Zo niet, waarom dan dit project wel en de andere niet? Vele betrokken burgers en omwonenden hebben niet kunnen deelnemen aan de vergaderingen. Hoe kunnen zij toch worden gehoord in het kader van dit project?*

*De gebruikers van het openbaar vervoer werden niet gehoord. Waarom worden de gebruikers van tramlijn 71 niet als betrokken personen beschouwd? Of zult u op een gegeven ogenblik ook*

l'ouvrage sur le métier et que, si les personnes présentes s'exprimaient dans un autre sens que celui de la tramification, vous pourriez envisager d'écarter ce projet. Vous disiez ne pas avoir d'idée préconçue sur la question, un peu comme si nous travaillions hors cadre, sans plus d'accord qui tienne.

Quelle est donc la valeur de ces réunions en termes de représentativité, puisque seuls ont pu y participer les commerçants et riverains résidant exactement le long du tracé de la ligne qui ont eu la possibilité de se libérer ?

Par ailleurs, dès le début du projet mis sur la place publique, il s'est trouvé autant de gens pour défendre le projet que de gens pour le pourfendre. En effet, vous n'ignorez pas que certains édiles communaux ixellois ont lancé des pétitions, mené des campagnes de désinformation et placardé des affiches pour démolir le projet. Il y a donc eu une réaction citoyenne et politique par le biais de pétitions qui ont tout de même remporté un certain succès. Autrement dit, le fond de l'affaire réside dans un choix politique entre deux options, voire deux visions, entre lesquelles il faudra trancher. Opte-t-on pour une ville qui laisse la place à des transports publics agréables, même si cela bouscule les habitudes de certains automobilistes ?

Puisque vous semblez vouloir remettre l'ouvrage sur le métier sur cette base, la perspective du maintien de la desserte aux abords de la gare de Bruxelles-Central fait-elle partie des pistes ouvertes ? Dès la présentation du projet par la STIB, on a su qu'il se ferait en deux phases. Il y a tout d'abord un premier tronçon jusqu'à la Porte de Namur, mais il est évident qu'on ne va pas s'y arrêter. Le fait de faire passer des rails de tram devant le Palais royal soulève de nombreuses objections de la part de la Ville de Bruxelles, mais, une fois les permis obtenus, la gare de Bruxelles-Central va-t-elle continuer à être desservie par les transports publics de surface ou le sera-t-elle uniquement par le métro ?

Par ailleurs, au-delà même du débat sur la tramification, la question de la fluidité soulève l'idée d'un piétonnier sur la chaussée d'Ixelles. Pour étayer leur adhésion au projet, ses défenseurs se basent sur des expériences concluantes à l'étranger. Or, quand on observe, dans ce cadre, des voiries qui présentent un profil similaire (de nombreux

*naar hun mening vragen? Denkt u niet dat het interessant zou zijn om de gebruikers van de bus te vragen waar ze heengaan, waar ze willen heengaan en in welke omstandigheden?*

*Bus 71 zit altijd overvol. Ik ben ervan overtuigd dat de passagiers allemaal voorstander zijn van een tramlijn.*

commerces et une largeur de voirie équivalente à celle de la chaussée d'Ixelles), on se rend compte que c'est la combinaison entre le tram et le piétonnier qui fonctionne. Cette option résout de nombreux problèmes, y compris en termes de livraisons. Fait-elle partie des points du projet que vous soumettez à la révision ?

M. le ministre, quel est le statut accordé aux réunions sur la tramification de la ligne 71 ? Quelle méthode allez-vous utiliser pour en tirer des conclusions ?

Tous les projets d'infrastructure repris dans la déclaration gouvernementale seront-ils également discutés en réunions publiques ? Je suis sûre que cela aurait beaucoup de succès, y compris dans d'autres matières que les vôtres, comme le projet de prison à Haren. Si ce n'est pas le cas, pourquoi ce traitement particulier ?

Ce projet est sur les rails depuis un certain temps, avec une planification, et soudain, on le rediscute avec certaines personnes ! Puisque de nombreux citoyens et riverains concernés n'ont pu participer aux réunions, comment ceux-ci peuvent-ils être également entendus dans le cadre du projet ? Ce serait terrible que le débat se réduise à une réunion que certains auraient ratée pour une raison ou une autre.

Enfin, un acteur ne semble pas faire partie des paramètres pris en compte : l'utilisateur du transport public. Pourquoi les usagers de la ligne 71 ne sont-ils pas considérés comme concernés ? Ou envisagez-vous, à un moment donné, de les écouter, eux aussi ?

Le transport public n'est pas désincarné, il s'agit de véhicules empruntés par des usagers vers leurs destinations. Quand j'entends qu'il existe une série de pistes pour renvoyer la ligne 71 du côté de l'avenue Franklin Roosevelt ou du boulevard de la Plaine où il n'y a rien, ne serait-il pas plus intéressant de demander aux usagers actuels du bus où ils vont, où ils veulent aller et dans quelles conditions ?

Je suis sûre que, si vous montez dans un bus 71 bondé, comme c'est toujours le cas, pour en interroger les passagers, ils se prononceront en faveur du tram. Ils ne cautionneront pas un tram rapide dans le désert, ni le déménagement du

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** (*in het Frans*).- *Ecolo is altijd voorstander geweest van openbare onderzoeken, overlegcommissies, overleg met de burger enzovoort, maar als die vergaderingen niet tot het gewenste resultaat leiden, trekt het dat overleg plots in twijfel.*

*Je kunt echter niet zowel voor als tegen iets zijn, behalve als je lid van het cdH bent.*

*(Samenspraak)*

*Je moet durven terugkomen op genomen beslissingen. Niemand is tegen de vertramming of de verbetering van het openbaar vervoer in dit stadsgewest. Ecolo zat overigens tien jaar lang in de Brusselse regering en was aan de macht toen de beslissingen werden genomen.*

*Als we overstappen gaan invoeren, een gemeente in tweeën splitsen en het openbaar vervoer ter hoogte van de Naamsepoort laten stoppen, dan zetten we een stap achteruit. Welke stad snijdt een studentenwijk nu af van het station?*

*(Samenspraak)*

*Het traject voor het Paleis van Schone Kunsten stelt weer eens stedenbouwkundige problemen!*

*Liggen er op dit moment verschillende trajecten ter studie? Kunt u bevestigen dat er geen overstap komt bij de Naamsepoort?*

*Volgens mevrouw Grouwels zou de totale kostprijs van het vertrammingproject zo'n 53 miljoen euro bedragen. Was dat met inbegrip van de verlenging van de tramlijn tot aan het station Brussel-Centraal of zijn er nog andere werken nodig om de stedenbouwkundige voorschriften te kunnen naleven en het evenwicht in de stad te respecteren?*

*Werd er een kalender opgesteld voor de uitvoering*

transport public au profit de quelques voitures !

*Discussion conjointe*

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

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- M. le ministre, les conservateurs ne sont pas toujours là où l'on croit qu'ils sont. Je voudrais vous féliciter pour votre approche progressiste, faite de dialogue avec les citoyennes et les citoyens de cette Région.

Ecolo a toujours été en faveur d'enquêtes publiques, de commissions de concertation, de concertations avec les citoyens, de consultations, de palabres, etc. Quand ces réunions n'aboutissent pas exactement là où ils le souhaitent, tout à coup, la démarche semble être orientée, particulière... On se pose la question de savoir si elle a lieu d'être.

Je pense qu'on ne peut à la fois être pour et contre. À part si l'on est au cdH, mais c'est un autre exercice du genre.

*(Colloques)*

Ceci n'était qu'une petite boutade.

Il faut pouvoir remettre en question des décisions qui ont été prises, parfois en dépit du bon sens. Personne n'est contre la tramification et le fait qu'il faut avancer dans une ville-région pour améliorer les transports en commun. Rappelons aussi qu'Ecolo a siégé au gouvernement bruxellois pendant dix ans. Quand les décisions ont été prises, les écologistes étaient au pouvoir.

Créer des ruptures de charge, couper une commune en deux et arrêter un transport en commun à la hauteur de la Porte de Namur, c'est un retour en arrière ! Il n'y a pas une ville en Europe aujourd'hui qui coupe un plateau étudiant d'une gare.

*(Colloques)*

On ne peut pas s'arrêter à la Porte de Namur. Or, comment fait-on pour continuer vers la gare ? Le tracé devant le Palais des Beaux-Arts pose en effet problème en termes urbanistiques, comme cela a

*van de studies?*

*Is uw kabinet van plan om een dialoog op te starten tussen het gewest, Brussel-Stad en de gemeente Elsene?*

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Ik sluit mij aan bij de interpellaties van mijn twee collega's. Het omzetten van buslijn 71 in een tramlijn is een project waar al heel veel aan is gewerkt, waarover al veel instanties werden geraadpleegd en waarover veel studies bestaan. De maatregel wordt vermeld in het regeerakkoord, de oriëntatienota en het beheerscontract van de MIVB.

Ik heb bedenkingen over wat er vandaag allemaal gebeurt. Er wordt opnieuw advies ingewonnen. Ik heb er niets op tegen dat dit gebeurt, maar een belangrijk project als tramlijn 71 mag niet op losse schroeven worden gezet.

Mijnheer de minister, ik veronderstel dat u zich houdt aan het huidige project en traject. Als dat niet zo is, vrees ik dat de planning van het hele project ernstig in het gedrang komt. We weten dat bus 71 overvol zit. We moeten vandaag niet opnieuw gaan debatteren over alternatieve trajecten. Zult u zich houden aan de geplande projecten en zult u ze uitvoeren?

Ik wil het niet hebben over het gedeelte van lijn 71

souvent été dit dans cette commission.

Différents trajets sont-ils étudiés actuellement ?  
Pouvez-vous confirmer qu'il n'y aura pas de rupture de charge à la Porte de Namur ?

Ceci m'amène à aborder les budgets du chantier. Lorsque votre prédécesseur, Mme Grouwels, expliquait dans cette commission que le coût total du projet de tramification avoisinait les 53 millions d'euros, cela incluait-il la prolongation de la ligne de tram jusqu'à la gare de Bruxelles-Central, ou faudra-t-il d'autres travaux pour respecter les prescrits urbains et une harmonie dans la ville ?

Un calendrier a-t-il été attribué à la réalisation de ces études ?

Le dernier élément, en dehors de la concertation et du prix, est la collaboration entre les communes et la Région. Des consultations sont-elles prévues par votre cabinet, qui incluraient un dialogue entre la Région, la Ville de Bruxelles et la commune d'Ixelles ?

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais)*.- *La tramification de la ligne 71 est un projet qui a demandé beaucoup de travail, de consultations et d'études. La mesure a été mentionnée dans l'accord de gouvernement, la note d'orientation et le contrat de gestion de la STIB.*

*Je n'ai rien contre le fait qu'on demande à nouveau des avis, mais un dossier aussi important ne peut pas être remis en cause.*

*M. le ministre, si vous ne vous en tenez pas au projet et au trajet prévus, je crains que l'ensemble ne prenne du retard. Ce n'est plus le moment de débattre des trajets alternatifs. Vous en tiendrez-vous aux projets prévus et les mettrez-vous en œuvre ?*

*En ce qui concerne le trajet depuis la Porte de Namur vers la rue Royale et au-delà, vous en tiendrez-vous aux plans actuels ? L'évolution du projet de tram sur la ligne 71 nous inquiète.*

van Delta tot de Naamsepoort, maar over het gedeelte dat van de Naamsepoort naar de Kleine Ring, het Paleizenplein, de Koningsstraat en verder loopt. Houdt u zich wel aan de huidige plannen? Wij zijn wat ongerust over de evolutie van het project voor tram 71.

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Groen is weliswaar niet erg enthousiast over het regeerakkoord, maar het bevat toch enkele punten waar we achter staan, zoals het omzetten van buslijn 71 in een tramlijn. Vanuit de oppositie zouden we graag zien dat dit deel van het regeerakkoord wordt uitgevoerd.

Mevrouw Teitelbaum, wij dringen inderdaad aan op overleg met de bevolking. Wij staan daar positief tegenover en vinden dat er voor nog veel meer projecten overleg met de inwoners moet worden gepleegd dan nu het geval is. U maakt er echter een karikatuur van en stelt het voor alsof de groenen in het geval van lijn 71 niet voor overleg te vinden zijn, omdat het resultaat ervan niet in onze kraam te pas zou komen.

Daarin vergist u zich. Wij blijven pleiten voor overleg, maar dan wel met alle betrokkenen en niet alleen met de groep die tegen tram 71 is en luidkeels van zich laat horen. Zoals het overleg vandaag wordt georganiseerd, komen vooral de tegenstanders van het project aan bod. De andere betrokken partijen, zoals de gebruikers van bus 71 en de inwoners in de omgeving van de Elsensesteenweg waar de buslijn nog door loopt, worden niet gehoord. Als we opnieuw willen overleggen, moeten we iedereen bij het overleg betrekken.

Volgens mij is er geen overleg meer nodig, want de vorige minister heeft daar al werk van gemaakt. De studies en overlegmomenten die er waren, steunden op de werkelijke noden en niet alleen op het idee van enkele handelaars dat hun klanten hun winkel niet meer zullen kunnen bereiken. Uit studies van Brussel Mobiliteit blijkt overigens dat hun argument niet klopt en dat die handelaars zichzelf in de voet schieten als ze de omzetting van buslijn 71 in een tramlijn boycotten.

Groen zou graag zien dat de beslissing om bus 71

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *L'accord de gouvernement n'enthousiasme pas Groen, mais nous en défendons certains aspects, dont la tramification de la ligne 71.*

*Mme Teitelbaum, vous prétendez que les verts ne sont pas favorables à la concertation pour la ligne 71 parce que son résultat ne nous arrangerait pas. Vous vous trompez ! Nous sommes partisans de la concertation, mais à la condition que tous les protagonistes, y compris les usagers du bus 71 et les habitants des environs de la chaussée d'Ixelles, soient consultés, et pas seulement les opposants au tram 71.*

*J'estime qu'il ne faut pas de concertation supplémentaire après le travail réalisé en la matière par la ministre précédente. Et les études effectuées à l'époque s'appuyaient sur les besoins réels et pas seulement sur l'idée d'inaccessibilité des magasins portée par quelques commerçants. En outre, d'après des études de Bruxelles Mobilité, cet argument serait erroné et la tramification du 71 leur serait plutôt favorable.*

*Le MR laisse entendre que ce ne serait pas une si bonne idée que le tram 71 ne circule pas au-delà de la Porte de Namur. Groen est disposé à envisager la possibilité que ce tram rejoigne un autre nœud de communication comme la gare de Bruxelles-Central.*

*Mais ce n'est pas ce qui ressort des discussions.*

*Pour Groen, c'est clair. La saturation de cette ligne de bus a un impact sur une grande partie de la Région bruxelloise. Le gouvernement précédent a pris une décision, à laquelle les différents partis ont adhéré, et nous étions contents qu'elle soit inscrite dans l'accord de gouvernement. Le projet pouvait donc commencer et les gens étaient rassurés.*

te vervangen door een tram, wordt uitgevoerd.

De MR laat uitschijnen dat het toch niet zo'n goed idee is om tram 71 niet verder dan de Naamsepoort te laten rijden. Groen is bereid om daar mee over na te denken en tram 71 beter te laten aansluiten bij een ander openbaarvervoerknooppunt, zoals het Centraal Station.

Daar lijkt het in de besprekingen echter niet om te gaan.

De vraag is niet zozeer of de tram er moet komen, maar wel of we buslijn 71 al dan niet in een tramlijn willen omzetten.

Voor Groen zijn de zaken duidelijk. Die buslijn zit overvol, wat een impact heeft op een groot deel van het Brussels Gewest. De vorige regering heeft de beslissing genomen, de verschillende partijen hebben zich erbij aangesloten en we waren blij dat ze ook in het regeerakkoord werd ingeschreven. We konden dus van start gaan met het project, en de mensen waren gerustgesteld.

De communicatie van het gewest en van een van uw meerderheidspartners in het bijzonder, is de laatste tijd echter bijzonder verwarrend. Het gewest geeft de indruk dat er nog niets vaststaat en dat de situatie nog alle kanten op kan, doordat de gemeenten het tij nog kunnen keren. Dat creëert onrust. We moeten de mensen duidelijk maken hoe we te werk zullen gaan en de hinder zullen beperken, en hoe de Elsensesteenweg weer een aantrekkelijke winkelstraat kan worden.

Komt tram 71 er? Ik neem aan dat u deze vraag niet zult willen beantwoorden.

Wanneer wordt de beslissing genomen?

Welke alternatieven kunnen het uitblijven van de omzetting van buslijn 71 in een tramlijn verantwoorden? De huidige situatie is dramatisch. Er moet dus iets gebeuren. Misschien houdt u iets achter de hand om de situatie op korte termijn op een andere manier te verbeteren.

De metro is duidelijk geen alternatief. Als we daarvoor kiezen, zal er de komende vijftien jaar nog niets veranderen in die buurt. Een termijn van vijftien jaar is zelfs nog een zeer optimistische schatting.

*La communication de la Région, la vôtre et celle de la majorité, est déconcertante car elle donne l'impression que rien n'est fixé et que tout est encore possible. Cela crée de l'insécurité. Il faut que les gens aient une perception claire du déroulement des travaux et de la façon dont nous limiterons les nuisances et ferons à nouveau de la chaussée d'Ixelles une rue commerçante attrayante.*

*Quand la décision de tramifier ou non la ligne 71 sera-t-elle prise ? Quelles alternatives peuvent-elles justifier que le bus 71 ne soit pas transformé en tram ?*

*Le métro, qui entraînerait quinze ans d'attente en étant optimiste, n'est pas une alternative.*

*Qu'en est-il de la liaison avec la gare de Bruxelles-Central ?*

Hoe zit het met de aansluiting naar het Centraal Station? Blijkbaar gaat de discussie daar ook over. Wat is de stand van zaken?

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

**Mevrouw Simone Susskind (PS)** *(in het Frans).*- *De pers maakte melding van twee vergaderingen over de toekomst van lijn 71 die vorige maand plaatsvonden. U zou daar gezegd hebben open te staan voor alternatieven.*

*Hoe was de sfeer tijdens die vergaderingen? Wat zijn uw conclusies? Op welke manier houdt u rekening met de verzuchtingen van de aanwezige burgers? Wat zijn de volgende stappen in het dossier? Bekijkt u andere scenario's? Wanneer wordt de knoop definitief doorgemaakt?*

**De voorzitter.**- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

**Mevrouw Julie de Grootte (cdH)** *(in het Frans).*- *Het is een goede zaak dat u eerst luistert naar de omwonenden, maar we moeten ons hoeden voor valse hoop en misverstanden.*

*Mijn fractie is nooit meegegaan in de mythe dat de handel tussen de ULB en de Naamsepoort teloor zou gaan. Wij hebben ons nooit verzet tegen de vertramming van lijn 71.*

*Over een ding is iedereen het eens: er mag geen overstap komen om tot aan de Beurs te raken. U zei bereid te zijn lijn 71 te verlengen tot Bozar,*

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

**Mme Simone Susskind (PS).**- Je regrette le retard avec lequel nous avons été informés du changement de calendrier de notre commission, car il a empêché bon nombre de nos collègues d'être présents ce matin.

La presse a relayé votre participation à deux réunions, en mars dernier, consacrées à l'avenir de la ligne 71. Vous vous y seriez dit ouvert à la recherche de solutions alternatives. Vous auriez affirmé aux riverains et commerçants présents que vous n'étiez pas "marié" à un tracé.

Je souhaiterais prendre connaissance de vos conclusions après votre participation à ces réunions. Quelle en fut l'ambiance générale ? Quels faits marquants en retenir ?

Comment tiendrez-vous compte des difficultés liées à la tramification de la ligne telles que pointées par les citoyens présents ?

Quelles seront les prochaines étapes de ce dossier ? Étudiez-vous d'autres scénarios ?

Quel échéancier vous fixez-vous pour prendre une décision définitive ?

**M. le président.**- La parole est à Mme de Grootte.

**Mme Julie de Grootte (cdH).**- J'ai assisté à une des deux réunions de concertation et, pour ce qui est de la méthode, c'est une très bonne chose de commencer par écouter les gens sur cette question délicate avant de prendre une décision. Il faut cependant éviter les faux espoirs et les malentendus.

Je souhaiterais vous poser trois grandes questions par rapport à ce que j'ai entendu ce soir-là, tant de la part du public que de vous-même.

Notre groupe ne s'est jamais opposé à la

*waar de tram de bestaande lijn kan nemen. U geeft de indruk dat een tram voor het Koninklijk Paleis geen probleem zal vormen.*

*U weet echter niet of de stad Brussel het traject wil verlengen tot aan het Centraal Station. Dat is nochtans een pertinente vraag, want uitstappen bij Bozar en te voet verder gaan is niet hetzelfde. U zegt het Paleis te kunnen overtuigen, maar geldt dat ook voor de stad Brussel? Als dat niet lukt, zitten we met een overstap.*

*U hebt gelijk dat de Universit  libre de Bruxelles (ULB) niet vlot verbonden is met de stad. Overweegt u de ingang van station Delta te vernieuwen zodat er meer mensen gebruik maken van de metro?*

*De vertramming van lijn 95 zou minder ingrijpende werken vergen. Ik weet dat u dat niet van plan bent, maar mocht dat gebeuren, zou buslijn 71 dan blijven bestaan?*

*De studies die u aanhaalt, bevestigen dat de vertramming van bus 71 positieve gevolgen zou hebben. Waarop is die bewering gebaseerd? Volgens u zou de Elsensesteenweg zonder vertramming ten onder gaan aan de concurrentie met projecten zoals Uplace.*

tramification de la ligne 71 en entretenant le mythe d'un arrêt total du commerce entre l'ULB et la Porte de Namur, le long de la chaussée d'Ixelles en particulier.

Toutefois, s'il est une chose qui fait l'unanimité dans le cadre de ce projet de tramification, c'est l'absence de rupture de charge. Vous avez entendu tous les utilisateurs de l'actuelle ligne 71, qui ne redoutent pas tant la tramification sur la chaussée d'Ixelles que la perte de continuité jusqu'à la Bourse.

Vous nous avez dit être prêt à prolonger la ligne 71 jusqu'à Bozar, où le tram pourra se raccrocher à la ligne existante. Vous donnez le sentiment que le passage d'un tram devant le Palais royal ne posera pas de problème.

Par contre, vous n'êtes pas du tout sûr de l'aval de la Ville de Bruxelles pour continuer le tracé, le cas échéant, jusqu'à la gare de Bruxelles-Central. C'est pourtant une vraie question, car descendre à Bozar pour continuer à pied - même par le petit passage pour accéder à la gare - ce n'est pas la même chose. Il s'agit d'une rupture de charge. Si vous vous faites fort de convaincre le Palais, en faites-vous de même avec la Ville de Bruxelles pour éviter cette rupture de charge ? Je me demande quelle instance est la plus difficile à persuader.

Deuxièmement, vous avez tout à fait raison de dire que l'Université libre de Bruxelles (ULB) n'est pas raccrochée à un accès fluide à la ville. Lorsqu'on se trouve sur le campus de la Plaine, on va plus facilement attraper le bus 95 ou 71 au cimetiere d'Ixelles plutôt que de faire quelques pas en arrière pour emprunter le métro à la station Delta. Pensez-vous réaménager l'entrée de la station Delta pour qu'il y ait vraiment une meilleure circulation à partir de l'ULB vers le métro ?

Si vous tramifiez plutôt la ligne 95 - et il s'agit bien d'une hypothèse, car je sais bien que ce n'est pas votre choix - qui ne susciterait pas les mêmes travaux, circulerait sur des artères plus larges (l'avenue de la Couronne et la rue du Trône) et partirait du même endroit (le quartier de l'ULB), cela permettrait une jonction très facile avec les lignes circulant rue Royale. Garderait-on, alors, la ligne de bus 71 ?

Les  tudes que vous avez évoquées affirment que



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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De vertramming van lijn 71 is een project dat ik in 2008 had voorgesteld en waarvoor een aantal voorbereidende studies waren gebeurd.*

*Toen ik opnieuw minister werd, heb ik twee vergaderingen georganiseerd. Daarop waren heel wat handelaars, buurtbewoners en gebruikers van het openbaar vervoer aanwezig. Er waren zowel voor- als tegenstanders van het project.*

*Ik heb vastgesteld dat het dossier voor heel wat spanningen, onbegrip en emoties zorgt. Dat is iets dat wij absoluut moeten vermijden. Wij moeten de zaken objectief bekijken. Het doel van de vergaderingen was om naar de mensen te luisteren, maar niet om ze valse hoop te geven.*

*Ik heb hen uitgelegd dat wij een oplossing moeten zoeken om de capaciteit van buslijn 71 te verhogen en de regelmaat te verbeteren.*

*Ik heb ook opgemerkt dat het meest natuurlijke traject voor de tram dat van de huidige buslijn is, maar dat er nog niets definitief vaststaat.*

*De deelnemers hebben verschillende suggesties gedaan.*

*Wij zullen die onderzoeken en nadien uitleggen waarom bepaalde zaken mogelijk zijn en andere niet. De vergadering was bedoeld om het debat te*

la tramification du bus 71 apporterait un plus. Vous avez cité plusieurs villes où ce genre de tramification a eu lieu. À Strasbourg, par exemple, le président de l'union des commerçants, confiseur-chocolatier de son état, y était initialement tout à fait opposé et s'est rallié ensuite à la cause en fabriquant des trams en chocolat.

Au-delà de l'anecdote, l'hypothèse selon laquelle la tramification apporterait un plus a-t-elle été étayée ? Vous avez avancé l'argument économique selon lequel, en l'absence de tramification, la chaussée d'Ixelles risquerait, à terme, de péricliter vu la concurrence de grands projets comme Uplace, etc. Ces grands monstres commerciaux en préparation risqueraient en effet de diminuer l'attractivité économique du quartier de la chaussée d'Ixelles.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ceux qui étaient présents lors des réunions ont pu constater que les nombreux participants aux deux événements incluaient des commerçants, des riverains, des utilisateurs, des pour et des contre.

C'est moi qui, en 2008, avais proposé cette tramification et préparé les études. Je ne suis donc pas suspect de quoi que ce soit.

En retrouvant mes fonctions de ministre, j'ai décidé d'organiser ces deux réunions. Avec étonnement, j'avais en effet pu constater, en me promenant dans ce quartier, que ceux dont le profil suggérait une adhésion naturelle à la tramification étaient en fait contre le tram. Beaucoup d'informations avaient été rassemblées dans le cadre de ce dossier, mais pas spécialement issues de concertations, même pas avec la commune. Or, vous connaissez mes relations avec la commune d'Ixelles, qui se sont améliorées, mais n'ont pas toujours été bonnes. J'ai donc pu constater que ce dossier avait provoqué beaucoup de frictions entre les gens, beaucoup d'incompréhension, beaucoup d'émotions.

Or, ce n'est pas bon qu'un tel dossier de tramification soit émotif. Il faut pouvoir objectiver les choses. Mon premier but, en organisant ces réunions, était donc de bien écouter les gens, mais sans leur donner de faux espoirs.

J'ai donc été très honnête et ouvert. Je répète ce que

*objectiveren en naar de mensen te luisteren. Er zijn nog geen definitieve keuzes gemaakt.*

*Na de vergadering hebben wij een samenvatting van de discussie gemaakt. Op basis daarvan zullen wij een dossier opstellen waarin wij onze capaciteitskeuzes toelichten. Wij zullen ook de alternatieven en de gevolgen voor het autoverkeer onderzoeken. De tram is slechts een middel om ons doel te bereiken. Wij mogen de levenskwaliteit van de hele wijk niet uit het oog verliezen.*

*Ik hoop dit dossier nog voor de zomer te kunnen voorstellen. Eerst moet er nog overleg met de gemeente plaatsvinden. Misschien zullen we het niet altijd met elkaar eens zijn, maar in dat geval zal ik mijn verantwoordelijkheid nemen.*

*Wij zouden voorts ook de stad Brussel bij het debat moeten betrekken. Er is heel wat ongerustheid over bepaalde aspecten, zoals de duur van de werken. Het gewest heeft op dat vlak geen al te beste reputatie.*

*Ook de trillingen baren de mensen zorgen. De Elsensesteenweg is niet erg breed.*

*Een ander heikel punt is de overstap aan het Centraal Station. De regering heeft beslist om het belachelijk idee van een eindhalte aan de Naamsepoort te laten vallen. Een overstap op die plaats zou onbegrijpelijk zijn voor de Elsenaars.*

*Door het traject minstens tot Bozar te verlengen, brengen we de mensen dicht bij de voetgangerszone en het Centraal Station. Zij zullen een beetje moeten stappen, maar in het nieuwe gebouw van BNP Paribas Fortis zal een betere verbinding tussen de boven- en de benedenstad komen. Ik geef toe dat het geen ideale oplossing is, maar het is beter dan niets.*

*Alle opties worden momenteel onderzocht. Ik ben van plan het dossier nog voor de zomer aan de gemeente Elsene voor te leggen. Het is de bedoeling dat de regering voor eind 2015 een beslissing neemt.*

*(verder in het Nederlands)*

*Voor de aanleg van een metrolijn hebben we inderdaad minstens vijftien jaar tijd nodig. We moeten nog nagaan of dat de beste keuze is, maar*

j'y ai dit : la ligne de bus 71 pose des problèmes de régularité et de capacité, tout en étant la plus importante du réseau. Nous devons dégager une solution pour en augmenter la capacité.

J'ai également rappelé qu'il existait un tracé naturel pour le tram, à savoir celui de la ligne de bus actuelle, mais que je n'y étais pas "marié".

J'écoute les arguments pour et contre le projet. Toutes les options n'ont pas encore été étudiées et les participants ont formulé des suggestions qui méritent d'être sérieusement examinées.

Peut-être certaines suggestions ne tiennent-elles pas la route, mais nous avons au moins pris au sérieux les gens qui étaient présents. Et je retournerai vers eux pour expliquer pourquoi certaines choses sont possibles et d'autres pas. Entre les Ixellois, les usagers, les utilisateurs mixtes, tout le monde n'a pas le même avis, même si la majorité d'entre eux est plutôt pour. Le but de la réunion était tout d'abord de dépassionner et d'objectiver le débat, d'écouter les gens et de constituer un dossier qui leur apporte des réponses. À ce stade, je n'ai pas encore choisi d'option.

Après la réunion, nous avons produit un résumé de la discussion avec l'aide d'un bureau de participation, dont nous tirerons un dossier expliquant nos choix de capacité, puisque nous savons où embarquent et débarquent les gens. Nous allons aussi examiner les alternatives et les conséquences sur le trafic automobile. Le tram n'est qu'un moyen de parvenir à nos fins, mais ce qui compte, c'est de transporter les gens, et surtout la qualité de vie de tout un quartier, deux éléments liés.

J'ai l'intention de présenter ce dossier, si possible, avant l'été. Mais avant, il y aura une concertation avec la commune. Peut-être qu'à certains moments, nous ne serons pas d'accord. Dans ce cas, je prendrai mes responsabilités. Actuellement, l'esprit est à l'ouverture et à l'objectivation.

Je pense aussi qu'il faut impliquer la Ville de Bruxelles au débat, puisque, durant la réunion, des craintes ont été exprimées sur divers aspects, à commencer par la durée des travaux. Disons les choses comme elles sont : la Région n'a pas une bonne réputation en la matière.

het biedt in elk geval op middellange termijn geen oplossing.

Daarnaast zijn er nog andere mogelijkheden die we moeten bestuderen.

*(verder in het Frans)*

*Er zijn verschillende trajecten mogelijk en we moeten tevens rekening houden met ontwikkelingen op het vlak van de levenskwaliteit. Ik wil eerlijk te werk gaan, luisteren naar de burger en geen valse beloftes doen. We moeten een objectief en volledig dossier voorleggen, dat rekening houdt met de argumenten van de gemeenten en ook Brussel-Stad.*

*De prijzen kloppen. Niet alles werd echter reeds onderzocht: zo is het nog niet duidelijk wat de gevolgen zijn voor de Fraiteurlaan, en ook een aantal technische kwesties zijn nog niet opgehelderd.*

*Er moet dringend iets gebeuren, gelet op de komst van de projecten Neo, Docks Brussel en misschien ook Uplace. De leefbaarheid van de Elsensesteenweg staat immers op het spel. De regering en ikzelf willen hier een winkelstraat behouden. We moeten investeren in de openbare ruimte en de levenskwaliteit van de volledige aangrenzende zone, die mogelijk een groter potentieel heeft dan bepaalde zones in het stadscentrum.*

*We moeten de inwoners van Elsene duidelijkheid verschaffen over de vertramming van lijn 71. De terughoudendheid bij de stad Brussel verdwijnt mogelijk wel weer. We moeten de situatie objectiveren en naar de mensen luisteren. We hebben hen een hele avond lang de kans geboden hun argumenten voor en tegen het project kenbaar te maken.*

Il y a aussi la crainte des vibrations. Reconnaissons que la chaussée d'Ixelles n'est pas très large et il faut objectiver cette crainte.

La réunion a aussi nettement dégagé le problème de la rupture de charge à la gare de Bruxelles-Central. Le gouvernement a déjà décidé de laisser tomber l'option ridicule d'un terminus à la Porte de Namur, car, même lors de la première phase du chantier, il faut prolonger la ligne. Une rupture de charge à cet endroit serait incompréhensible pour les Ixellois. Nous serions en train de leur vendre un projet faussement bénéfique.

En poursuivant le tracé au moins jusqu'à Bozar, on se rapproche de la zone piétonne et de la gare de Bruxelles-Central. Certes, il faudra un peu marcher, mais le nouveau bâtiment de BNP Paribas Fortis inclura une meilleure liaison entre le haut et le bas de la ville. Je reconnais que la solution n'est pas optimale, mais c'est toujours mieux que rien.

Toutes les options sont actuellement soumises à l'analyse et j'ai l'intention de présenter à la commune d'Ixelles un dossier solide avant l'été. Les arguments pour et contre ainsi que les alternatives possibles y seront expliquées. Ensuite, les réactions seront collectées. Avant décembre 2015, le gouvernement prendra une décision.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous devons examiner si une ligne de métro serait le meilleur choix, mais avec les quinze ans au minimum que son installation nécessiterait, elle n'offrirait pas de solution à moyen terme. Nous devons étudier d'autres options.*

*(poursuivant en français)*

Plusieurs tracés sont possibles. D'autres développements ou réflexions liés à la qualité de vie pourront également être pris en compte. Nous devons rester ouverts. Des retours que j'ai eus, nos concitoyens ont ressenti une honnêteté et une volonté de ma part de les écouter et d'examiner leurs arguments. Je n'ai pas fait de fausses promesses. Nous allons produire un dossier objectif et dépourvu de l'émotion abondante qui l'avait, jusque-là, caractérisé.

Les prix cités sont exacts. Je constate que certaines choses ont déjà été faites dans la préparation des

données et d'autres pas encore. Par exemple, il reste la question de l'avenue Fraiteur et des impacts qu'elle aura à subir, ou des questions techniques à élucider.

Je suis d'accord avec Mme de Groote : il est absolument nécessaire de faire quelque chose au vu de l'aboutissement des projets Neo, Docks Bruxsel et peut-être Uplace, car un grand risque se profile. Il en va de la viabilité de la chaussée d'Ixelles. Le gouvernement et moi-même tenons au maintien d'un axe commercial à cet endroit.

La vie n'est pas rose dans la chaussée d'Ixelles. Un investissement dans l'espace public et dans la qualité de vie y est nécessaire, qui concerne toute la zone avoisinante qui, selon moi, a un énorme potentiel, plus élevé même que certaines zones du centre-ville.

Globalement, je suis assez confiant. Je constate que les gens sont prêts à s'engager. Loin des fausses promesses, j'ai lancé une phase d'approfondissement des diverses possibilités. Le moment venu, nous présenterons à la population et la commission un dossier complet, objectif, concerté avec les communes, les pour et les contre, ainsi que la Ville de Bruxelles au sujet de la seconde phase du projet.

Le projet de tramification de la ligne 71 doit, par ailleurs, être clarifié auprès des Ixellois.

Et, si des réticences sont apparues au niveau de la Ville de Bruxelles, elles ne sont peut-être pas définitives.

Nous devons donc objectiver la situation, rationaliser le débat, écouter les gens. Je répondrai donc à Mme Delforge que notre démarche a été appréciée par les citoyens, car nous leur avons donné la possibilité, à deux reprises, de s'exprimer tout au long d'une soirée. Et nous avons pu entendre les arguments pour et contre le projet.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans)*.- *Wie was daarop uitgenodigd?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Iedereen. We hebben 100.000 flyers verspreid. We wilden de burgers immers niet alleen informeren, maar ook naar hen luisteren.*

**Mme Céline Delforge (Ecolo)**.- Qui était invité ?

**M. Pascal Smet, ministre**.- Tout le monde. Nous avons distribué 100.000 dépliants dans toute la zone. Il est indéniable que nous avons déployé des efforts considérables de communication. Surtout, nous avons voulu éviter les erreurs du passé - se

*Eind 2015 zal de regering een definitieve beslissing nemen. De voorbereiding van het dossier neemt enige tijd in beslag, maar alleen op die manier hebben we kans op slagen.*

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** *(in het Frans).*- *U antwoord stelt me enerzijds gerust omdat het duidelijk maakt dat u zich het dossier opnieuw eigen maakt en dat is uw recht.*

*Het baart me echter ook zorgen omdat u de indruk geeft dat er voor uw komst niets gebeurd is. U lijkt een heleboel eerder afgeronde procedures gewoon opnieuw te starten.*

*Over lijn 71 is veel te veel gecommuniceerd.*

*Ik klaag niet over de communicatie, want ik zou willen dat er ook over lijn 9 zo gecommuniceerd werd, maar daar hebben omwonenden nog altijd niets over vernomen, terwijl de werken in mei van start gaan. Vreemd toch, als je ziet hoeveel er over de vertraming van lijn 71 meegedeeld wordt.*

*Wat me echter met verstomming slaat, is dat de minister helemaal van nul begint. Was het tot nu toe geleverde werk dan niet goed?*

*Ik wil niet polemiseren, maar er wordt blijkbaar altijd van uitgegaan dat de stad Brussel exclusiviteitsrechten heeft voorbij de Naamsepoort. Ik hoop dat het gewest niet vergeet dat het ook instaat voor de mobiliteit op het grondgebied van de stad Brussel. Ik zie niet in waarom bepaalde gemeenten wat dat betreft meer privileges zouden genieten dan andere.*

borner à communiquer - et, désormais écouter les gens et leur fournir des explications.

C'est après cette concertation que le gouvernement prendra une décision définitive, fin 2015. La préparation de ce dossier demande du temps, mais si nous voulons aboutir, il est préférable de fonctionner de la sorte.

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

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Votre réponse me rassure en même temps qu'elle m'interpelle. Elle me rassure dans la mesure où un ministre a tout à fait le droit de se réapproprier un dossier. Nous reconnaissons là votre mode de fonctionnement, M. Smet, que nous ne contestons pas.

En revanche, votre réponse m'interpelle parce que vous donnez le sentiment qu'il ne s'est rien passé en matière de concertations et de réunions publiques avant votre arrivée. Vous semblez remettre tout le dossier en chantier et relancer une série de procédures qui ont déjà eu lieu.

Ces études, si elles ont été réalisées, ont-elles abouti à un certain nombre de conclusions ? Votre réponse donne l'impression que vous allez reprendre ce dossier à partir de zéro.

Le dossier du tram 71 a fait l'objet d'une "surcommunication" impressionnante, notamment à travers un guichet d'information, un site internet uniquement dédié au tram 71, des journaux, etc.

Je ne me plains pas de la communication, que j'appelle de mes vœux dans le cadre d'un chantier tel que celui de la ligne 9, sur lequel les citoyens n'ont toujours reçu aucune feuille d'information, que cela soit de la Région ou de la STIB, alors que le chantier commence au mois de mai ! Là, rien ne se passe, faute de moyens. C'est assez étonnant, car sur la tramification du 71, on "surcommunique".

Ce qui me laisse pantois, bien que l'on reconnaisse l'existence des études et des réunions avec de multiples interlocuteurs (riverains, commerçants, commune), c'est que le ministre, à qui je reconnais néanmoins pleinement le droit de se réapproprier les dossiers, décide de tout recommencer. Est-ce parce que tout ce qui a été fait l'a été de travers ?

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *We hebben ons altijd gekant tegen een overstap aan de Naamsepoort en uit de dossiers die tijdens de vorige regeerperiode beschikbaar waren voor het grote publiek blijkt dat er een tweede fase zou volgen. Uw bewering dat Ecolo Elsene in twee wil snijden, klopt dus niet, mevrouw Teitelbaum.*

*Als u goed geluisterd had of mijn woorden niet verdraaid had om uw MR-propaganda te verkopen, zou u dat geweten hebben. Wij willen dat iedereen zijn zeg mag doen, ook de gebruikers van het openbaar vervoer!*

*Ik herinner me dat de gebruikers tijdens de vorige regeerperiode via brochures in de bussen geïnformeerd werden over de vergaderingen die plaatsvonden. Ditmaal heb ik er geen gezien.*

*Mijnheer de minister, het verbaast me dat u bereid bent het hele project over een andere boeg te gooien. U zegt dat de eerdere studies niet ernstig waren. De beste manier om een project af te voeren - en ik denk dat u dat van plan bent omdat uw partners ertegen zijn - is op zoek gaan naar excuses om het op de helling te zetten.*

*Nochtans staat het project in het regeerakkoord. U zegt altijd dat er eindelijk wat van moet komen. Bent u bijvoorbeeld bereid om de tunnel onder de Reyerslaan opnieuw te bekijken? Natuurlijk niet. U zult zeggen dat de beslissing genomen is!*

*Hier gaat het om dezelfde situatie en u lijdt aan de*

Enfin, je ne voudrais pas polémiquer, mais on a toujours l'air de considérer qu'au-delà de la Porte de Namur, c'est la Ville de Bruxelles qui a l'exclusivité. J'espère que la Région considère que sa mission en matière de mobilité reste pleine et entière sur le territoire de la Ville de Bruxelles, qui est une commune comme une autre. Même si l'on ne peut pas traiter certains quartiers historiques de la même manière que d'autres quartiers, je ne vois pas pourquoi on prend plus d'égards pour certaines communes que pour d'autres. Pleine et entière, la Région ne comprend pas de sous-territoires régionaux, surtout en matière de mobilité.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Nous avons toujours été contre une rupture de charge à la Porte de Namur et, sous la précédente législature, il eût suffi d'une petite lecture des dossiers disponibles pour le grand public pour constater qu'une phase 2 était prévue. Donc, Mme Teitelbaum, il est faux de dire qu'Ecolo voulait couper la commune d'Ixelles en deux !

Si vous aviez écouté ce que j'ai dit, ou ne l'aviez pas réinterprété à votre sauce pour pouvoir pratiquer la désinformation que le MR ixellois mène depuis le début, vous l'auriez su. Nous sommes pour la participation de tous. En effet, les usagers des transports publics ont aussi le droit d'être entendus !

Je me souviens que, pour les réunions publiques organisées sous la précédente législature concernant, entre autres, le boulevard Général Jacques et l'avenue Adolphe Buyl, des prospectus étaient disponibles dans les bus pour avertir les utilisateurs des réunions auxquelles ils pouvaient assister. Je n'en ai pas vu cette fois-ci.

M. le ministre, ce qui m'étonne dans votre réponse, c'est que vous êtes prêt à changer ce projet qui se trouve dans l'accord de gouvernement et a déjà été entamé. Vous nous expliquez que les études réalisées auparavant n'étaient pas très sérieuses et qu'il faut en effectuer de nouvelles. Le meilleur moyen pour enterrer un projet - je pense que c'est ce que vous essayez de faire, parce qu'il déplaît à vos partenaires -, c'est de louvoyer, de chercher des prétextes pour tout remettre en cause, reprendre

*Brusselse ziekte: een groot project komt nooit ten uitvoer als we telkens van voren af aan beginnen.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Het dossier is zeven jaar geleden ter tafel gekomen.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Ja en nu wordt het op de helling gezet. Dat is de Brusselse ziekte: de onderhandelingen beginnen opnieuw. Enkele jaren geleden weigerde de gemeente in kwestie categoriek om eenrichtingsverkeer in te voeren op de Elsensesteenweg om de bus vlotter te laten rijden.*

*Ik denk echt dat u het project wilt begraven. Het zal er nooit van komen omdat u redenen vindt om het almaar uit te stellen. U zult de mogelijkheid tot vertramming van lijn 95 onderzoeken, maar die doet de ULB niet aan. Lijn 71 is zo'n succes omdat ze de verbinding vormt tussen de ULB, het Flageyplein, de Naamsepoort en het centrum. Het regeerakkoord heeft in dit dossier duidelijk niet dezelfde waarde als in andere. Ik maak me grote zorgen.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Laten we dan ook terugkomen op de heraanleg van de Buyllaan, want daar is ook nog niets gebeurd.*

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De hele buurt was tegen dat project.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Wie maakte er een slecht project van?*

tout à zéro.

Pourtant, ce projet se trouve dans votre accord de gouvernement. Vous dites toujours qu'il faut qu'un projet soit enfin mis sur les rails. Êtes-vous prêt à rediscuter le tunnel du boulevard Reyers, par exemple ? Bien sûr que non, car vous allez dire que la décision a déjà été prise !

Ici, la situation est identique. Vous êtes dans le mal bruxellois : aucun projet d'envergure n'aboutira dans cette Région si, à chaque fois, l'ouvrage est remis sur le métier.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le dossier a été mis sur la table il y a sept ans, en 2008.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Oui, et il est remis en cause. Nous sommes bien dans le mal bruxellois : les pourparlers vont reprendre, comme les discussions avec la commune. Je rappelle qu'il y a quelques années, ladite commune a catégoriquement refusé la création d'un sens unique sur la chaussée d'Ixelles qui devait permettre aux bus d'avancer. Il s'agit peut-être d'un détail, mais choisissez vos interlocuteurs !

Selon moi, vous cherchez à enterrer le projet. Il ne se concrétisera jamais, parce que vous allez trouver de bonnes raisons de tergiverser. Vous examinerez la possibilité de tramifier le bus 95, lequel ne dessert par l'ULB. L'intérêt de la ligne 71 est qu'elle assure la liaison entre l'ULB, la place Flagey, la Porte de Namur et le centre. C'est son tracé unique qui fait son succès. Sans cela, les usagers prendraient le 25 et le 94. Votre accord de gouvernement n'a manifestement pas la même valeur pour ce dossier que pour d'autres. Nous savons que certains de vos partenaires ne défendent pas ce projet. Je nourris donc de vives inquiétudes.

*(Remarques de M. Smet)*

Alors, revenons aussi sur le réaménagement de l'avenue Buyl, pour lequel rien n'est fait.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Toute la population était contre le projet.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Qui a modifié le projet pour qu'il devienne mauvais ?

*Volgens mij offert u liever het openbaar vervoer op dan andere vervoerswijzen.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *We zijn uiteraard niet van plan om reeds uitgevoerde studies over te doen. Bepaalde studies ontbraken echter nog, en we willen een begrijpelijk en objectief dossier samenstellen. Als we uiteindelijk tot een betere oplossing komen voor het openbaar vervoer en de levenskwaliteit, is dat des te beter. Ik zou niet zoveel moeite doen als ik er niet in geloofde. Anders voeren we het project uit zoals het nu is.*

*Het dossier werd in 2008 opgestart en het is inmiddels 2015. Er kan dus nog wel een jaar bij, zeker als we de situatie daardoor kunnen objectiveren en een sereen debat kunnen voeren. Er bestaat immers nog steeds geen consensus.*

*De politiek moet een beslissing nemen, maar de burger heeft recht op duidelijke informatie. We moeten rekening houden met wat er al is, en een goed dossier met duidelijke elementen samenstellen. Ik zal dat nog voor de zomer presenteren, en op basis daarvan kunnen de burgers zich uitspreken. Op die manier kunnen we aan het eind van het jaar met kennis van zaken een beslissing nemen.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Ik zou in de oprechtheid van die aanpak kunnen geloven als ze voor alle dossiers zou*

Selon moi, vous êtes davantage disposé à sacrifier le transport public que tout autre mode de déplacement.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pour éviter tout malentendu, je rappelle que nous ne relançons évidemment pas les études déjà réalisées. Par contre, certaines n'ont pas encore été faites et nous voulons constituer un dossier objectif qui soit compréhensible pour ses partisans comme ses détracteurs. Au terme de notre démarche, si nous trouvons une meilleure solution pour le transport en commun et la qualité de vie, tant mieux ! Si nous n'en trouvons pas, notre option est claire : la tramification.

Je ne perdrais pas mon temps à opérer tant de démarches si je ne croyais pas en la possibilité d'améliorer le dossier. Il est possible que nous n'y arrivions pas. Mais au moins, on ne pourra rien nous reprocher.

De toute façon, le dossier a été lancé en 2008. Nous sommes en 2015. Une année de plus ne va rien changer. Au contraire, elle va nous permettre d'objectiver la situation et de dépassionner le débat. Sur cette base seulement, nous pourrions opérer le meilleur choix pour le transport en commun de cette ville, mais aussi pour la qualité de vie d'un quartier qui y est liée, en écoutant nos concitoyens. Il n'y a de consensus ni dans un sens, ni dans l'autre.

C'est au pouvoir politique de trancher, mais il faut donner de bonnes explications aux citoyens. Nous devons prendre en considération tout ce qui a déjà été fait et constituer un bon dossier composé d'éléments lisibles. Normalement, je présenterai ce dossier avant l'été, et sur cette base, les citoyens pourront s'exprimer. Nous serons alors bien informés et nous pourrions prendre une décision, au plus tard à la fin de cette année.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je croirais à la bonne foi de la démarche si elle valait pour tous les dossiers. Or, ici, il s'agit d'un traitement particulier,



*worden gebruikt. Het gaat hier evenwel om een speciale behandeling, terwijl dit niet het duurste of meest ambitieuze project van het gewest is.*

*Bovendien is er nog heel wat onduidelijkheid. Het is een goede zaak dat u de mensen wilt informeren, maar niet als u in elk stadium overweegt om op uw beslissingen terug te komen. Dat wakkert de ongerustheid aan.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA**

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

**betreffende "de aanbevelingen uit het IBM-rapport".**

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

**De heer Paul Delva (CD&V).** - Met de Smart Cities Challenge wil het Amerikaanse technologiebedrijf IBM steden of regio's de kans geven om gebruik te maken van de expertise van het bedrijf, teneinde concrete problemen aan te pakken. In dat kader diende minister van Mobiliteit Brigitte Grouwels tijdens de vorige regeerperiode een dossier in over de mobiliteitsproblematiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat kwam uiteindelijk als een van de zeventien winnende projecten uit de bus.

Voor de uitvoering van het project verbleven de afgelopen drie weken zes IBM-specialisten uit Italië, Singapore, de Verenigde Staten, Canada en India in Brussel. Ze moesten tijdens hun verblijf met een frisse blik kijken naar de mobiliteitsproblematiek in ons gewest en een veertigtal interviews afnemen met verschillende

et pourtant ce n'est ni le projet le plus cher, ni le plus ambitieux de la Région.

De plus, il subsiste un formidable flou artistique. Je trouve ça très bien d'informer les gens - on le fait dans toutes les villes françaises où des projets identiques sont menés -, mais pas si on finit à chaque étape par envisager de revenir sur sa décision !

Ce flou et ce traitement particulier laissent planer les pires inquiétudes sur ce dossier.

*- Les incidents sont clos.*

#### **INTERPELLATION 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,**

**concernant "les recommandations  
formulées dans le rapport d'IBM".**

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais)*. - *Avec le Smart Cities Challenge, la société américaine IBM veut faire profiter des villes ou des régions de son expertise pour résoudre des problèmes concrets. Le dossier consacré à la problématique de la mobilité bruxelloise, déposé par Brigitte Grouwels lorsqu'elle était ministre de la Mobilité, fait partie des dix-sept projets lauréats.*

*Pour la mise en œuvre du projet, six spécialistes d'IBM ont passé les trois dernières semaines à Bruxelles, dans le but d'analyser la problématique de la mobilité dans notre Région et d'interviewer une quarantaine d'acteurs concernés.*

*Le financement du projet s'élève à 500.000 euros, sans aucune intervention régionale.*

*Entre-temps, les experts ont terminé leurs travaux*

stakeholders.

De waarde van het project bedraagt 500.000 euro, waaraan het Brussels Gewest niets hoefde bij te dragen.

Inmiddels zijn de werkzaamheden van de experts afgerond en werden de aanbevelingen gebundeld in een eindrapport.

Wat zijn de belangrijkste aanbevelingen van het IBM-rapport?

Wat is uw reactie op elk van die aanbevelingen? Met welke aanbevelingen kunnen we concreet aan de slag? Kunt u de planning toelichten?

Inzake mobiliteit zijn er uiteraard raakvlakken met de bevoegdheden van staatssecretaris Debaets, meer bepaald verkeersveiligheid en Smart Cities.

We kunnen heel wat verbanden leggen tussen de plannen van staatssecretaris Debaets en de aanbevelingen van IBM. Zult u daarover overleg plegen met haar?

Welke vergelijkbare studies van externe partners zitten nog in de pijplijn? Vindt u het een goed idee dat iemand anders eens met een frisse blik naar het Brussels Gewest kijkt?

Wellicht is het nuttig om voor andere beleidsdomeinen ook zo'n project op te starten. Gebeurt dat al?

Wanneer en hoe wilt u gevolg geven aan de studie van IBM?

Leveren de aanbevelingen van IBM voor u iets op? Als dat niet zo zou zijn, is dat jammer van het aanzienlijke bedrag dat het bedrijf in het project investeerde. Hoe wilt u met de aanbevelingen aan de slag gaan?

### *Bespreking*

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het is inderdaad een goed initiatief van mevrouw Grouwels om deel

*et formulé leurs recommandations dans un rapport final.*

*Quelles sont les principales recommandations du rapport d'IBM ?*

*Comment réagissez-vous à celles-ci ? Quelles recommandations pouvons-nous concrètement mettre en œuvre ? À quelles échéances ?*

*Avez-vous l'intention de consulter la secrétaire d'État Debaets, dont les projets rejoignent en plusieurs points les recommandations d'IBM ?*

*Quelles études similaires sont-elles menées par des partenaires extérieurs ? Que pensez-vous de ce regard neuf sur la Région bruxelloise ?*

*Des projets semblables ont-ils été lancés dans d'autres domaines ?*

*Que vous ont appris les recommandations d'IBM ? Quelle suite comptez-vous leur réserver ?*

### *Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je salue l'initiative de Mme Grouwels de participer*

te nemen aan het project. Ik ben blij dat Brussel werd opgenomen op de lijst van IBM.

IBM heeft op 12 maart de aanbevelingen in grote lijnen voorgesteld. Het uitgewerkte eindverslag zal pas binnen drie tot vier maanden worden bezorgd. De tien grote aanbevelingen van IBM betreffen vier specifieke domeinen.

Het eerste domein betreft 'open data'.

Er moet een kader worden geschapen voor open data, ter ondersteuning van de mobiliteit in het gewest. Mobiele technologie moet worden gepromoot om de burgers te betrekken bij het beleid en tegelijk in realtime gegevens te verzamelen.

Het tweede domein betreft de infrastructuur.

Er moet intelligente technologie worden gebruikt om het fileprobleem in te dijken en de capaciteit optimaal en volledig te gebruiken.

Het derde domein betreft de beleving van mobiliteit.

Er moeten communicatiestrategieën worden uitgestippeld waarin de burger centraal staat en er is nood aan een geïntegreerde, multimodale en interactieve digitale omgeving.

Het vierde domein betreft uitvoering en governance.

Er moet een zogenaamde 'vervoersalliantie' tot stand worden gebracht, met als doel in geïntegreerde mobiliteitsdiensten te voorzien die gericht zijn op de burger. De dienstverlening en het gebruik van het openbaar vervoer moeten worden beheerd. Er moet een filetaks voor wagens worden ingevoerd. Er moet met de federale regering worden onderhandeld over een aanpassing van het belastingstelsel voor bedrijfswagens.

Deze maatregelen passen stuk voor stuk in het beleid dat wij voeren. Zo worden steeds meer verkeerslichten aangesloten op de verkeerscentrale, wordt samen met de MIVB nagegaan hoe open data van voertuigen in realtime kunnen worden gedeeld en wordt het platform 'Brussels Smart Mobility' bijeengeroepen.

*au projet IBM.*

*Le 12 mars, IBM a présenté les grandes lignes de ses recommandations, qui portent sur quatre domaines. Le rapport final sera disponible d'ici trois à quatre mois.*

*Le premier domaine concerne la création d'un cadre pour les données publiques, afin d'encourager le recours à la technologie mobile et la contribution active des citoyens.*

*Le deuxième domaine concerne l'infrastructure et l'utilisation des technologies intelligentes pour gérer la fluidité du trafic.*

*Le troisième domaine concerne l'expérience de la mobilité. Il s'agit de définir des stratégies de communication impliquant le citoyen et de développer un environnement numérique intégré, multimodal et interactif.*

*Le quatrième domaine concerne l'exécution et la gouvernance, à travers la mise sur pied d'une "alliance du transport". Le but est d'offrir des services de mobilité intégrés et axés sur le citoyen, d'instaurer une taxe de péage urbain et de modifier le système de taxation des voitures de société.*

*Ces recommandations s'inscrivent toutes dans la politique que nous menons.*

*Favoriser l'accès aux données publiques en matière de mobilité présente des avantages indéniables, tant pour les habitants que pour ceux qui visitent la ville.*

*Ces recommandations se veulent des pistes de réflexion plutôt que des obligations pour la Région bruxelloise. Des accords formels ont été conclus avec IBM, sur la base d'un contrat juridique à part entière.*

*L'initiative d'IBM s'inscrit dans un programme volontaire dont une centaine de villes partout dans le monde ont bénéficié ces trois dernières années dans le contexte des Smart Cities.*

*La secrétaire d'État Debaets et moi-même suivons de près le dossier des Smart Cities. En matière de mobilité intelligente, Brussels Smart Mobility a été mis en place par le CIRB, la STIB, Innoviris et Bruxelles Mobilité afin de fédérer tous les*

Ik geloof ook in de voordelen van open data. Die zullen mogelijkheden creëren die de inwoner en bezoeker van de stad ten goede zullen komen, zeker op het vlak van mobiliteit.

De aanbevelingen zijn denksporen en houden geen verplichtingen of verbintenissen in voor de Brusselse regering. Er werden formele afspraken gemaakt met IBM op grond van een volwaardig juridisch onderbouwd contract.

Het initiatief van IBM maakt deel uit van een vrijblijvend programma waarbij de laatste drie jaar wereldwijd een honderdtal steden onder de loep werden genomen vanuit het perspectief 'Smart City'. Dat is natuurlijk ook interessant voor het bedrijf.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest trekt voluit de kaart van de Smart Cities. Staatssecretaris Debaets en ik werken op dat gebied samen en zullen het dossier van nabij volgen. Intelligente mobiliteit is daar uiteraard een onderdeel van. Daarom hebben het CIBG, de MIVB, Innoviris en Brussel Mobiliteit samen het initiatief genomen om het platform 'Brussels Smart Mobility' in het leven te roepen, met als doel alle instanties op het gebied van mobiliteit (De Lijn, TEC, NMBS, Cambio, Zencars, Villo, BIPT, ITS.be, Espaces-Mobilités, Agoria, Touring, VAB, Sibelga, FOD Mobiliteit, VSGB enzovoort) bij het overleg te betrekken.

Innovatie en het samenbrengen van de openbare diensten, de industrie en de onderzoekswereld, zijn belangrijke pijlers.

We hebben de opdracht gegeven voor een reflectie- en analysefase over de aanbevelingen van IBM en de andere thema's die werden voorgesteld. In april vindt er een vergadering plaats van het overlegplatform. Tijdens die vergadering worden de prioritaire thema's bepaald en door staatssecretaris Debaets en mezelf goedgekeurd. Vervolgens worden er werkgroepen opgericht om de projecten van start te laten gaan in de vorm van zogenaamde 'living labs'. Dat moet in september gebeuren. Het is onze bedoeling om in 2016 met de eerste projecten te starten.

IBM zal in geen enkel opzicht worden betrokken bij de verdere uitwerking van de aanbevelingen, tenzij in dezelfde hoedanigheid en onder dezelfde voorwaarden als om het even welke andere

*prestataires de services de mobilité.*

*L'innovation et la fédération des services publics, l'industrie et la communauté des chercheurs, sont des piliers importants de cette politique.*

*Une phase de réflexion et d'analyse des recommandations d'IBM et des autres thèmes proposés a été lancée à notre initiative. La plateforme de concertation se réunira en avril pour définir les thèmes prioritaires, qui seront ensuite approuvés par Mme Debaets et moi-même. En septembre, les groupes de travail entameront la phase d'expérimentation des projets sous la forme de 'living labs'. La mise en œuvre des projets devrait démarrer en 2016.*

*IBM ne sera en rien associé à la poursuite de l'application des recommandations, sauf au même titre et sous les mêmes conditions que n'importe quelle autre instance en charge d'un marché public. Il va de soi qu'IBM nous transmettra toutes ses informations.*

*Des procédures extrêmement strictes ont été fixées afin de garantir les conditions de concurrence ultérieure. Les déplacements et les contacts des experts IBM étaient soumis à des règles particulièrement strictes. Leur accès à internet était limité aux données consultables par les utilisateurs publics. Un chef de projet spécialement engagé pour l'occasion veillait au respect de cette procédure.*

*Il n'y a pas d'étude similaire en cours.*

*Nous attendons le rapport complet pour avoir plus de détails sur cette initiative à l'intérêt indéniable. Mme Debaets et moi-même unissons nos efforts en vue de concrétiser les actions que nous avons entamées, qui devraient contribuer à améliorer la mobilité à Bruxelles.*

instantie die een overheidsopdracht uitvoert. Het spreekt voor zich dat we alle informatie van IBM zullen ontvangen.

Er werden bijzonder strikte procedures opgelegd om de latere concurrentievoorwaarden te vrijwaren. De verplaatsingen en contacten van de IBM-experts binnen de administratie werden aan uiterst strikte voorwaarden onderworpen, hun toegang tot het internet werd beperkt tot dezelfde rechten als voor publieke gebruikers, ze hadden geen toegang tot het netwerk en kregen alleen inzage in documenten die openbaar ter beschikking waren gesteld. Alles gebeurde onder het strikte toezicht van een speciaal voor de gelegenheid aangestelde projectleider.

Er zitten op dit moment geen andere gelijkaardige studies in de pijplijn.

Het was een bijzonder nuttig initiatief en we wachten op een uitgebreid verslag voor meer details. Mevrouw Debaets en ikzelf zijn reeds aan de slag gegaan en zullen de komende jaren perfect samenwerken om een aantal van die acties in daden om te zetten, wat de dagelijkse mobiliteit in Brussel ten goede moet komen.

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het definitieve verslag krijgen we dus over enkele weken. Inmiddels definiëren u en staatssecretaris Debaets al prioritaire acties.

In hoeverre wordt in het verslag van IBM ingezoomd op de situatie op het terrein in Brussel? Ik kan mij voorstellen dat grote ondernemingen en universiteiten een algemene visie hebben op hoe de mobiliteit in steden beter kan. Dat wordt natuurlijk pas echt interessant als die visie concreet op de problematiek in de steden zelf wordt gericht.

In welke mate zal het definitieve verslag een aantal algemene thema's overstijgen? Als het zich tot die algemene thema's beperkt, zal het immers niet veel zoden aan de dijk brengen. Hoe concreter de voorstellen, hoe beter het Brussels Gewest met het verslag aan het werk kan.

IBM mag inderdaad geen voorkeursbehandeling krijgen. Dat is niet meer dan logisch.

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

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).*- *Le rapport définitif devrait nous parvenir d'ici quelques semaines. Entre-temps, vous définissez des actions prioritaires avec Mme Debaets.*

*Dans quelle mesure le rapport d'IBM se concentre-t-il sur la situation réelle à Bruxelles? Il faut espérer que le rapport définitif ne se limite pas à une série de thèmes généraux. Plus ses propositions seront concrètes, plus la Région bruxelloise pourra le mettre en pratique.*

*Le fait qu'IBM ne bénéficie pas d'un traitement de faveur nous semble tout à fait logique.*

*Les responsables politiques ont intérêt à solliciter une consultance externe de temps à autre. Cette approche se révèle profitable dans le cas présent. Je suis curieux de voir comment vous poursuivrez ce travail en 2016.*

Het is een goede zaak dat we als beleidsmakers af en toe een beroep kunnen doen op extern advies. In dit geval werpt die aanpak in elk geval vruchten af. Hopelijk vinden we in het definitieve verslag concrete voorstellen terug. Ik ben benieuwd hoe u daar in 2016 aan wilt blijven werken en kom er zeker nog op terug.

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**betreffende "de supertrucks op de wegen".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- Een brouwerij uit Leuven gebruikt voor het transport tussen Heverlee en de haven van Antwerpen een zogenaemde supertruck. Het Vlaams Gewest gaf zijn akkoord voor het gebruik van zulke trucks, zogenaamde 'ecocombi's' met een lengte van 25,25 m en een maximaal toegestaan gewicht van 60 ton. Twee ecocombi's kunnen evenveel vracht vervoeren als drie normale vrachtwagens, waardoor het aantal ritten afneemt en dus ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

*Toch leidt de aanwezigheid van dergelijke mastodonten op de weg tot heel wat overlast.*

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

**concernant "la présence de supercamions sur les routes".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- À l'initiative d'un groupe brassicole établi à Louvain a eu lieu la présentation d'un supercamion appelé à circuler sur les routes de Flandre. Ce type de véhicule est destiné à assurer des transports entre Heverlee et le port d'Anvers. La Région flamande a donné son accord pour que circule ce type de camions appelés "écocombis", d'une longueur de 25,25 mètres et d'un poids en charge de 60 tonnes. Le but poursuivi est de remplacer trois poids lourds normaux par deux écocombis, réduisant ainsi le nombre de trajets, et donc les émissions de CO<sub>2</sub>.

Cette affirmation résiste mal à l'inconvénient de la

*Bovendien zou het vervoer tussen Heverlee en Antwerpen perfect via het spoor of de waterwegen kunnen verlopen.*

*Onlangs vroeg dezelfde bierbrouwer, die ook een vestiging in de buurt van Luik heeft, het Waals Gewest om supertrucks op een aantal Waalse wegen toe te staan. De grote vrachtwagens zullen in de toekomst dus over de Waalse en Vlaamse wegen rijden, hoewel er andere transportmethoden denkbaar zijn.*

*Wat gebeurt er als die supertrucks op de Ring terechtkomen en dus ook over het grondgebied van het Brussels Gewest moeten?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - *De gewesten zijn bevoegd voor het vaststellen van de maximale massa's van voertuigen en het gebruik van de weginfrastructuur. Het Brussels Gewest heeft de materie niet gereguleerd en staat geen ecocombi's toe op zijn grondgebied.*

*Ook het Waals Gewest heeft daarvoor geen regelgevend kader uitgewerkt. Het proefproject van het Vlaams Gewest is strikt gereguleerd en werd beperkt tot twee jaar en maximaal tien routes. Wegens praktische en veiligheidsredenen mogen de ecocombi's de Brusselse Ring niet op. Ze mogen evenmin door de bebouwde kom rijden.*

*Ik wil dan ook geen initiatieven nemen om dergelijke vrachtwagens op de Brusselse Ring toe te laten.*

présence de tels mastodontes sur le réseau routier, alors que le transport entre le centre de production brassicole d'Heverlee et Anvers pourrait générer moins de nuisances si l'on favorisait le recours au transport par le rail, voire la voie d'eau, comme le pratique un grand groupe français d'eau minérale qui a fait le choix d'un transport par rail, suivi d'un transport par la voie d'eau pour ses exportations.

Plus récemment, le même groupe brassicole, qui dispose d'une unité de production dans la région liégeoise, a sollicité la Région wallonne pour autoriser les supercamions à circuler sur certains axes routiers wallons.

Ces gros engins lourds vont donc à l'avenir se retrouver sur les routes de Wallonie et de Flandre, s'ajoutant aux flots de véhicules moins encombrants, alors que des solutions alternatives par la voie d'eau ou le rail pourraient être envisagées, comme le font d'autres groupes importants établis dans d'autres pays européens, diminuant ainsi les encombrements et la pollution sur les routes.

Vu l'autorisation tant de la Région flamande que de la Région wallonne, que se passera-t-il si les écocombis circulent sur le ring et viennent inévitablement emprunter une portion de route située en Région de Bruxelles-Capitale ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - Les compétences relatives aux masses des véhicules et à l'utilisation des infrastructures routières appartiennent aux Régions. La Région bruxelloise n'a pas réglementé la matière, ni donné son accord sur la mise en circulation d'écocombis sur son territoire. Ceux-ci ne peuvent pas circuler sur les routes bruxelloises.

La Région wallonne n'a pas non plus élaboré de cadre réglementaire à cet effet. Le projet pilote de la Région flamande est strictement réglementé, limité à deux ans et un maximum de dix itinéraires. Pour des raisons pratiques et de sécurité, ces écocombis ne sont pas autorisés à emprunter le ring de Bruxelles, ni à circuler en agglomération.

Par conséquent, je n'ai pas l'intention de prendre une initiative pour autoriser de tels camions à rouler sur le réseau routier bruxellois à l'avenir.

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (*in het Frans*).- *Dat stelt me gerust.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

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

betreffende "de nieuwe internetsite  
'Velodossier'".

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

**Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF)** (*in het Frans*).- *Sinds 4 februari staat de website Velodossier online. Deze interactieve website heeft tot doel de veiligheid van fietsers te bevorderen door de plaatsen waar het gevaarlijk fietsen is in kaart te brengen. Het is de bedoeling om aan de hand van dit overzicht nieuwe fietspaden aan te vragen of desnoods gerechtelijk af te dwingen bij het Brussels Gewest. Er zijn momenteel 55 plaatsen in kaart gebracht, maar het aantal kan toenemen op basis van verdere bijdragen van burgers.*

*Net voor de lancering van de website had u beslist om het gewestelijk budget voor het fietsbeleid te verdubbelen en een echt fietsnetwerk aan te leggen. De toename van het aantal fietspaden is ook gerechtvaardigd door het toenemend aantal fietsers: in 2014 waren er 28% meer fietsers dan het voorgaande jaar.*

*Kent u deze website en staat u ermee in contact? Hebt u erover nagedacht om samen te werken om uw projecten te optimaliseren en beter in te spelen op de behoeften van de fietsers? Houdt u rekening*

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je suis rassuré par votre réponse et vous en remercie.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

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

concernant "le nouveau site internet  
'Vélocossier'".

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

**Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF).**- Depuis le 4 février 2015, un nouveau site internet baptisé Vélocossier a fait son apparition sur le web. Entièrement interactif, il a pour objectif de faire avancer la cause et surtout la sécurité des cyclistes, en cartographiant les différents passages jugés dangereux pour ceux qui se déplacent à vélo à Bruxelles. Sur la base de ces constats, l'idée est de demander à la Région l'installation de nouvelles pistes cyclables et, à défaut, de l'y forcer juridiquement.

L'initiateur du site reconnaît s'être inspiré d'une décision judiciaire obtenue par une association de cyclistes français à Valence. Celle-ci a obtenu du juge qu'il contraigne la ville à aménager une nouvelle piste cyclable.

Il rappelle les promesses faites par le ministre de la Mobilité en 2005, de doubler, d'ici 2009, chaque artère régionale d'une piste cyclable, ce qui est loin d'être le cas.

D'autre part, le site propose une carte interactive de la Région bruxelloise. On y trouve les endroits



*met de problemen waar de website melding van maakt?*

*Een van de doelstellingen van de website is het gerechtelijk afdwingen van fietspaden. Hebt u contact opgenomen met juristen om in te schatten of dit initiatief kans heeft op slagen? Hebt u de nadelige gevolgen geëvalueerd die een proces zou kunnen hebben voor het imago van het gewest? Hebt u er rekening mee gehouden dat het gewest veroordeeld zou kunnen worden tot het betalen van een schadevergoeding?*

*In welk stadium bevindt de aanleg van nieuwe fietspaden zich momenteel? Kunt u ons de precieze kalender meedelen?*

répertoriés comme particulièrement dangereux pour les utilisateurs de vélo. Ceux-ci sont actuellement au nombre de 55, mais ce chiffre est destiné à évoluer en fonction des témoignages de chacun.

Peu avant le lancement de ce site, vous avez décidé de doubler le budget régional consacré au vélo et prévu la création d'un véritable réseau cyclable à Bruxelles. L'augmentation du nombre de pistes cyclables est d'autant plus justifiée qu'on constate, depuis 2014, une réelle augmentation du nombre de cyclistes par rapport à l'année précédente, soit 28%.

Êtes-vous au courant de l'existence du site Vélodossier et avez-vous eu des contacts avec son initiateur ? Avez-vous réfléchi à la possibilité de travailler conjointement avec ce site afin d'optimiser les projets de nouvelles pistes cyclables et de rencontrer au mieux la réalité et les soucis quotidiens des cyclistes à Bruxelles ? Y a-t-il une adéquation entre vos projets et les problèmes mentionnés sur ce site ?

Comme évoqué, un des objectifs du nouveau site serait de contraindre, par voie judiciaire, les autorités à créer de nouvelles pistes cyclables. Avez-vous pris contact avec des juristes ou des spécialistes afin de déterminer les chances que pourrait avoir une telle action d'aboutir ? Avez-vous évalué les conséquences néfastes qu'un tel procès pourrait avoir sur l'image de la Région bruxelloise ? Avez-vous envisagé les risques d'une condamnation de la Région à des dommages et intérêts dans une action en responsabilité intentée par des cyclistes ?

Enfin, à quel stade la création de nouvelles pistes cyclables à Bruxelles en est-elle ? Pouvez-vous me communiquer un calendrier précis à ce sujet ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb net als u kennis genomen van de website Velodossier, maar heb nog geen contact gehad met de beheerders ervan. In het kader van de Bypad-audit heeft Brussel Mobiliteit aan een adviesbureau gevraagd om de prioriteiten inzake fietspaden vast te stellen op basis van een methode die in enkele Amerikaanse steden wordt gebruikt.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Comme vous, j'ai pris connaissance de l'initiative citoyenne du site Vélodossier, dès le lancement du projet de financement participatif. Nous n'avons pas encore eu de contact direct avec les initiateurs de cette initiative.

Dans le cadre de l'audit Bypad, Bruxelles Mobilité

*Deze methode kent een score toe aan de befietsbaarheid van de gewestelijke fietsroutes (GFR), het fiets-GEN en de gewestwegen.*

*Dit alles werd in kaart gebracht en vergeleken met de studies van het Fietsobservatorium, dat de trajecten heeft geanalyseerd die fietsers gebruiken. De fietsersverenigingen werden daarvoor geraadpleegd. Men kan dus niet beweren dat men niet tegemoet komt aan de behoeften van de fietsers.*

*Ik heb niets tegen dit burgerinitiatief, maar ik vind dat men het parlement of de regering moeten laten beslissen in plaats van een beroep te doen op de rechtbank. Het zijn de politici die de wetten goedkeuren die de rechters moeten doen naleven en niet andersom. Persoonlijk werk ik liever samen met verenigingen. Ik zal wel rekening houden met de meldingen op de website om prioriteiten te stellen.*

*De gewestwegen worden momenteel geanalyseerd op basis van de beschikbare breedte en de functie van de verschillende assen met een 'kwaliteitsmatrix' die de behoeften op het vlak van befietsbaarheid per type weg vaststelt. Een lokale weg vereist bijvoorbeeld geen specifieke aanleg, een gemeentelijke weg vereist ten minste een afgeijnd fietspad en een stadsweg vereist een gescheiden fietspad. Niet alle soorten fietspaden kunnen op alle wegen worden aangelegd.*

*Momenteel richten we ons op fietspaden in het kader van het fiets-GEN. Dat dossier gaat goed vooruit en ik hoop dat we onze conclusies in dat verband snel kunnen bekendmaken.*

a demandé à un bureau d'études d'identifier les priorités d'aménagements cyclables à réaliser, en se basant sur une méthode utilisée dans certaines villes américaines. Cette méthode attribue un score de cyclabilité par tronçon pour la totalité des réseaux cyclables. Nous avons ainsi analysé la cyclabilité du réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR), du réseau express régional vélo (RER-vélo) et du réseau des voiries régionales.

Ensuite, cette cartographie a été croisée avec les études de l'Observatoire du vélo qui a analysé les trajets réellement utilisés par les cyclistes bruxellois. Pendant toute l'étude, les associations de cyclistes ont été consultées. On ne peut donc pas dire que l'analyse ne rencontre pas les besoins des cyclistes.

Je n'ai rien contre cette initiative car elle est citoyenne, mais je trouve qu'il faut laisser la décision au parlement et au gouvernement plutôt que de faire appel au tribunal. L'Histoire nous a montré que les gouvernements de juges n'étaient pas souhaitables, et mon ADN de juriste se refuse à ce que les juges décident pour les hommes politiques. Ces derniers décident de lois que les juges ont pour mission de faire appliquer.

Pour ma part, je préfère travailler avec les associations. Bien sûr, les éléments mis à disposition sur le site internet seront pris en considération lors de la priorisation des projets.

Une étude sur la spécialisation des voiries est en cours d'analyse du réseau régional en confrontant la largeur disponible et la fonction des différents axes avec une "matrice de qualité" qui définit les besoins en cyclabilité par typologie de voirie. Par exemple, une voirie locale ne nécessite pas d'aménagement spécifique, une voirie interquartier, au moins une piste marquée, et une voirie métropolitaine, une piste séparée. Toutes les voiries ne permettent pas d'accueillir tous les modes. Lors de la formation du gouvernement, la décision fut prise de se diriger davantage vers une spécialisation, toutes les voiries bruxelloises ne permettant pas à tous les modes de s'y déployer.

Actuellement, notre attention se porte sur les pistes cyclables dans le cadre du RER-vélo. Nous avançons fort bien dans ce dossier et j'espère que nous pourrons vous informer très bientôt de nos conclusions.

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

**Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF)** *(in het Frans).*- *Het lijkt wel een modefenomeen om naar de rechter te stappen wanneer burgers vinden dat het geweest zijn verplichtingen niet nakomt. Denk maar aan het dossier van de vliegtuighinder. Fietsers die betrokken raken bij een ongeluk kunnen via de website misschien bewijzen verzamelen en naar de rechter stappen, die op zijn beurt tegen het geweest zou kunnen optreden. Houdt dat geen risico in?*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

**betreffende "de overname van het beheer van de bushokjes door de MIVB".**

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** *(in het Frans).*- *Artikel 16, alinea 3 van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalt dat de MIVB langs gewestelijke, provinciale of gemeentelijke wegen uitrusting mag plaatsen die nodig is om haar netwerk te exploiteren. De details over die uitrusting zijn terug te vinden in een bijzonder bestek.*

*De MIVB beheert momenteel de bushokjes van*

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

**Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF).**- Je voulais dire un mot au sujet de l'intervention des juges. Vous avez bien vu ce qui s'est passé à Bruxelles au sujet des avions. C'est un peu dans l'air du temps de recourir à la justice et de demander, généralement par voie d'astreintes, d'opérer des modifications quand on estime que la Région n'a pas accompli ses obligations. N'est-ce pas un risque auquel nous nous exposons ici ? Un ensemble de cyclistes victimes d'accidents pourraient, grâce à ce site, récolter des preuves suffisantes pour aller en justice et obtenir qu'un juge contraigne la Région, peut-être par voie d'astreintes, à le faire ? J'attire votre attention sur ce point parce que cette réaction est très à la mode.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

**concernant "la reprise de la gestion des abribus par la STIB".**

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

**M. Hervé Doyen (cdH).**- L'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale prévoit en son article 16 alinéa 3 que, moyennant l'autorisation de l'exécutif, donnée après avis de la ou des communes concernées, la société est habilitée à établir ou faire établir sur les voiries régionales, provinciales et communales, les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau et leurs accessoires, tels qu'ils sont désignés dans le cahier spécial des charges aux endroits qu'elle détermine et, le cas

*sommige Brusselse gemeenten.*

*De meeste gemeenten ontvingen onlangs een brief van de MIVB. Daarin stond dat ze de bushokjes langs gewest- en gemeentewegen weer zelf moesten beheren, dat de MIVB een nieuwe openbare aanbesteding organiseert die in de loop van 2015 wordt toegekend, en dat er een overgangs-overeenkomst komt met gemeenten waarvan het contract met de privédiensverlener dit jaar nog niet afloopt.*

*Kunt u het artikel in kwestie duiden? Kunt u me zeggen hoeveel vrijheid gemeenten krijgen bij het afsluiten van akkoorden met de MIVB? Kunnen ze weigeren om een overeenkomst te sluiten?*

*Zal de MIVB een deel van de geïnde retributies terugbetalen aan de gemeenten als de overgangs-overeenkomst ten einde loopt?*

*Waarom wordt dat artikel van de ordonnantie nu ten uitvoer gebracht, terwijl het al jaren bestaat?*

*Waarom worden de gemeenten pas op de hoogte gebracht nadat de procedure voor de openbare aanbesteding al van start is gegaan?*

*Voor de ruimtelijke ordening en de samenhang zou het goed zijn om alle bushokjes door de MIVB te laten beheren. U weet toch dat de twee belangrijkste concessiehouders die straatmeubilair leveren momenteel contacten leggen met de gemeenten om het project te proberen kelderen? Wat kunnen we daartegen beginnen?*

échéant, selon les modalités définies par ledit cahier des charges.

La STIB gère actuellement les abribus de certaines communes bruxelloises.

La plupart des communes ont récemment reçu un courrier de la STIB indiquant :

- que le gouvernement régional les a chargées de se réappropriier les arrêts et abris établis sur les voiries régionales et communales ;

- que la STIB a lancé un marché, actuellement en cours, qui sera attribué à un prestataire dans le courant de l'année 2015 ;

- qu'une convention de transition sera conclue avec les communes dont le contrat avec le prestataire privé n'arrive pas à échéance en 2015.

M. le ministre, pouvez-vous me donner plus de précisions sur l'article précité de l'ordonnance et sur sa mise en œuvre ? Pouvez-vous également m'indiquer la marge de manœuvre dont bénéficient les communes quant à la conclusion de conventions avec la STIB ? Peuvent-elles, si elles le souhaitent, accepter ou refuser de conclure ces conventions ?

Enfin, la STIB compte-t-elle rétrocéder une partie de la redevance perçue aux communes lorsque la convention de transition sera arrivée à échéance ?

Pourquoi mettre cet article de l'ordonnance en œuvre aujourd'hui alors que la possibilité pour la STIB d'établir les abribus sur les voiries régionales, provinciales et communales existe depuis plusieurs années ?

Par ailleurs, le caractère tardif de cette démarche est interpellant. Pourquoi adresser un courrier aux communes alors que le marché de la STIB est déjà lancé ?

En conclusion, il serait de bon aloi en termes urbanistiques et de cohérence que l'ensemble de la gestion des abribus soit confié à la STIB. Vous n'êtes cependant pas sans savoir que les deux principales sociétés concessionnaires sont plutôt voraces et prennent actuellement contact avec les communes pour faire échouer ce projet. Quelles sont nos marches de manœuvre par rapport à cela ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - *Het artikel waar u naar verwijst, bepaalt inderdaad dat de MIVB de openbare ruimte gratis mag gebruiken om er onder andere bushokjes te plaatsen. Die zijn immers belangrijk voor de kwaliteit van de dienstverlening aan de passagiers.*

*Daarom heeft het gewest zich er in het beheerscontract 2013-2017 toe verbonden de MIVB te steunen in haar onderhandelingen met de gemeenten. Het is de bedoeling dat de MIVB alle bushokjes op gemeente- en gewestwegen zelf gaat beheren. De MIVB heeft er zich op haar beurt toe geëngageerd om dat beheer beter aan te pakken. Daartoe worden er openbare aanbestedingen georganiseerd, op basis van het in 2011 vastgelegde gewestelijke model.*

*De MIVB en het gewest willen passagiers in comfortabelere omstandigheden laten wachten. Daartoe moeten er voldoende bushokjes worden geplaatst, die uitgerust zijn met schermen die de wachttijden aangeven en met ticketautomaten. De haltes van het openbaar vervoer moeten duidelijk herkenbaar zijn.*

*De gemeenten mogen hun huidige contracten na afloop niet meer verlengen. Het is wel degelijk de bedoeling om een deel van de retributies via een definitieve conventie over te maken, maar dat hangt af van het aanbod, want de MIVB moet de bushokjes over twaalf jaar afschrijven en rekening houden met de belastingen.*

*De MIVB heeft tot nu toe vijf akkoorden gesloten met gemeenten. Drie gemeenten hebben het beheer van de bushokjes zonder tegenprestatie toegekend aan de MIVB en met andere zijn er onderhandelingen gaande. De onderhandelingen zijn gestart op basis van de einddata van de huidige contracten en hebben dus niets te maken met de datum waarop de aanbesteding voor de levering van de bushokjes van start ging. De aanbesteding van de MIVB is een typeakkoord waarnaar teruggegrepen wordt wanneer gemeentecontracten aflopen. Ze geldt voor twaalf jaar.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - L'article 16 de l'ordonnance de 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région indique en effet que la STIB dispose gratuitement de l'espace public pour y établir les équipements nécessaires à l'exploitation du transport public. Parmi ces équipements figurent les arrêts et abris de surface, qui font partie intégrante du système de transport et influencent fortement la qualité des services offerts et perçus par les voyageurs. Le cahier des charges de 1996 régit la STIB conformément à cette ordonnance.

C'est la raison pour laquelle, dans le contrat de gestion 2013-2017, la Région s'est engagée à soutenir la STIB dans ses négociations avec les communes en vue de la réappropriation par la STIB de la gestion des abris établis sur les voiries communales et régionales. La STIB s'est en outre engagée à veiller à ensuite optimiser la gestion des abris. Cette optimisation passe notamment par la passation de marchés en vue de la pose d'abris standardisés, sur la base d'un modèle régional établi en 2011.

L'objectif de la STIB et de la Région est d'améliorer les conditions d'accès et d'attente aux arrêts en les dotant d'un nombre suffisant d'abris, équipés en afficheurs de temps d'attente et en distributeurs de tickets et répondant à une image qui les identifie comme arrêts de transports publics.

Les communes ont la possibilité de maintenir leurs contrats en cours jusqu'à échéance, mais ne doivent pas conclure de contrats de prolongation à la fin de ceux-ci. L'intention est bien de verser une partie de la redevance perçue au travers d'une convention définitive, mais ce sera en fonction de l'offre, la STIB devant en effet amortir les abris en douze ans et tenir compte des taxes.

La STIB a, à ce jour, conclu cinq conventions avec les communes, dans lesquelles des modalités de partage des redevances sont établies. Trois communes ont confié à la STIB la gestion des abris sans contrepartie et les négociations sont en cours avec plusieurs autres. Ces démarches ont été entamées en fonction du calendrier de fin de contrat de chaque commune, et non en fonction de la date d'attribution du marché visant à désigner le fournisseur de l'abri standardisé. Le type de

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**betreffende "de daling van de controles op  
het MIVB-net in 2014".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG  
VAN DE HEER ERIC BOTT,**

**betreffende "een nieuw type fraude op de  
MIVB-netten".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (*in het Frans*).- *Hoewel het aantal reizigers op het MIVB-net alsmäär stijgt, hebben we vernomen dat er in 2014 minder zwartrijders zijn betrapt. Volgens de MIVB komt dat omdat er meer controles in de bussen en trams zijn uitgevoerd.*

*Dit is een weinig overtuigend argument, te meer omdat het aantal controleurs sinds 2011 met 45% is toegenomen, van 79 tot 115 voltijdse equivalenten. Het aantal processen-verbaal is daarentegen gedaald met 21%.*

*Ik ben geneigd om een totaal andere conclusie te trekken, namelijk dat het aantal controles is verminderd, waardoor het aantal processen-verbaal is gedaald van 74.010 in 2013 tot 58.576 in 2014. Bovendien zijn de inkomsten teruggelopen van 8,6 miljoen euro in 2013 tot 7,2 miljoen euro in 2014.*

marché lancé par la STIB est un contrat-cadre, auquel il sera fait appel à mesure de la cession des contrats par les communes, et ce pendant douze ans.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN  
GOIDSENHOVEN**

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

**concernant "la diminution des contrôles sur  
le réseau de la STIB en 2014".**

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. ERIC  
BOTT,**

**concernant "un nouveau type de fraude sur  
les réseaux de la STIB".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Alors que le nombre de voyageurs se fait de plus en plus important sur le réseau de la STIB, on apprend que le nombre de voyageurs soumis à un contrôle a diminué en 2014. L'explication fournie par la STIB à cette régression du nombre de contrôles tiendrait dans un contrôle plus étendu dans les bus et trams, ayant ainsi une incidence sur le nombre moins élevé de voyageurs pris en infraction de paiement.

Cette explication est peu convaincante d'autant plus que la STIB annonce que depuis 2011 le nombre d'agents dédiés aux contrôles a crû de 45% pour atteindre une moyenne de 115 équivalents temps plein contre 79 il y a trois ans. De façon très cartésienne, d'une part, le nombre d'agents préposés au contrôle a augmenté en l'espace de deux ans de plus de 45% et, d'autre part, le nombre de procès-verbaux rédigés a chuté de 21%.

Je suis tenté d'arriver à une conclusion toute

*Het is verwonderlijk dat de MIVB bepaalde inkomsten aan haar neus voorbij laat gaan. Hoe komt het dat er minder controles zijn, terwijl het aantal controleurs aanzienlijk is toegenomen?*

*Sommige mensen frauderen aan de toegangspoortjes in de metro. Welke stations zijn uitgerust met een controle aan de uitgang? Welke inkomstenstijging heeft de MIVB opgetekend sinds de plaatsing van de toegangspoortjes?*

**De voorzitter.**- De heer Bott heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

**De heer Eric Bott (FDF)** (in het Frans).- *Volgens een artikel in La Capitale van vrijdag 27 februari 2015 is er een nieuwe vorm van fraude opgedoken, die uit Scandinavië zou zijn overgewaaid. Enkele voorbeeldfilmpjes zijn op YouTube terug te vinden. De techniek is eenvoudig: de fraudeurs steken een trui over het toegangspoortje en bewegen die voor de detector om het poortje te doen opengaan.*

*De MIVB zegt al jaren bekend te zijn met die techniek, maar volgens haar gaat het maar om een randverschijnsel in Brussel. Ze heeft wel de video laten zien aan de veiligheidsdienst.*

*Hoe wordt tegen dit soort fraude opgetreden? Wordt er overwogen om de personen te veroordelen die dit filmpje op het internet hebben geplaatst?*

*Moeten wij, meer in het algemeen, geen ander systeem voor de betaling van de boetes overwegen, aangezien vandaag maar 35% van de boetes betaald wordt?*

différente et d'en déduire que le nombre effectif de contrôles sur le réseau connaît une fréquence moins élevée se traduisant par une diminution des procès-verbaux qui passent de 74.010 en 2013 à 58.576 en 2014. Ceci se traduit par des recettes en baisse soit 7,2 millions d'euros en 2014 par rapport à 8,6 millions d'euros d'amendes à recouvrer en 2013.

On ne peut qu'être surpris que la STIB, qui bénéficie d'un montant important de dotation, puisse laisser certains postes de recettes s'échapper, ce qui a inévitablement des conséquences sur la qualité de l'offre. Comment justifier une réduction du nombre de contrôles sur le réseau de la STIB en 2014 alors que le personnel chargé des contrôles a vu son effectif augmenter de l'ordre de 45% ?

Alors que certaines fraudes sont observées aux portillons d'accès des métros, combien de stations sont-elles pourvues d'un contrôle à la sortie des stations ? La STIB dispose-t-elle de chiffres montrant l'amélioration du nombre de perceptions dans les stations de métro, compte tenu de l'existence de portillons d'accès ?

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

**M. Eric Bott (FDF).**- Un article paru dans La Capitale ce vendredi 27 février évoque l'apparition progressive d'un nouveau type de fraude, appelée laconiquement "la fraude au foulard suédois". Certaines séquences dites "d'exemples" de cette duperie importée de Scandinavie sont visibles sur YouTube. L'idée est simple : passer un pull par-dessus le portique, le faire glisser devant le détecteur pour simuler une présence et ainsi ouvrir le passage.

En réaction à cet article, la STIB a fait la déclaration suivante : "Nous connaissons cette technique depuis plusieurs années, mais le phénomène demeure marginal à Bruxelles. Nous avons néanmoins transmis la vidéo à notre service de sécurité pour sensibiliser les agents à la fraude."

Plusieurs points restent néanmoins interpellants.

Quels moyens peuvent-ils être mis en œuvre pour stopper ce type de fraude ? Ne faudrait-il pas envisager de condamner ceux qui ont posté cette

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Het inningspercentage van 35% komt overeen met de betalingen die zijn ontvangen tijdens het jaar waarin de boete werd uitgeschreven. Het totale inningspercentage bedraagt ongeveer 53%. Om dat percentage te verhogen, onderzoeken wij de mogelijkheid om administratieve boetes in te voeren. Wij zullen binnenkort een ontwerp van ordonnantie in die zin indienen.*

*De daling van het aantal controles tussen 2013 en 2014 is te wijten aan twee factoren. Ten eerste is de focus van de controles verlegd van de metro, waar er toegangspoortjes zijn, naar de trams en bussen. Daardoor werden minder reizigers gecontroleerd, maar de controles waren beter verspreid over het hele netwerk. Bovendien is het gemiddeld aantal gecontroleerde haltes per dag met 29% gestegen tussen 2011 en 2014.*

*Ten tweede hebben er in 2014 meerdere uitzonderlijke evenementen plaatsgehad, zoals het bezoek van president Obama en de wereldbeker voetbal. De controleurs werden toen voor veiligheidstaken ingezet. Om al die redenen zijn er minder processen-verbaal opgesteld.*

*Ook de verhouding tussen het aantal processen-verbaal en het aantal gecontroleerde reizigers is gedaald van 4,54% in 2012 tot 3,55% in 2014.*

*Momenteel zijn dertien stations uitgerust met check-outpoortjes, wat de fraude in die stations heeft verminderd. Dankzij de toegangspoortjes in de metrostations zijn de ontvangsten met 2% gestegen.*

*Het aantal controleurs is niet met 45% toegenomen tussen 2013 en 2014, maar tussen 2011 en 2014.*

*De personeelstoename heeft in diezelfde periode*

*vidéo sur internet ? C'est aussi ce que suggère la STIB elle-même.*

*Ne faudrait-il pas, plus largement, envisager un autre système de règlement des amendes, sachant que, selon des chiffres officiels, seules 35% des amendes sont actuellement payées ? Les chiffres sont éloquent.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La STIB indique tout d'abord que le taux de perception des amendes de 35% correspond en réalité aux paiements reçus durant l'année au cours de laquelle l'amende est délivrée. Étant donné que le recouvrement de l'amende ne se limite pas à la première année, le taux de perception total atteint environ 53%. Pour améliorer ce taux de recouvrement, nous étudions actuellement la piste d'introduire des amendes administratives. Nous proposerons prochainement un projet d'ordonnance à cet égard.

Concernant la diminution du nombre de contrôles sur le réseau entre 2013 et 2014, elle est liée principalement à deux facteurs. Tout d'abord, comme l'indique lui-même M. Van Goidsenhoven dans sa question, il est question d'un transfert des contrôles du métro vers le bus et le tram. Vu l'installation des portillons dans les stations et l'attention particulière à porter à la surface, on observe un impact sur le nombre de voyageurs contrôlés.

En effet, il y a moins de voyageurs dans un bus ou dans un tram que dans un métro et la fréquence de passage est également plus faible, sans compter le temps de déplacement d'une ligne à l'autre, qui influence négativement la production des agents. Par contre, les contrôles sont mieux répartis sur l'ensemble du réseau et le nombre moyen d'arrêts contrôlés chaque jour a augmenté de 29% entre 2011 et 2014.

Deuxièmement, il y a eu plusieurs événements exceptionnels en 2014 (visite du président Obama, coupe du monde de football, etc.), à l'occasion desquels les agents de contrôle ont été affectés à des missions de sécurisation.

Par ailleurs, le taux de fraude apparent (rapport entre le nombre de procès-verbaux et le nombre de



*geleid tot een toename van het aantal controles (+65%) en van het aantal processen-verbaal (+85%).*

*De MIVB voert elk jaar een bewustmakingsactie in de scholen, waarin aandacht besteed wordt aan hoffelijkheid, veiligheid, en sinds dit jaar, ook aan fraude.*

*Dankzij de stewards die op het netwerk aanwezig zijn, blijven we op de hoogte van de verschillende fraudetechnieken en kunnen we het beleid bijsturen.*

*De MIVB heeft een klacht wegens aanzetten tot fraude ingediend tegen de personen die de video op internet hebben geplaatst. De strijd tegen zwartrijden is een strijd van elke dag. Wij trachten een zo sociaal en billijk mogelijk tariefbeleid te hanteren. Daarom is het belangrijk dat elke reiziger zijn rit betaalt. Dat is sociaal en solidair.*

*Wij zullen onze inspanningen ook de komende jaren voortzetten. Bij de opmaak van het nieuwe beheerscontract zullen we nagaan of er bijkomende maatregelen nodig zijn. Wij hebben al een eerste maatregel gepland, waarvoor we een ordonnantie zullen opstellen.*

voyageurs effectivement contrôlés) diminue également depuis 2012, passant de 4,54% à 3,55% en 2014. Tout cela explique la baisse du nombre de procès-verbaux dressés.

Actuellement, treize stations sont équipées de portillons de contrôle de sortie (check-out), ce qui a permis de diminuer la fraude dans ces stations. Les portillons dans les stations de métro ont un impact global sur les recettes de trafic de la STIB de l'ordre de 2%. C'est principalement la vente de titres à la prestation qui a progressé dans les stations de métro équipées de portillons.

Au niveau du personnel dédié aux missions de contrôle, il n'a pas augmenté de 45% entre 2013 et 2014, mais bien entre 2011 et 2014.

Cette augmentation du personnel a induit, sur la même période, une augmentation encore plus importante tant au niveau des contrôles effectifs (+65%) que du nombre des procès-verbaux (+85%).

Concernant le type de fraude au foulard suédois évoqué par M. Bott, la STIB rappelle qu'elle mène chaque année des actions de sensibilisation dans les écoles. Une équipe de référents sociétaux sensibilisent les élèves à la mobilité, à la civilité, à la sécurité, et depuis cette année, à la fraude.

Par ailleurs, les agents multimodaux en contact avec la clientèle et présents sur le réseau permettent de faire remonter l'information sur les différents types de fraude observés et d'ainsi mieux cibler le phénomène.

La STIB a également porté plainte contre les auteurs de la vidéo postée sur internet pour incitation à la fraude. La lutte contre la fraude est une lutte qui doit être menée en permanence. Nous veillons à mener une politique tarifaire très équitable et sociale. Il est par conséquent de la plus haute importance que tout usager paie correctement le prix de son trajet en transport public. C'est social et solidaire.

Nous allons donc poursuivre nos efforts au cours des prochaines années. Lors de l'établissement du nouveau contrat de gestion, nous vérifierons si des mesures complémentaires s'avèrent nécessaires et utiles. Nous allons déjà en prendre une par voie d'ordonnance.

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Het verheugt mij dat u nagaat hoe u het inningspercentage kunt verhogen.*

*Momenteel moeten de reizigers in slechts 13 van de 69 metrostations uitchecken. Ik hoop dat de regering de middelen zal vinden om die maatregel te veralgemenen.*

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

**De heer Eric Bott (FDF)** (in het Frans).- *Ik dank de minister voor dit duidelijk en nauwkeurig antwoord.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

**betreffende "de sluiting van de Woluwelaan en de daaruit volgende mobiliteitsproblemen".**

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

**De heer Eric Bott (FDF)** (in het Frans).- *Binnen enkele weken gaat het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer van start met grootscheepse werkzaamheden ter hoogte van de Leuvensesteenweg en de Woluwelaan in Sint-Lambrechts-Woluwe. Die zullen de wijk zo'n twee jaar lam leggen.*

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- J'ai pris bonne note que le ministre se penchait sur l'amélioration des perceptions. Nous y reviendrons, semble-t-il, à l'avenir.

Je prends aussi acte de certaines explications tendant à justifier la diminution des contrôles, et notamment des missions de sécurisation.

Pour le reste, je souligne qu'avoir 13 stations sur 69 équipées du contrôle à la sortie reste un faible pourcentage. Il serait intéressant de se pencher sur cette question et que le gouvernement trouve les moyens d'y remédier.

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

**M. Eric Bott (FDF).**- Je ne peux que féliciter le ministre pour ses réponses claires et précises. Je vous remercie.

*- Les incidents sont clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

**concernant "la fermeture prochaine du boulevard de la Woluwe et les futurs problèmes de mobilité".**

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

**M. Eric Bott (FDF).**- En tant qu'habitant de Woluwe-Saint-Lambert, le problème évoqué dans cette question orale me tient particulièrement à cœur.

Dans quelques semaines, l'Agence flamande des chantiers et de la circulation entamera un énorme chantier à hauteur de la chaussée de Louvain et du

*Van 17 november tot 12 december 2014 was het kruispunt van die twee lanen door de voorbereidende werken al eens afwisselend afgesloten voor het verkeer, met enorme files tot gevolg. Dat belooft dus niet veel goeds.*

*Het Vlaams Gewest heeft niet overlegd met de besturen van de aangrenzende gemeenten, hoewel dat strijdig is met de wet van 19 juli 2012.*

*Het verkeer zal gedeeltelijk worden omgeleid via de Marcel Thiry laan en de Gemeenschappenlaan. Beide wegen lijden echter al onder de sluiting van het Reyersviaduct. De mobiliteitsproblemen voor de buurtbewoners worden steeds erger.*

*Werd de impact van de werken op de gewestelijke mobiliteit en de mobiliteit in de aangrenzende gemeenten gemeten? Werd het Brussels Gewest betrokken bij die studie? Welke mobiliteitsoplossingen schuift het gewest naar voren om de verkeersstroom in goede banen te leiden?*

*Is de minister van plan om overleg te plegen met zijn Vlaamse collega over de werken, gelet op de impact ervan op de mobiliteit? Eventueel kan er worden doorgewerkt tijdens weekends en de zomervakantie.*

*Hoe denkt de gewestelijke overheid de werken aan tram 94 op de Woluwelaan te combineren met die van het Vlaams Gewest? Werd er een studie gemaakt om na te gaan of de MIVB geen problemen zal ondervinden door de werken?*

*Kunt u het Vlaams Gewest niet voorstellen om in de buurt overstapparkings aan te leggen teneinde files te vermijden?*

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

boulevard de la Woluwe. Cette situation immobilisera le quartier pendant près de deux ans.

Du 17 novembre au 12 décembre 2014, le carrefour avait déjà été fermé à la circulation de façon alternée à l'occasion d'une phase préparatoire et, déjà, d'énormes problèmes d'embouteillages avaient été rencontrés. Vous imaginez donc quels seront les tracasseries sur une durée vingt-quatre fois plus longue !

Au-delà du fait qu'aucune concertation préalable n'ait été entreprise par la Région flamande avec les autorités communales avoisinantes - alors que la loi du 19 juillet 2012 le stipule -, je m'interroge sur les dégâts collatéraux que vont subir les citoyens pendant ce laps de temps.

Il est prévu que le trafic soit partiellement dévié par l'avenue Marcel Thiry ainsi que l'avenue des Communautés. Or, ces deux axes souffrent actuellement de la fermeture récente du viaduc Reyers. On peut raisonnablement craindre que tous les habitants de ce quartier éprouvent les pires difficultés à sortir de chez eux.

Les impacts de ce chantier sur la mobilité régionale et sur la mobilité dans les communes avoisinantes ont-ils été mesurés ? La Région a-t-elle été impliquée dans cette étude ? Quelles sont les solutions de mobilité envisagées par la Région pour gérer le flux de véhicules ?

Le ministre envisage-t-il une concertation avec son collègue de la Région flamande sur la mise en œuvre du chantier eu égard aux impacts sur la mobilité (travail durant les week-ends et le long congé scolaire, etc.) ?

Comment les autorités régionales envisagent-elles la mise en œuvre du chantier du tram 94 sur le boulevard de la Woluwe, simultanément au chantier de la Région flamande ? Une étude a-t-elle été menée pour garantir que la STIB ne souffrira pas desdits travaux ?

Enfin, ne serait-il pas opportun de suggérer à la Région flamande qu'elle mette sur pied des parkings de dissuasion à proximité, afin de limiter l'engorgement ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Het Mobiliteitscentrum Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant heeft verkeersgegevens uitgewisseld om de impact te simuleren. Er vonden verschillende overlegvergaderingen plaats tussen de Vlaamse overheid, de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe, de aangrenzende Vlaamse gemeenten en de andere betrokken instanties.*

*Op verzoek van de burgemeester van Sint-Lambrechts-Woluwe heb ik op een bijkomende vergadering aangedrongen.*

*Mijn Vlaamse collega Ben Weyts en ik zullen de werken proberen te coördineren, wat niet eenvoudig is. Het Vlaams Gewest is er bovendien geen voorstander van om de werken uit te voeren tijdens welbepaalde periodes, zoals schoolvakanties, omdat de termijnen dan bijzonder kort worden.*

*De komende weken beleggen we een nieuwe overlegvergadering waaraan een lid van mijn kabinet zal deelnemen.*

**De heer Eric Bott (FDF)** (in het Frans).- *Mijnheer de minister, u moet de inwoners laten weten wanneer de werken plaatsvinden, al bent u daar niet rechtstreeks verantwoordelijk voor. U zou de inwoners van de Marcel Thiry laan een informatiebrochure kunnen bezorgen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT**

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

**betreffende "de geluidshinder wegens werken op de gewestwegen".**

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le Centre de mobilité et Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant ont échangé des données de trafic pour simuler l'impact. Plusieurs réunions de concertation ont eu lieu entre l'autorité flamande, la commune de Woluwe-Saint-Lambert, les communes flamandes environnantes et tous les autres acteurs concernés.

À la suite de la demande du bourgmestre de Woluwe-Saint-Lambert, j'ai souhaité l'organisation d'une réunion supplémentaire. J'ai déjà évoqué la nécessité d'une coordination avec mon homologue à la Région flamande, M. Ben Weyts, et nous allons dès lors essayer de l'organiser. Ce n'est pas évident et la Région flamande se montre très réticente à l'idée de procéder à des travaux pendant certaines périodes, dont les congés scolaires, du fait des délais de travail très courts.

On va remettre cette discussion sur la table et, dans les prochaines semaines, nous devrions avoir une nouvelle réunion de concertation à laquelle assistera un membre de mon cabinet.

**M. Eric Bott (FDF).**- Je suggère au ministre d'informer les riverains au moment des travaux, même s'il n'en est pas le responsable direct. Un toutes-boîtes explicatif adressé aux habitants de l'avenue Marcel Thiry serait le bienvenu.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT**

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

**concernant "les nuisances sonores dues aux travaux réalisés sur les voiries régionales".**

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

**De heer Eric Bott (FDF)** (in het Frans).- *Het is geen uitzondering dat werkzaamheden mobiliteitsproblemen en overlast veroorzaken.*

*Op 2 april 2009 keurde de Brusselse regering een plan ter bestrijding van geluidsoverlast goed. Toch behoort die vorm van overlast nog steeds niet tot het verleden, ook 's avonds en 's nachts niet. Neem bijvoorbeeld Sint-Lambrechts-Woluwe, waar werkzaamheden uitgevoerd worden tussen de Emile Vanderveldelaan en de Woluwelaan.*

*Wie beheert die bouwplaats? Heeft het gewest goedkeuring gegeven voor de werkzaamheden en om 's nachts te werken? Hoe zit het met inbreuken tegen de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg die door de politie eventueel vastgesteld worden?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Paragraaf 2 van artikel 10 van het besluit van 11 juli 2013 bepaalt dat de bouwplaatsbeheerder maatregelen moet nemen om de verspreiding van stof, lawaai en trillingen verbonden aan de bouwplaats te beperken. Dat punt is nog niet van kracht, maar ik zal mijn administratie opdracht geven om daar snel werk van te maken.*

*In dit geval gaat het over Elia. Het gewest heeft toestemming gegeven voor de bouwplaats, maar een afwijking om 's nachts te werken is niet toegestaan.*

*Een politieofficier heeft op 4 maart 2015 om 23.15 uur vastgesteld dat de Woluwelaan zonder toestemming afgesloten werd ter hoogte van het Vanderveldekruiispunt. Het proces-verbaal van 12 maart 2015 stelt dat de werkzaamheden zonder toestemming van de burgemeester 's nachts plaatsvonden en vraagt Elia om de bouwplaats*

**M. Eric Bott (FDF).**- Il s'agit aussi d'une question de riverains, puisque j'habite à trente mètres de ce chantier. Tous les riverains sont venus me trouver pour que j'interpelle le ministre. Il n'est pas rare que des travaux, qu'importe leur envergure, provoquent de gros problèmes de mobilité, mais pas seulement. Il existe aussi des contraintes en termes de nuisances.

Le 2 avril 2009, le gouvernement bruxellois avait adopté un deuxième plan de lutte contre le bruit après celui initialement adopté en juin 2000. Il s'avère qu'à ce jour certains excès sont encore constatés. Pour vous donner un exemple précis, à Woluwe-Saint-Lambert, des travaux en cours entre l'avenue Émile Vandervelde et le boulevard de la Woluwe ont provoqué des nuisances importantes, y compris en soirée et même plus tard. Il s'agit d'une voirie régionale.

Qui est le gestionnaire du chantier ? La Région a-t-elle marqué son accord pour ces travaux ? Ce chantier peut-il avoir lieu de nuit et, si oui, qui a octroyé une dérogation allant dans ce sens ? Enfin, qu'en est-il des manquements éventuellement constatés par les services de police en contravention avec l'ordonnance relative à la coordination des chantiers ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'article 10 de l'arrêté du 11 juillet 2013 relatif à l'exécution des chantiers en voirie stipule en son paragraphe 2 : "L'impétrant prend les mesures afin de réduire la propagation des poussières, le bruit et les vibrations liées au chantier." Ce point n'ayant pas encore été mis en œuvre, je vais charger mon administration à veiller à ce qu'il le soit prochainement.

L'impétrant responsable de ce chantier est la société Elia. Le gestionnaire régional a marqué son accord pour l'exécution de ce chantier sans qu'il n'ait toutefois jamais été question que les travaux aient lieu de nuit. Aucune dérogation n'a été donnée par la Région dans ce sens.

Quant aux manquements constatés par les autorités en contravention avec l'ordonnance du 3 juillet 2008 relative à la coordination des chantiers, un officier de police judiciaire a constaté le 4 mars 2015 à 23h15 une fermeture non autorisée du

*onmiddellijk in de oorspronkelijke staat te herstellen.*

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

**De heer Eric Bott (FDF)** *(in het Frans).*- *We hebben meerdere wijkvergaderingen georganiseerd om de buurtbewoners onder meer uit te leggen dat u niets te maken hebt met de overlast, maar het lijkt me aangewezen dat u hen tijdens een nieuwe vergadering zo uitgebreid mogelijk informeert.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat zou ik kunnen doen. Bedankt voor de suggestie.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ**

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

**betreffende "de gezelschapsdieren op het  
MIVB-net".**

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

**Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF)** *(in het Frans).*- *Op sociale netwerken konden we lezen dat er zich een incident heeft voorgedaan tussen controleurs van de MIVB en een reiziger met zijn hond. Ondanks het feit dat de eigenaar van de hond zijn ticket tweemaal had gevalideerd en*

boulevard de la Woluwe en direction de Zaventem, à hauteur du carrefour Vandervelde. Le PV envoyé le 12 mars 2015, mentionne que "le chantier était en cours sans autorisation du Bourgmestre pour les travaux de nuit" et demande à l'impétrant Elia de "remettre le site dans son pristin état et d'évacuer le matériel et les matériaux, et ce, de manière immédiate".

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

**M. Eric Bott (FDF).**- Ne pourriez-vous pas adresser une réponse aux habitants du quartier qui ont souffert de cette période difficile ? Bien que nous ayons organisé plusieurs réunions de quartier pour expliquer notamment que vous n'étiez en rien impliqué dans ces nuisances, il me paraît opportun d'informer au mieux les riverains dans le cadre d'une nouvelle réunion en votre présence.

**M. Pascal Smet, ministre.**- On pourrait le faire. Je vous remercie pour cette suggestion.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME BARBARA  
D'URSEL-DE LOBKOWICZ**

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

**concernant "les animaux de compagnie sur  
les réseaux de la STIB".**

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

**Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF).**- Le sort des animaux en général, et à Bruxelles en particulier, est un sujet qui me préoccupe tout particulièrement. C'est pourquoi j'aimerais vous interroger sur un sujet qui sort du cadre habituel de cette commission, mais n'en est pas moins

*zijn hond aan de leiband hield, werd hem de toegang tot de metro ontzegd tenzij de hond een muilkorf zou dragen. De uitleg hiervoor was dat de hond in kwestie, een dalmatiër, tot de categorie behoort die de MIVB als gevaarlijke honden bestempelt.*

*Het reglement is niet duidelijk. Er staat enkel in dat dieren die op de schoot van hun baasje passen gratis mogen reizen, dat alle honden aan de leiband moeten lopen en dat gevaarlijke honden een muilkorf moeten dragen. Hoe stelt men echter vast of een hond al dan niet gevaarlijk is? Er wordt geen enkel criterium of ras opgesomd.*

*In 1998 was er een ministerieel besluit dat dertien hondenrassen als gevaarlijk beschouwde, maar dit besluit werd vernietigd door de Raad van State. Op gewestelijk niveau bestaat er geen geldende definitie. De staatssecretaris bevoegd voor dierenwelzijn heeft al gezegd dat zij hierover geen wetgevend instrument wenst in te voeren.*

*Brussel telt momenteel ongeveer 44.000 honden. Zo'n groot aantal maakt een dierenintegratiebeleid in een stedelijk milieu onontbeerlijk.*

*Door reizigers met een hond toegang te verlenen tot het openbaar vervoer geeft de MIVB een positief signaal. Het is dan ook bijzonder jammer dat het reglement zo arbitrair en verwarrend is.*

*Werden er al klachten ingediend door reizigers die met hun hond geen toegang kregen tot het openbaar vervoer, omdat die als gevaarlijk werd beschouwd? Hoe zijn die klachten behandeld? Werd hun ticket terugbetaald? Hebt u al nagedacht over een wijziging van het MIVB-reglement voor wat de omschrijving van 'gevaarlijke honden' betreft? Met welke objectieve criteria zou men een hond als gevaarlijk kunnen beschouwen?*

*Het MIVB-reglement maakt een onderscheid tussen grote en kleine honden en de eerstgenoemden zouden gevaarlijk zijn. Dat is een onduidelijk criterium dat gemakkelijk gecontesteerd kan worden. Zouden er geen andere criteria moeten worden vastgesteld? Weet u welk reglement in treinen en op het openbaar vervoer van de twee andere gewesten wordt toegepast?*

*Kleine honden kunnen gratis gebruikmaken van de diensten van de MIVB. Ook dat is verwarrend.*

important.

Les réseaux sociaux ont récemment fait état d'un incident survenu dans le métro entre des contrôleurs de la STIB et des usagers accompagnés de leur chien. L'un d'eux, bien qu'il ait pointé deux fois sa carte et qu'il ait tenu son chien en laisse s'est vu, à sa grande surprise, refuser l'accès du métro à moins de mettre une muselière à son chien. Il a reçu comme seule explication le fait que son chien, un dalmatien, faisait partie de la catégorie des chiens réputés dangereux selon le règlement de la STIB.

Or, le règlement en question manque singulièrement de précision. Il y est simplement indiqué dans la partie "normes de comportement des usagers" que les animaux qui tiennent sur les genoux peuvent voyager gratuitement, que tous les chiens doivent être tenus en laisse et que les chiens présentant un danger potentiel pour les voyageurs doivent porter une muselière.

Une telle qualification paraît vague et subjective. Elle prête à confusion et à l'arbitraire le plus total. Elle est source d'insécurité juridique pour les usagers au sujet de leurs droits vis-à-vis de la STIB. En effet, comment déterminer qu'un chien est "potentiellement" dangereux ou pas ? Il n'est fait référence à aucun critère ni à aucune race de chiens en particulier.

De plus, la notion de "race considérée comme potentiellement dangereuse" est contestable en soi et ne fait l'objet d'aucune définition légale. Il y a bien eu, en 1998, un arrêté ministériel qui définissait treize races de chiens considérées comme dangereuses, mais celui-ci a été annulé par le Conseil d'État. Au niveau régional, il n'existe aucune définition en vigueur. La secrétaire d'État chargée du bien-être animal a précisé ne pas vouloir légiférer sur cette question.

Bruxelles compte actuellement près de 44.000 chiens. Un tel nombre rend indispensable la mise en place d'une politique globale d'intégration de l'animal en milieu urbain, respectueuse de la sécurité et du bien-être de l'homme, mais aussi du bien-être et des besoins de l'animal et des droits de son maître.

En autorisant l'accès aux trams, bus et métros aux personnes accompagnées d'un chien, la STIB

*Andere honden moeten een ticket betalen, wat oneerlijk is, omdat de hond geen zitplaats inneemt.*

*Hebt u de mogelijkheid van een forfaitair tarief of een abonnement voor honden al overwogen, zoals bij de NMBS?*

*Worden er informatiecampagnes voor reizigers met dieren overwogen?*

envoie un signal positif. Il est dommage que son règlement, à cause de son imprécision, soit source d'arbitraire et de confusion, et finisse par stigmatiser ces personnes.

Avez-vous eu connaissance de problèmes similaires à celui relaté ? Des plaintes ont-elles été déposées par des usagers qui se seraient vu refuser l'accès au bus, tram ou métro, car accompagnés d'un chien réputé dangereux ? Comment ces cas ont-ils été traités ? Leur ticket leur a-t-il été remboursé ? Avez-vous réfléchi à une modification du règlement de la STIB sur la notion de chien réputé dangereux ? Quels critères objectifs pourraient être retenus ?

Le règlement de la STIB établit une distinction entre les grands chiens et les autres, les premiers étant réputés dangereux. Un tel critère est imprécis et est sujet à contestation. Ne pensez-vous pas qu'il conviendrait de fixer d'autres critères, notamment de taille, pour permettre aux usagers de s'y retrouver et de ne pas être soumis à l'arbitraire de la STIB ?

Êtes-vous au courant de la réglementation applicable dans les trains ainsi que dans les transports en commun des deux autres Régions ?

S'agissant des tarifs, la STIB applique la gratuité aux petits chiens, ce qui prête aussi à confusion. Les autres doivent payer le prix d'un ticket normal, ce qui paraît injuste à beaucoup d'usagers, car dans tous les cas, le chien ne pourra pas utiliser un siège et devra être posé à terre.

Avez-vous réfléchi à la possibilité d'un tarif spécial forfaitaire applicable à tous les chiens, comme à la SNCB, ou d'un abonnement ? Enfin, des campagnes d'information des voyageurs sur la problématique des animaux dans les transports en commun sont-elles envisagées ?

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *In 2013 en 2014 heeft de MIVB zes klachten geregistreerd met betrekking tot de aanwezigheid van dieren op het MIVB-netwerk: wegens het weigeren van de toegang aan iemand met een dier, het verzoek om een bijkomend ticket te betalen en om het dragen van een muilkorf. Er werden geen*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- En 2013 et 2014, la STIB a enregistré six plaintes relatives à la présence d'animaux dans ses transports pour refus de laisser la personne embarquer avec son animal, demande de payer un titre de transport supplémentaire et port de la muselière. La STIB n'a pas enregistré d'incidents ou d'accidents causés



*incidenten of ongevallen gemeld die veroorzaakt waren door honden.*

*Artikel 3 van het besluit van de Brusselse regering van 13 december 2007 bepaalt dat het verboden is dieren in de gecontroleerde zone of in een voertuig te brengen zonder voor deze dieren in het bezit te zijn van een geldig vervoerbewijs, met uitzondering van dieren die zonder hinder voor de andere reizigers op de schoot gehouden worden; geleidehonden voor blinden of slechtienden en de hulphonden die assistentie verlenen aan een gehandicapte persoon en honden die politieagenten of controlepersoneel vergezellen. Alle andere dieren moeten dus over een vervoerbewijs beschikken.*

*De MIVB stelt in haar vervoersregels dat alle honden aan de leiband moeten worden gehouden en dat honden die een potentieel gevaar voor de reizigers vormen een muilkorf moeten dragen. De MIVB kan de toegang weigeren aan mensen die deze regels niet in acht nemen.*

*In het geval waarnaar u verwijst, kreeg de reiziger wel toegang tot de metro. De veiligheidsagent heeft de persoon enkel een muilkorf voor zijn hond aanbevolen. Volgens de MIVB heeft de reiziger in kwestie nooit een klacht ingediend. Een andere reiziger, die getuige was van het voorval en lid is van een vereniging die het opneemt voor dieren, is zijn eigen interpretatie van het voorval komen vertellen.*

*Zonder specifieke wetgeving kan de notie van potentieel gevaarlijke hond enkel vaag zijn. Ze is gebaseerd op het gezond verstand en het respecteren van het comfort en het welzijn van elke reiziger.*

*De andere Belgische openbaarvervoermaatschappijen beschikken over gelijkaardige regels.*

*Alle nuttige informatie voor diereneigenaars staan op de website vermeld en gezien de weinige incidenten is de MIVB niet van plan om op korte termijn een communicatiecampagne te voeren over de toegang van honden tot het openbaar vervoer.*

*We moeten ons gezond verstand gebruiken. Als een probleem zich voordoet, zal dat opgevolgd worden.*

par des chiens dans ses transports ni de plaintes à ce sujet.

L'arrêté du gouvernement de la Région bruxelloise de 2007 précise, en son article 3, qu'il est interdit d'amener des animaux à l'intérieur de la zone contrôlée ou dans un véhicule sans être en possession d'un titre de transport valable pour ces animaux, à l'exception des animaux qui peuvent être gardés sur les genoux sans gêner les autres usagers, des chiens d'aveugle ou de personnes malvoyantes, des chiens qui apportent une assistance aux personnes frappées d'un handicap et des chiens qui accompagnent les agents de police ou le personnel de contrôle. Tous les autres animaux doivent donc être munis d'un titre de transport.

La STIB précise, dans ses règles de transport, que tous les chiens doivent être tenus en laisse et que les chiens présentant un danger potentiel pour les voyageurs doivent porter une muselière. La STIB peut dès lors interdire l'accès de ses véhicules aux personnes qui ne respectent pas cette disposition.

Il est important de préciser que, dans le cas auquel vous faites allusion, le voyageur ne s'est pas vu refuser l'accès au métro. L'agent de sécurité lui a seulement recommandé le port de la muselière pour son chien. D'après la STIB, le maître ne s'est d'ailleurs jamais manifesté auprès de la STIB pour se plaindre. C'est un autre usager, membre d'une association de défense des animaux, témoin de la scène, qui a relaté l'histoire de la façon dont il l'a interprétée.

En l'absence de législation formelle, la notion de chien potentiellement dangereux ne peut qu'être floue. Elle se base sur le bon sens et le sens du vivre ensemble dans un univers clos et retreint tel que les trams, bus et métro. L'objectif étant de garantir non seulement la sécurité, mais aussi le confort et le bien-être de chacun au cours de son voyage.

Les autres sociétés de transport belges ne font pas autrement et disposent d'une réglementation très similaire.

L'ensemble des informations nécessaires aux maîtres se trouvant sur son site internet, et vu le nombre anecdotique d'incidents, la STIB ne prévoit pas à court terme de campagne de

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

**Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF)** *(in het Frans).*- *Ik denk niet dat het gezond verstand de beste methode is, want enerzijds is er de passagier en anderzijds de MIVB-controleur, die beslist of die persoon toegang krijgt of niet. Kunt u geen duidelijkere criteria invoeren?*

*Ik heb het internet geraadpleegd: honden van een bepaalde grootte moeten een muilkorf dragen. Dat is een objectief criterium. Uw gezond verstand is het mijne niet. De geldende criteria zijn te vaag.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Als de MIVB criteria moet invoeren, dan moeten we zeer streng zijn. Ik denk niet dat het de bedoeling is dat elke hond een muilkorf draagt. Ik begrijp uw vraag, maar ik vrees dat specifieke criteria het omgekeerde effect zullen hebben van wat u wenst.*

**Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF)** *(in het Frans).*- *In het geval waarvan sprake stonden de reizigers met hun honden in een zwakke positie.*

*Wat de tarieven betreft, heb ik me ingelicht. Bij de NMBS moeten alle reizigers voor hun hond een ticket hebben. Het tarief is hetzelfde, ongeacht het traject. Hier vragen de reizigers naar een speciaal tarief of een abonnement voor honden, net om het verschil volgens type hond niet te moeten maken.*

communication relative à l'accès des chiens dans le transport public. Si cela s'avérait nécessaire, elle l'envisagerait bien évidemment.

Je pense préférable de ne pas le faire, vu le nombre limité d'incidents et la situation générale. On risquerait de provoquer une polémique. Dans la situation actuelle, le bon sens est la règle. Si un problème survient, il doit être signalé et suivi.

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

**Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF).**- Je ne crois pas que le bon sens soit la bonne solution, car vous avez ici d'une part les usagers, et d'autre part la STIB. C'est elle qui va décider si la personne rentre, c'est l'utilisateur qui est en état de faiblesse et devra partir sans pouvoir rien faire. Pourquoi ne définissez-vous pas de critères plus précis ?

Je me suis renseignée sur internet : on prévoit notamment que les chiens d'une certaine taille doivent porter une muselière. C'est un critère objectif qui évite toute contestation. Votre bon sens n'est pas le même que le mien ou celui de Mme Delforge. Ces critères-là sont très volatils !

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Si on impose des critères, presque tous les chiens seront concernés. C'est aussi simple que cela. Si on veut régler cela en détail, il faut opter pour une prudence totale, autrement notre responsabilité est engagée. Veut-on que tous les chiens portent une muselière ? Non, je pense. Je comprends votre demande, mais je crains que vous n'obteniez l'effet inverse de celui souhaité.

**Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF).**- Dans le cas que vous relatez, un problème s'est posé entre un groupe de contrôleurs et un groupe de personnes avec des chiens. Cela s'est mal passé pour une série de raisons que je ne connais pas. Les usagers se sont retrouvés en état d'infériorité, puisque ce sont eux qui doivent dégager dans un cas pareil.

Je voulais encore parler des tarifs. Je me suis renseignée sur les tarifs de la SNCB : tous les

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Bij de NMBS mogen kleine huisdieren gratis meereizen als ze in een mand of draagtas zitten.*

**Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF)** *(in het Frans)*.- *Kent u het tarief voor grote honden? Ik denk dat het een uniform tarief is*

**De heer Eric Bott** *(in het Frans)*.- *Het bedraagt 2,30 euro.*

**Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF)** *(in het Frans)*.- *Dat is dus veel minder. Reizigers vragen om de tarieven aan te passen om gelijkaardige problemen in de toekomst te vermijden.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

**betreffende "de gevolgen van de heraanleg van het centrum van Brussel voor het ondergronds net en de mobiliteit in het hart van de hoofdstad".**

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

**De heer Eric Bott (FDF)** *(in het Frans)*.- *De afgelopen maanden wordt de mogelijkheid overwogen om in het centrum van Brussel een nieuwe autovrije zone aan te leggen. Dat is een uitstekend initiatief, al kunnen er zich daardoor*

chiens payent à la SNCB. Il s'agit d'un tarif identique, peu importe la longueur du trajet. Ici, les usagers demandent un tarif spécial pour tous les chiens, pour éviter cette différence suivant le type de chien. Certains souhaiteraient aussi un abonnement spécial.

**M. Pascal Smet, ministre.**- À la SNCB, les animaux domestiques de petite taille peuvent voyager gratuitement s'ils se trouvent dans un panier ou un sac.

**Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF).**- Connaissez-vous le tarif pour les grands chiens ? Je crois qu'il s'agit d'un tarif uniforme.

**M. Eric Bott.**- C'est 2,30 euros.

**Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (FDF).**- Donc c'est beaucoup moins. La demande existe pour que quelque chose soit fait au niveau des tarifs, pour éviter que de tels problèmes se posent à nouveau.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

**concernant "les impacts de la transformation du centre de Bruxelles sur le réseau souterrain et la mobilité dans le cœur de la capitale".**

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

**M. Eric Bott (FDF).**- Depuis plusieurs mois est évoquée la possibilité de faire du centre de Bruxelles un espace totalement piétonnier. C'est une excellente initiative, même si la question de la mobilité se pose naturellement, sachant que notre

*wel mobiliteitsproblemen voordoen.*

*80% van de klanten van de winkels in de Nieuwstraat en omstreken verplaatst zich met het openbaar vervoer. We mogen ons dan ook vragen stellen over de veiligheid en netheid ervan. De gebruikers gaven in een enquête immers aan dat heel wat metrostations in het stadscentrum onveilig en vuil zijn.*

*Wat wilt u daaraan doen? Worden er stations gerenoveerd om ze aantrekkelijker te maken voor reizigers en ervoor te zorgen dat ze er niet voor terugdeinzen om zich naar het centrum te begeven?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans). - *De MIVB volgt incidenten op het netwerk van nabij. Er staan interventieteams klaar om op te treden indien blijkt dat er door de aanleg van een voetgangerszone nog meer veiligheidspersoneel nodig is.*

*Op dit moment vernieuwen de MIVB en Brussel Mobiliteit het camerasysteem in de ondergrondse metro-infrastructuur en de stations. Waar nodig wordt de verlichting verbeterd.*

*De stations Beurs en De Brouckère zullen worden gerenoveerd. Het onveiligheidsgevoel neemt immers toe indien een station of een deel ervan er verlaten bij ligt. Om een grotere aanwezigheid bij die stations te creëren, komen er onder meer bewaakte fietsenstallingen.*

*Een betere zichtbaarheid, een modernere uitstraling en een betere toegankelijkheid en verlichting moeten de veiligheid ten goede komen.*

capitale est déjà une ville engorgée à souhait.

Comme 80% des clients des commerces de la rue Neuve et environs se déplacent en transports en commun, nous sommes en droit de nous interroger sur la sécurité et propreté régnant dans ces transports. En effet, selon les études réalisées auprès des usagers, notamment du métro, les stations du centre-ville, comme Rogier, Bourse, Gare du Midi ou Lemonnier figurent parmi les moins appréciées, que ce soit pour cause de saleté ou d'insécurité.

Quelle solution a été envisagée pour tranquilliser les usagers qui affirment ne pas se sentir en sécurité dans les stations de métro du centre ? Des stations vont-elles être rénovées afin de renforcer le sentiment de bien-être des usagers et ainsi les inciter à se rendre dans le centre de Bruxelles plutôt qu'ailleurs ?

Vous avez déjà répondu en grande partie à la première de mes questions. Je suis désolé de vous poser cette question, mais je n'avais pas obtenu toutes les précisions nécessaires.

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

**M. Pascal Smet, ministre.** - En ce qui concerne la sécurité dans les stations, la STIB va suivre de très près l'évolution des incidents de toute nature sur son réseau. Des équipes d'intervention sont prêtes à intervenir s'il s'avère qu'avec la piétonnisation, il y a encore plus de besoins et qu'il faut apporter des adaptations. Cela va de soi.

Pour le moment, la STIB et Bruxelles Mobilité sont en train de rénover le système de caméras présent au sein des infrastructures souterraines de métro et les stations qui font l'objet d'un plan de rénovation qui prévoit d'augmenter le niveau d'éclairage là où cela s'avère nécessaire.

Une rénovation des stations Bourse et De Brouckère est prévue. À cet égard, nous utilisons le principe "Eyes on the street". On se sent moins en sécurité dans une station ou partie de station à l'abandon. Afin notamment de garantir plus de présence, des abris surveillés pour vélos sont prévus dans ces stations.

Il s'agit de zones où il n'y a plus d'activité pour le

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

**De heer Eric Bott (FDF)** *(in het Frans).*- *U had het daarnet over uw plan om opnieuw een tramlijn langs het Koninklijk Paleis te laten rijden.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat is een van de opties die we overwegen.*

**De heer Eric Bott (FDF)** *(in het Frans).*- *Het zou een goed idee zijn. Dan wordt het wat minder druk in de metrostations en rijdt er weer een tram langs het Koninklijk Paleis, net zoals vroeger.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "het toekomstige traject van  
tramlijn 94".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *De keuze om geen derde tramspoor aan te leggen op de Generaal Jacqueslaan en het verkeer op de Adolphe Buyllaan niet anders te organiseren is blijkbaar een argument om tramlijn 94 langs de Franklin Rooseveltlaan om te leiden.*

*Dat heeft tot gevolg dat onder andere de Oude-Lindesquare en het station van Boondael hun verbinding verliezen. Het gaat om wijken waar veel bejaarden wonen.*

moment. Nous espérons qu'à l'avenir cela changera avec une amélioration de la visibilité, une apparence plus moderne, une meilleure accessibilité, mais aussi beaucoup plus de lumière dans les stations.

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

**M. Eric Bott (FDF).**- J'ai entendu tout à l'heure votre projet de faire passer le tram devant le Palais royal.

**M. Pascal Smet, ministre.-** C'est l'une des options.

**M. Eric Bott (FDF).**- C'est une bonne idée, car cela permettra de désengorger les stations de métro et de remettre le tram là où il passait autrefois.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "le futur tracé de la ligne de  
tram 94".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La réponse reçue à une question écrite que je vous avais posée sur l'éventualité du passage du tram 94 à l'avenue Franklin Roosevelt nous apprend que le choix de ne pas créer de troisième voie pour le tram sur le boulevard Général Jacques et de ne procéder à aucune réorganisation de la circulation sur l'avenue Adolphe Buyl constitue un argument aux yeux de la Région pour dévier la ligne du tram 94 vers l'avenue Franklin Roosevelt.

Un tel choix aurait pour conséquence la perte de

*Ook de overstapmogelijkheid tussen lijn 25 en lijn 94 gaat verloren, het aantal trams tussen de paardenrenbaan van Bosvoorde en de Generaal Jacqueslaan neemt sterk af, en op zondag en na 20 uur rijden er zelfs helemaal geen meer op dat traject.*

*Het argument dat lijn 94 vlotter zal rijden gaat enkel op als we geen rekening houden met het werkelijke nut van het openbaar vervoer voor de reizigers. De Franklin Rooseveltlaan is duidelijk minder dichtbevolkt dan de wijken waar tram 94 nu doorrijdt. In de Franklin Rooseveltlaan zijn er weliswaar veel ambassades, maar volgens mij neemt het personeel dat daar werkt niet vaak de tram.*

*Het feit dat u niet durft ingaan tegen de gemeenten en het doorgaande verkeer niet aanpakt, mag er niet toe leiden dat het openbaar vervoer wordt omgeleid naar niemandsland.*

*Waarom werd er naar aanleiding van de besluitvorming over de tramlijn nooit rekening gehouden met de voornoemde gevolgen? Wanneer u een project voorstelt, zou het ook interessant zijn om uit te leggen wat er gebeurt als het niet wordt uitgevoerd.*

*Heeft er overleg plaatsgevonden met de betrokken partijen of heeft Brussel Mobiliteit op eigen houtje gehandeld?*

*Waarom zijn bepaalde kruispunten op het traject van tram 94 nog steeds niet uitgerust met verkeerslichten die op afstand kunnen worden bediend? Het gevolg is immers dat de trams vaak eeuwenlang vastzitten in het verkeer.*

desserte praticable dans des quartiers tels que le square du Vieux Tilleul (où l'on compte tout de même écoles et commerces), la gare de Boondael (où l'on compte tant une gare que de nombreux logements sociaux récents) ainsi que dans tous les quartiers résidentiels situés entre ces deux points, habités par de nombreuses personnes âgées.

Autre conséquence inévitable, la perte de connexion entre les lignes 25 et 94, diminuerait de facto par deux les fréquences sur le tronçon situé entre l'hippodrome de Boitsfort et le boulevard Général Jacques, voire réduirait à néant cette desserte le dimanche, puisqu'il n'y a pas de tram 25 qui va jusque Boondael le dimanche, ni après 20 heures.

L'argument selon lequel un tel choix permettrait d'améliorer la fluidité de la ligne 94 ne vaut que si la préoccupation consiste à faire rouler plus vite des véhicules sans se poser la question de leur rôle : être utile à l'usager. Parce qu'il faut tout de même constater que l'avenue Franklin Roosevelt est pour le moins peu dense en termes d'habitat, contrairement à la voirie actuellement empruntée par le tram 94. C'est bien de pouvoir se rendre dans une ambassade en tram, mais je ne pense pas que ce soit là qu'existe la plus forte demande.

M. le ministre, le fait que vous n'osiez contredire les communes ou vous attaquer au trafic de transit ne peut en prime se payer une seconde fois par la déviation des lignes de transport public vers des no man's land.

Pouvez-vous me dire pourquoi cette conséquence des projets arrêtés pour Buyl et Général Jacques n'a jamais été exposée lors du processus décisionnel ? Quand vous présentez un projet aux habitants et aux usagers, il serait intéressant d'expliquer les conséquences en cas d'abandon du projet, qui ne sont pas anecdotiques.

Des consultations des publics directement concernés ont-elles été effectuées ou l'administration de Bruxelles Mobilité a-t-elle travaillé en circuit fermé ? Puisqu'il est devenu si important de multiplier les récoltes des avis, il serait dommage de ne pas s'enquérir de l'opinion des personnes concernées.

Pourquoi les feux télécommandés ne sont-ils toujours pas effectifs à certains carrefours situés

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Het derde tramspoor naar de Adolphe Buyllaan komt er niet omdat dat tot problemen zou leiden op het gebied van ruimtelijke ordening, zoals is gebleken tijdens het openbaar onderzoek. De beslissing heeft niets te maken met het eventuele aangepaste traject van tram 94, waarover trouwens nog geen beslissing genomen is.*

*De bevolking werd geraadpleegd. Rekening houdend met de mening van de mensen komt er geen derde tramspoor.*

*Het idee om tram 94 door de Franklin Rooseveltlaan te laten rijden is een van de opties die in het regeerakkoord worden vermeld. De pro's en contra's daarvan moeten nog ernstig bestudeerd worden.*

*Er is nooit sprake van geweest dat de MIVB het station van Boondael niet meer zou aandoen. Dat is immers een van de belangrijkste stations van het GEN. Ook het traject dat lijn 25 en lijn 94 nu nemen staat niet op de helling.*

*Het zou immers geen zin hebben om de Adolphe Buyllaan en de tramsporen op die verkeersader opnieuw aan te leggen als er binnenkort geen tram meer zou rijden.*

*Ik zou willen dat het richtplan voor het spoornet 2017-2025 goedgekeurd wordt door meerderheid en oppositie, zodat het de volgende twintig jaar niet meer in het gedrang komt.*

*Vanop afstand bediende verkeerslichten moeten de reissnelheid, maar vooral ook de regelmaat van het tramverkeer verbeteren. De maatregel leidt er niet toe dat er nooit meer een tram voor een rood licht staat, maar wel dat de wachttijden afnemen.*

*Twee derde van de kruispunten op lijn 94 zijn al uitgerust met zulke verkeerslichten. Het beheer van*

sur la ligne 94 alors qu'il s'agit du moyen le plus direct et le moins coûteux pour améliorer la fluidité de la ligne en question ? Rien que la situation au carrefour de l'Étoile est un scandale : le tram doit y attendre indéfiniment pour que les voitures puissent passer et ce sont autant de minutes perdues pour les usagers.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La suppression de la troisième voie de virage vers l'avenue Adolphe Buyl, dans le cadre du réaménagement du boulevard Général Jacques et de l'avenue Adolphe Buyl, répond principalement à des problèmes d'aménagement de l'espace public soulevés lors des enquêtes publiques relatives à ces projets, plutôt qu'elle ne relèverait d'une intention de faire passer à l'avenir le tram 94 par l'avenue Franklin Roosevelt. Rien n'est encore décidé à ce sujet.

La population a donc été consultée sur ce projet, et c'est précisément en tenant compte des avis exprimés que cette troisième voie a été retirée du projet final.

L'idée de faire passer le tram 94 par l'avenue Franklin Roosevelt est l'une des pistes mentionnées dans l'accord de gouvernement. Il faudra l'étudier puisqu'il y a des pour et des contre. Cette hypothèse n'a pas encore fait l'objet d'une étude détaillée et devra être examinée dans le cadre de l'établissement du Plan directeur du réseau ferré, que la STIB et Bruxelles Mobilité doivent élaborer sous cette législature.

Il n'a jamais été question pour la STIB d'abandonner la desserte de la gare de Boondael, qui est un des principaux maillons urbains du RER, ni l'axe actuellement emprunté par les lignes 25 et 94 en cas de réalisation d'un tram en tout ou en partie dans l'avenue Franklin Roosevelt.

Cela n'aurait d'ailleurs pas de sens de rénover l'avenue Adolphe Buyl ainsi que le reste des voies de tram de cet axe si le but était de les supprimer.

Je voudrais d'ailleurs que le plan directeur du réseau ferré 2017-2025, qui établira les choix pour l'avenir du métro et du tram, soit adopté par la majorité comme par l'opposition, afin d'assurer son efficacité pour les vingt prochaines années.

*sommige verkeerslichten moet eerst overgenomen worden door het gewest vooraleer ze aangepast kunnen worden. Daar wordt nu werk van gemaakt.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *De studies stonden in het regeerakkoord, maar in uw antwoord staan nieuwe elementen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De dingen worden duidelijker.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Ik kom zeker nog terug op de kwestie van de verkeerslichten, want het wordt tijd dat er werk van gemaakt wordt.*

*Misschien slaagt het gewest er ooit in om degelijk openbaar vervoer te organiseren.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De verkeerslichten aan het kruispunt van de Generaal Jacqueslaan en het Sterreplein kunnen sinds 16 maart vanop afstand bediend worden.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Ik zal vanavond controleren of dat klopt!*

*- Het incident is gesloten.*

La télécommande des feux a pour objectif d'améliorer la vitesse commerciale, mais surtout la régularité. Elle n'empêche pas que le tram rencontre un feu rouge, même si elle essaie de l'éviter, mais elle permet bien de réduire les temps d'attente.

Quant au placement des télécommandes de feux sur la ligne 94, il est bien au programme de Bruxelles Mobilité. Deux tiers des carrefours de la ligne sont télécommandés. Le placement de certains dispositifs est tributaire de la signature de conventions de reprise de certains feux communaux par la Région. Ce processus est en cours.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Les études figuraient bien dans l'accord de gouvernement, mais votre réponse contient de nouveaux éléments.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les choses se clarifient.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je ne manquerai pas de revenir sur la question des feux télécommandés et surtout de leur réglage, y compris lorsqu'ils sont gérés par la Région. Au carrefour de l'Étoile, il serait temps de s'en inquiéter.

Un jour peut-être, notre Région pourra envisager d'atteindre les mêmes objectifs que toute autre ville qui investit dans le tram, à savoir des lignes à haut niveau de service.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les feux du carrefour entre le boulevard Général Jacques et le rond-point de l'Étoile sont télécommandés depuis le 16 mars.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Dès ce soir, je vérifierai !

*- L'incident est clos.*



**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "het advies van de Gewestelijke  
Mobiliteitscommissie over het parkeer-  
lussenplan van Brussel-Stad".**

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- De Gewestelijke Mobiliteitscommissie staat kritisch tegenover de plannen van Brussel-Stad om extra parkings te bouwen en een parkeerlus in te richten. Terecht gebruikt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie het Iris 2-plan als richtlijn voor haar advies. Dat plan werd tijdens de vorige legislatuur goedgekeurd en geeft aan in welke richting het Brussels vervoerbeleid moet evolueren. De algemene doelstelling is om het autoverkeer tegen 2018 met 20% terug te dringen in vergelijking met 2001.

Een parkeerlus en vier extra parkings passen volgens de Gewestelijke Mobiliteitscommissie niet in deze doelstelling. De plannen van Brussel-Stad zullen tot minder doorgaand verkeer op de centrale lanen leiden, maar niet tot minder verkeer binnen de Vijfhoek. Het verkeer zal gewoon verplaatst worden en de parkeerlus zal zelfs verkeer aanzuigen, vreest de commissie.

Ook de verkeersveiligheid laat volgens de Gewestelijke Mobiliteitscommissie te wensen over. Verkeer op twee rijvakken garandeert geen veilige oversteek voor voetgangers, iets waarover ik u eerder al interpelleerde. Verder klaagt de commissie ook aan dat niet overal gedacht wordt aan veilige fietsinfrastructuur.

De commissie vraagt tot slot een impactstudie voor de geplande parkings. Zij is niet overtuigd van de noodzaak van de extra parkings en vindt die moeilijk te rijmen met het Iris 2-plan.

Eerder lieten Bral, ARAU en een aantal bewoners-

**QUESTION ORALE 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 "l'avis de la Commission  
régionale de la Mobilité sur le plan de  
Bruxelles-Ville visant à créer une boucle de  
desserte vers les parkings".**

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *La Commission régionale de la mobilité (CRM) - où sont représentés tous types d'associations et d'instances, des communes à la police - critique le projet de la Ville de Bruxelles de construire de nouveaux parkings et d'y assortir une boucle de desserte.*

*Elle estime que, ne faisant que déplacer le trafic, ce projet ne cadre pas avec l'objectif de diminution du trafic automobile qui figure dans le Plan Iris 2. La CRM craint même que la boucle de desserte attire encore plus de trafic.*

*Selon la CRM, le projet montre aussi des failles au niveau de la sécurité des piétons, le trafic sur deux bandes ne leur permettant pas une traversée en toute sécurité, et des cyclistes, des infrastructures cyclables sûres manquant à divers endroits.*

*La CRM demande une étude d'impact pour les parkings supplémentaires. Elle n'est pas convaincue de leur nécessité et estime qu'ils ne cadrent pas avec le Plan Iris 2.*

*Par ailleurs, le Bral, l'ARAU et des groupes d'habitants ont annoncé qu'ils introduiraient un recours auprès du Conseil d'État pour demander un rapport d'incidences indépendant.*

*L'avis de la CRM n'est pas contraignant, mais il tire sa légitimité d'un travail basé sur l'expérience, l'expertise et la concertation, et le Plan Iris 2 sur lequel il s'appuie est contraignant depuis que l'ordonnance mobilité est d'application.*

groepen weten in beroep te gaan bij de Raad van State om een onafhankelijke milieueffectenbeoordeling te vragen.

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie is niet de eerste de beste. Alle actoren zijn erin vertegenwoordigd: zowel voetgangers-, fietsers- als autoverenigingen, zowel werkgevers als werknemers, maar ook de politie en de gemeenten.

Haar advies is weliswaar niet bindend, maar het heeft wel een grote morele waarde, omdat het gebaseerd is op expertise, ervaring, dossierkennis en overleg. Bovendien is het Iris 2-plan waarop de commissie haar advies baseert, wel bindend sinds de mobiliteitsordonnantie van kracht is.

Welke gevolgen heeft het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie voor de plannen van de stad Brussel? Wat doet u als bevoegd minister met dat advies? Wat onderneemt u om ervoor te zorgen dat de mobiliteitsingrepen die de stad Brussel wil uitvoeren, in overeenstemming zijn met de plannen van het gewest?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Wij hebben het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie ontvangen en de opmerkingen gelezen.

Het is in eerste instantie de stad Brussel die bij de uitwerking van het parkeerlussenplan, dat nog niet helemaal vastligt, rekening moet houden met dit advies.

Brussel-Stad werkt nauw samen met de MIVB en het Brussels Gewest om de voetgangerszone optimaal in te richten.

Het parkeerlussenplan zou tegen de zomer helemaal klaar moeten zijn en zal vanaf 29 juni getest worden. Tijdens de testfase zal Brussel-Stad nagaan welke gewenste en ongewenste gevolgen het plan heeft. Het is uiteraard de bedoeling dat het plan op basis van het resultaat van de testfase zal worden aangepast.

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik begrijp dat er een testfase komt, maar het heeft niet veel zin om een plan te testen dat niet in overeenstemming

*Quelles conséquences cet avis a-t-il sur les projets de la Ville de Bruxelles ? En tant que ministre compétent, que faites-vous de cet avis ? Que faites-vous pour que les projets de la Ville s'accordent avec les plans de la Région ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Nous avons pris connaissance de l'avis de la CRM.*

*En première instance, c'est la Ville de Bruxelles qui doit tenir compte de cet avis pour élaborer son plan de boucle de desserte des parkings.*

*Elle collabore étroitement avec la STIB et la Région bruxelloise pour aménager au mieux la zone piétonne.*

*Le plan de boucle de desserte des parkings doit être prêt pour le 29 juin, date du début de la phase de test qui aboutira à son adaptation.*

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

**M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).**- *Cela n'a pas beaucoup de sens de tester un plan qui n'est pas en accord avec le plan de mobilité*

is met het Gewestelijk Mobiliteitsplan en dat Brussel-Stad dus nooit zal kunnen of mogen uitvoeren.

Aangezien u op de hoogte bent van het plan en u over het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie beschikt, zou het logisch zijn dat u, als bevoegd minister, de stad Brussel contacteert om haar duidelijk te maken dat ze zich beter naar de wet schikt.

- *Het incident is gesloten.*

*(De heer Bruno De Lille, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

**betreffende "de omzendbrief voor de taxichauffeurs".**

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

**De heer Pierre Kompany (cdH)** *(in het Frans).*- *De circulaire die Brussel Mobiliteit naar de taxichauffeurs heeft gestuurd en waarin het Taxiplan wordt voorgesteld, heeft voor heel wat ophef gezorgd. Vooral het feit dat taxichauffeurs volgens die circulaire buiten hun diensturen voor Uber of Djump mogen werken, lijkt in slechte aarde te vallen bij de taxibedrijven.*

*Waarom hebt u die circulaire verstuurd, terwijl Uber illegaal is en het Taxiplan nog niet is goedgekeurd? De huidige situatie is al grotesk en verwarrend genoeg. Er lopen politieonderzoeken en processen tegen Uber, maar tegelijk kan Uber ongestraft op internet een aanwervingscampagne voor chauffeurs voeren.*

*régional et qui ne pourra donc jamais être mis en œuvre.*

*Il serait logique que comme ministre compétent, vous contactiez la Ville de Bruxelles pour lui conseiller de respecter la loi.*

- *L'incident est clos.*

*(M. Bruno De Lille, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

#### QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

**concernant "la circulaire adressée aux taximen".**

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- La presse s'est fait l'écho d'une circulaire de Bruxelles Mobilité présentant le Plan taxis. Adressée aux chauffeurs de taxi, elle suscite de vives réactions de la part du secteur. Un point semble particulièrement énerver l'union des exploitants: celui qui précise aux chauffeurs la possibilité de se mettre au service d'Uber ou de Djump en dehors des heures de service.

Pourquoi avoir envoyé cette circulaire, alors que la société Uber est toujours illégale et que le Plan taxis n'a pas encore été entériné? La situation actuelle est déjà assez ubuesque et confuse. D'une part, la presse relate les enquêtes de police et les procès dont Uber fait l'objet. D'autre part, Uber a déjà lancé en toute impunité une campagne de

*Volgens de Europese regelgeving mogen taxi-chauffeurs niet meer dan 56 uur per week werken. Als u hun toestaat om voor Uber te werken, zet u hen dan niet aan om die regelgeving te overtreden? Hoe zullen overtredingen worden gecontroleerd?*

*Het lijkt mij van cruciaal belang om de gemoederen in de taxisector te bedaren.*

*Hebt u het overleg met het adviescomité voor de taxi's en huurwagens met chauffeurs opnieuw opgestart?*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het Taxiplan 2015-2019 werd in februari door de regering goedgekeurd. De circulaire werd door Brussel Mobiliteit naar de sector verstuurd om de chauffeurs in te lichten over de inhoud van het plan en over de problematiek van Uber. In de circulaire wordt duidelijk vermeld dat over alle elementen van het plan overleg met de sector zal worden gepleegd.*

*Het doel is niet om verwarring te zaaien. De activiteiten van Uber blijven illegaal zolang het bedrijf de regels niet naleeft. Dat is de reden waarom ik een klacht tegen Uber heb ingediend bij de correctionele en de burgerlijke rechtbank en ik de federale ministers die bevoegd zijn voor de bestrijding van fiscale en sociale fraude heb gevraagd om een onderzoek te starten. Tot slot heb ik controles door deurwaarders, de politie en anonieme controleurs gevraagd.*

*Er is nog geen precies wettelijk kader vastgesteld, aangezien we eerst overleg met de sector willen plegen. Wij willen eerlijke concurrentie. Omdat er een risico op verwarring was, hebben wij in een nummer van Taxi News verduidelijkt dat de*

recrutement de conducteurs sur internet.

Par ailleurs, je souhaiterais revenir sur le fond de cette circulaire. Les temps de conduite et de repos fixés par le règlement européen obligent les conducteurs à ne pas conduire plus de 56 heures par semaine, ce qui correspond à 9 heures de conduite sur 6 jours. Ne craignez-vous pas que le fait de permettre aux chauffeurs de taxis de prester des heures de travail pour Uber ne constitue une incitation à enfreindre le règlement européen? Comment est-il prévu de contrôler ces éventuelles dérives?

Enfin, comme je vous en ai déjà fait part lors de mes précédentes interpellations, il me semble primordial de renouer un dialogue apaisé avec le secteur des taxis.

Avez-vous réengagé vos concertations avec le Comité consultatif régional des services de taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le Plan de transport rémunéré de personnes 2015-2019 a été approuvé par le gouvernement en février 2015. La circulaire de Bruxelles Mobilité le concernant a, quant à elle, été envoyée au secteur afin d'informer les chauffeurs de son contenu, y compris de la question d'Uber. Il y était clairement indiqué qu'il s'agissait d'un plan dont tous les éléments seraient soumis à la concertation avec le secteur, au sens large.

L'objectif n'était pas de susciter la confusion. J'ai toujours dit, dans la presse et au parlement, que la société Uber était illégale à Bruxelles et le resterait tant qu'elle ne souscrirait pas aux règles. C'est pourquoi j'ai porté plainte aux tribunaux pénal et civil contre cette société et que j'ai demandé aux collègues fédéraux responsables de la lutte contre la fraude fiscale et sociale, de lancer une enquête. Nous avons également demandé des contrôles par des huissiers de justice, la police et des clients-mystères.

Un cadre légal précis n'a pas encore été défini, puisque nous souhaitons d'abord mener une concertation avec le secteur. Nous voulons une

*taxichauffeurs in hun vrije tijd niet voor Uber mogen werken.*

*Wij hebben onlangs een vergadering met de taxisector gehad. Wij zullen de komende dagen een nieuwe vergadering organiseren. Wij hopen dat de sector op die uitnodiging zal ingaan.*

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

**De heer Pierre Kompany (cdH)** *(in het Frans).*- *Ik twijfel er niet aan dat u een oplossing zult vinden waarmee iedereen kan leven.*

*- Het incident is gesloten.*

\_\_\_\_\_

concurrentie loyale. Comme il existait un risque de confusion, nous avons stipulé dans un numéro du bulletin Taxi News que les chauffeurs de taxi ne pouvaient pas travailler en dehors de leurs heures comme chauffeurs Uber.

En séance plénière, vendredi passé, je vous ai parlé de la réunion que nous avons déjà tenue, et nous allons en organiser une autre dans les prochains jours. J'espère que le secteur sera au rendez-vous. Nous sommes ouverts au dialogue mais, pour qu'il se fasse, le secteur doit accepter notre invitation.

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Je vous remercie pour la clarté de votre réponse. Je ne doute pas que vous allez tenir la ligne et trouver une solution agréable pour tout le monde.

*- L'incident est clos.*

\_\_\_\_\_