



**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
MAANDAG 4 MEI 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
LUNDI 4 MAI 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@bruparlirisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparlirisnet.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@parlbruirisnet.be

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

INHOUD		SOMMAIRE	
INTERPELLATIES	8	INTERPELLATIONS	8
- van de heer Hervé Doyen	8	- de M. Hervé Doyen	8
tot 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 bestrijding van fietsdiefstal en de verkoop op rommelmarkten".		concernant "la lutte contre le vol de vélos et leur vente sur les brocantes".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren,	8	Interpellation jointe de M. Arnaud Pinxteren,	8
betreffende "de bestrijding van fietsdiefstal".		concernant "la lutte contre les vols de vélos".	
<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: de heer Serge de Patoul, mevrouw Annemie Maes, de heer Pascal Smet, minister, de heer Hervé Doyen, de heer Arnaud Pinxteren.</i>	12	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Serge de Patoul, Mme Annemie Maes, M. Pascal Smet, ministre, M. Hervé Doyen, M. Arnaud Pinxteren.</i>	12
- van de heer Sevket Temiz	19	- de M. Sevket Temiz	19
tot 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 toekomstige tram-bestellingen".		concernant "les futures commandes de trams".	
<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Joëlle Maison, de heer Pascal Smet, minister.</i>	21	<i>Discussion – Orateurs : Mme Joëlle Maison, M. Pascal Smet, ministre.</i>	21

MONDELINGE VRAGEN	24	QUESTIONS ORALES	24
- van de heer Eric Bott	24	- de M. Eric Bott	24
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,		à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propriété publique,	
en aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de mobiliteits- en veiligheidsproblemen tijdens de finale van de Belgische voetbalbeker".		concernant "les problèmes de mobilité et de sécurité lors de la finale de la coupe de Belgique de football".	
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	26	- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	26
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 door de MIVB in 2014 geïnde ontvangsten voor de categorie 65+".		concernant "les recettes perçues par la STIB en 2014 pour la catégorie des 65+".	
- van de heer Arnaud Pinxteren	29	- de M. Arnaud Pinxteren	29
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 bescherming van het fietsverkeer tijdens evenementen op de openbare weg".		concernant "la protection des circulations cyclistes lors d'évènements touchant à la voirie".	
- van mevrouw Evelyne Huytebroeck	31	- de Mme Evelyne Huytebroeck	31
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 Havenlaan".		concernant "l'avenue du Port".
- van mevrouw Evelyne Huytebroeck	31	- de Mme Evelyne Huytebroeck
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 werken aan de westelijke kant van de kleine Ring".		concernant "le chantier de la petite Ceinture Ouest".
- van de heer Bruno De Lille	32	- de M. Bruno De Lille
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 MIVB-toegangspoorten aan het Brusselse Noordstation".		concernant "les portillons d'accès de la STIB à la Gare du Nord".
INTERPELLATIE	36	INTERPELLATION
- van de heer André du Bus de Warnaffe	36	- de M. André du Bus de Warnaffe
tot 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 balans van het fietsbeleid en de evolutie naar de kwestie van het samenleven van de 'schildpadden' en de 'hazen'".		concernant "le bilan de la politique cycliste et l'évolution vers la question de la cohabitation des 'tortues' et des 'lièvres'".
Besprekking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Pascal Smet, minister, de heer Hervé Doyen, de heer André du Bus de Warnaffe.	39	Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, M. Arnaud Pinxteren, M. Pascal Smet, ministre, M. Hervé Doyen, M. André du Bus de Warnaffe.

MONDELINGE VRAGEN		QUESTIONS ORALES	
- van mevrouw Céline Delforge	46	- de Mme Céline Delforge	46
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 overleg met en de informatie aan het Gewest over de eerste fase van de start van het GEN".		concernant "la concertation et l'information de la Région quant à la première phase de mise en service du RER".	
- van de heer Boris Dilliès	49	- de M. Boris Dilliès	49
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 interactieve infoborden in de MIVB-stations".		concernant "les panneaux d'informations interactifs dans les stations de la STIB".	
- van de heer Hervé Doyen	49	- de M. Hervé Doyen	49
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 sluiting van de afrit 12 van de Ring door het Vlaams Gewest en het overleg tussen de gewesten".		concernant "la fermeture de la sortie 12 du ring par la Région flamande et la concertation interrégionale".	
- van de heer Youssef Handichi	52	- de M. Youssef Handichi	52
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 aanvraag voor een buslijn in de Dantestraat in Anderlecht".		concernant "la demande de desserte d'une ligne de bus rue Dante à Anderlecht".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	55	- de Mme Viviane Teitelbaum	55
aan de heer Pascal Smet, minister van de		à M. Pascal Smet, ministre du	

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

en aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de reiniging van de eigen beddingen aan en de haltes van de MIVB".

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

et à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "le nettoiement des sites propres et des arrêts de la STIB".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

**betreffende "de bestrijding van fietsdiefstal
en de verkoop op rommelmarkten".**

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

**betreffende "de bestrijding van
fietsdiefstal".**

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (*in het Frans*).- *Onlangs merkte ik tot mijn verbazing dat er op de rommelmarkt op het Sint-Denijsplein in Vorst een heleboel gegraveerde - en dus vermoedelijk gestolen - fietsen verkocht werden.*

De fietsen worden ongestraft verkocht op de tweedehandsmarkt, waar volgens statistieken de helft van de bestolen eigenaars op zoek gaan naar een nieuwe fiets. Dat leidt tot een stijging van de vraag naar tweedehandsfietsen en dus tot grotere afzetmogelijkheden!

Het is niet nieuw dat die illegale tweedehandsmarkt open en bloot plaatsvindt, maar het lijkt me niet onmogelijk om zulke rommelmarkten beter te controleren, want gemeenschapswachten en politie doen er toch al de ronde. Zo zouden een aantal gestolen fietsen terugbezorgd kunnen worden.

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 "la lutte contre le vol de vélos et
leur vente sur les brocantes".**

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

**concernant "la lutte contre les vols de
vélos".**

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Il y a peu, je me promenais à la brocante de la place Saint-Denis à Forest et j'avoue avoir été étonné par le grand nombre de vélos que j'y ai vus en vente. Il ne s'agissait pas de quelques vélos mais de rangées entières. Ma curiosité fut piquée à vif. J'ai pu remarquer que bon nombre d'entre eux étaient marqués d'un numéro de registre national. Autrement dit, je les soupçonne, plus encore que leurs voisins non identifiés, d'avoir été volés à leurs propriétaires.

La gravure du vélo n'empêche certes pas le vol, mais elle doit avoir un effet dissuasif, et surtout, permettre d'identifier le propriétaire lorsque le vélo est retrouvé. Malheureusement, elle ne semble pas décourager tout le monde. Ces vélos se retrouvent en toute impunité sur le marché de seconde main, un marché vers lequel, selon les statistiques, se tournent 50% des personnes désireuses de s'acheter

Hoeveel fietsen werden er in 2013 en 2014 gestolen? Voor 2012 schat Sudpresse dat aantal op 10.000 in het Brussels Gewest. Is er onderzocht hoeveel gestolen en/of gegraveerde fietsen er openbaar te koop aangeboden worden? Is er sprake van een heus circuit?

Is er al bekijken hoe controles mogelijk zijn en hoe fietsen terugbezorgd kunnen worden? Gebeuren zulke controles en volgens welke procedure? Wordt er systematisch gezocht naar gestolen fietsen of kan daar werk van gemaakt worden, bijvoorbeeld via de politiezones?

Gemeenten en gewest worden zich langzaam maar zeker bewust dat ze niet lijdzaam mogen toezien en zetten allerlei acties op touw.

Die acties zouden door het gewest gecoördineerd moeten worden. Werkt u aan een globaal actieplan tegen fietsdiefstallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? De angst voor diefstal is immers een van de factoren die mensen ervan weerhoudt om de fiets te nemen.

Als ik van Jette naar de Nieuwstraat zou fietsen, weet ik niet waar ik mijn fiets zou kunnen stallen, want een fiets van 1.200 euro wil ik niet op de openbare weg laten staan. Het gevolg is dat ik niet met de fiets naar de Nieuwstraat ga. Het reliëf van het gewest is ideaal voor de elektrische fiets, maar ook die zal ongebruikt blijven als de fietsdiefstallen niet aangepakt worden.

un autre vélo après s'être fait voler le leur. Cette situation généreraient une augmentation de la demande du vélo d'occasion et donc des facilités pour revendre les vélos volés, un comble !

Ce marché noir de seconde main au su et vu de tous n'est évidemment pas nouveau, mais je n'ai aucune idée objective de son ampleur. Surtout, il m'apparaît que surveiller ou contrôler de plus près ce genre de brocantes n'est pas chose impossible. Des gardiens de la paix et/ou des policiers y font de toute façon des rondes. Cela constituerait en tous cas une piste pour retrouver facilement certains vélos volés et les rendre directement à leurs propriétaires.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer le nombre de vélos volés en 2013 et en 2014 ? Les chiffres dont je dispose sont ceux de Sudpresse qui parlait d'une estimation en 2012 de 10.000 vélos volés rien qu'en Région bruxelloise. C'est énorme !

Des études ont-elles été menées pour identifier la proportion de vélos volés et/ou gravés sur les espaces publics de vente (brocantes, marchés, etc.) ? Permettent-elles d'identifier un vrai phénomène de revente de vélos volés ?

Une réflexion a-t-elle déjà été menée pour contrôler ces vélos volés et/ou gravés et, le cas échéant, pour les rendre à leurs propriétaires ? Si oui, est-ce déjà le cas et selon quelle procédure ?

Une systématisation de la recherche de vélos volés existe-t-elle ou pourrait-elle être mise en place via, par exemple, les zones de police ?

Aujourd'hui, les communes et la Région prennent peu à peu conscience du fait qu'elles ne peuvent plus rester les bras croisés face à ce fléau et elles mettent en place des actions, certes ponctuelles et disparates, mais qui ont au moins le mérite d'exister : marquage du numéro d'identité nationale, octroi de subsides pour l'installation de vélos-box sécurisées, création d'un dépôt central pour les vélos trouvés...

Ces actions mériteraient d'être coordonnées dans un plan régional maintes fois appelé de nos vœux - je m'en réfère aux propositions de résolution en la matière sous la précédente législature - ainsi que par les associations. Ma dernière question sera donc plus générale : avez-vous repris sous votre

aile l'élaboration d'un plan d'action global pour la lutte contre le vol de vélos en Région de Bruxelles-Capitale ?

Il m'apparaît qu'un des facteurs qui empêchent les gens de rouler en vélo en Région bruxelloise est la peur de se le faire voler.

Personnellement, s'il me vient l'idée de me rendre de Jette à la rue Neuve, je ne sais pas où je pourrais laisser mon vélo même si des dispositifs d'attaches existent car je ne tiens pas à abandonner momentanément un vélo qui vaut 1.200 euros sur la voie publique. Résultat : je choisis de ne pas me rendre rue Neuve en vélo, tout simplement. À Jette, chaque fois que je l'utilise, je sais où je peux le déposer, à côté du commissariat de police pour prendre un exemple.

De plus, le relief accidenté de Région bruxelloise la rend idéale pour l'essor des vélos à assistance électrique. Si on ne tient pas compte de la problématique des vols de vélos, les gens ne l'utiliseront pas, tout simplement parce qu'ils ne savent pas où le laisser en lieu sûr.

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *Op 20 maart informeerde een Brussels dagblad over de toename van de fietsdiefstallen in het gewest. Tijdens het eerste semester werden er 16.325 geregistreerd. Dat aantal houdt geen rekening met de niet-aangegeven diefstallen, die volgens de studie van Frédéric Héran even hoog zouden liggen. Volgens diezelfde studie koopt een vierde van de slachtoffers geen nieuwe fiets. Diefstal is dus een belangrijke belemmering voor het gebruik van de fiets.*

Op 25 april 2014 heeft ons parlement een resolutie goedgekeurd met daarin vijf vragen aan de regering: het verzamelen van gegevens per gemeente en politiezone over de fietsen die gestolen en teruggevonden worden, de studie van de budgettaire impact van een gecentraliseerde databank voor gestolen en teruggevonden fietsen, een gewestelijk actieplan voor de strijd tegen fietsdiefstallen, een formele coördinatie van de verschillende actoren, en beveiligde fietsenstallingen in de belangrijkste trein- en metro-

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Ce 20 mars, un quotidien bruxellois informait de la recrudescence des vols de vélos dont 16.325 auraient été enregistrés en Belgique durant le seul premier semestre de 2014. Ce nombre ne tient évidemment pas compte des vols non déclarés qui seraient, selon la célèbre étude de Frédéric Héran, équivalents au nombre de vols déclarés.

Le phénomène est donc important et une politique volontariste est indispensable pour l'enrayer. On sait en effet que le vol est un frein important à l'usage du vélo puisque, toujours selon l'étude de Frédéric Héran, près d'un quart des cyclistes victimes d'un vol ne rachètent pas de vélo.

Conscient de ces enjeux, notre parlement a adopté à une très large majorité, le 25 avril 2014, une résolution à l'initiative d'Annemie Maes formulant cinq demandes à l'égard du gouvernement. La première est la récolte des données sur les vélos volés, trouvés et restitués dans la Région par commune et par zone de police. La deuxième est

stations en bij belangrijke bushaltes.

In Londen staat het stedelijke fietsbeleid veel verder dan in Brussel. Daar heeft men de fietspaden beveiligd en maatregelen genomen tegen fietsdiefstal.

De resultaten in Londen zijn indrukwekkend en zijn het gevolg van de combinatie van een reeks maatregelen: de registratie van fietsen en diefstallen, meer sociale controle bij fietsenstallingen en systematische politiecontroles op plaatsen waar tweedehandsfietsen verkocht worden. In Londen heeft men vastgesteld dat een gestolen fiets binnen de 24 uur binnen de agglomeratie doorverkocht wordt. Men schrijft er boetes uit van 650 pond per gestolen fiets. Er worden dossiers aangelegd van de helers en ze worden ontmoedigd doordat de boetes stijgen wanneer ze opnieuw worden gevatt.

Op vijf jaar tijd zijn de Londense fietsdiefstallen met 28% gedaald. Dat doet dromen. Enkele van de Londense oplossingen staan ook in de gewestelijke resolutie. Kunt u mij vertellen hoever men staat in de dossiers die tijdens de vorige legislatuur al aangevat werden?

Noch het meerderheidsakkoord, noch uw oriëntatinota hebben het over de aanpak van fietsdiefstallen. Kunt u mij vertellen hoe u het probleem denkt aan te pakken?

Voor de heer Doyen heb ik een cadeautje meegebracht uit Londen: een brochure met daarin informatie over de manier waarop een fiets veilig kan worden vastgemaakt. Zo kan hij met een gerust hart naar het stadscentrum fietsen.

l'étude de l'impact budgétaire de l'optimisation et de l'extension à l'ensemble des dix-neuf communes du dépôt centralisé et d'une base de données unique de vélos volés et trouvés. La troisième demande consiste en un plan d'action régional de lutte contre les vols de vélos. La quatrième concerne une coordination formelle des différents acteurs. Enfin, la cinquième demande est l'aménagement du stationnement sécurisé dans les principales gares et stations de métro ainsi que des arceaux aux principaux arrêts de bus.

Je dois à l'Histoire de préciser que le groupe sp.a s'était abstenu sur cette proposition considérant que le texte "n'allait pas assez loin".

Avec Annemie Maes, nous avons visité Londres où la politique cycliste urbaine est bien plus développée que dans notre Région. Pour inciter les transferts modaux et convaincre les citoyens d'utiliser le vélo, les autorités londoniennes ont notamment sécurisé les pistes cyclables et pris des mesures de protection contre le vol de vélos.

Elles travaillent cette question depuis des années et les résultats sont impressionnantes. Pour y parvenir, les responsables politiques combinent divers éléments et actions : l'enregistrement des vélos et des vols, l'amélioration des parkings pour vélos afin de permettre un certain contrôle social, une veille policière sur les sites de vente de vélos en seconde main. Les autorités se sont aperçues qu'à Londres, un vélo volé était revendu dans l'agglomération même endéans les 24 heures. On note également une collaboration judiciaire. En effet, elles ont convenu avec les autorités judiciaires d'infliger rapidement des sanctions financières importantes. On parle de 650 livres par vélo. L'objectif est de constituer des dossiers sur les receleurs et de les décourager. Lorsque plusieurs vélos sont ainsi revendus, l'amende devient franchement dissuasive d'autant que l'on est dans une logique de sanctions administratives et que la réaction est rapide.

Les résultats sont éloquents puisqu'en cinq ans les vols ont diminué de 28%. Cela laisse rêveur. Une série d'outils ont été mis en place dans la capitale anglaise, qui figurent dans la résolution du parlement et sur lesquels nous avons travaillé au cours de la législature précédente.

J'aimerais donc, M. le ministre, faire le point sur

les actions prévues dans cette résolution. Une série d'initiatives avaient été prises lors de la législature précédente, comme le dépôt centralisé. Pouvez-vous me dire où l'on en est dans ces différents dossiers ?

Je voulais également savoir comment votre politique prend en compte le problème des vols de vélos étant donné que tant l'accord de majorité que votre note d'orientation annexée au budget 2015 ne disent rien sur le sujet.

Enfin, j'ai ramené à M. Doyen un petit souvenir de Londres, une brochure sur la manière d'attacher son cadenas. Il pourra ainsi venir dans le centre-ville en toute sécurité.

Samengevoegde bespreking

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

De heer Serge de Patoul (FDF) (in het Frans).- *De heer Doyen zegt terecht dat er minder wordt gefietst vanwege het risico op diefstal. Eigenlijk gaat het debat dus over veilige fietsenstallingen.*

De eerste mogelijkheid is een samenwerking opzetten met bestaande ondergrondse parkeergarages. Een deel van de bestaande infrastructuur zou omgebouwd kunnen worden tot beveiligde fietsenstallingen. Zo zouden we snel honderden plaatsen beschikbaar kunnen maken. We zouden overleg moeten starten met de privébedrijven die de parkeergarages beheren. Het marktpotentieel zal hen ongetwijfeld interesseren. Bovendien wil het gewest de zachte mobiliteit stimuleren.

Bestaat er een centraal register om na te gaan of een gegraveerde fiets die te koop aangeboden wordt, eerlijk verkregen is? Dat zou het risico op diefstal verminderen, want verkopers willen niet als helers bestempeld worden. Hoe zit het met de technische uitvoering van zo'n systeem? Het gewest zou daar een voortrekkersrol in kunnen spelen.

Ook de ontsierende veloboxen moeten geëvalueerd worden, want ze bieden weinig plaats en dus geen echte oplossing.

Discussion conjointe

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

M. Serge de Patoul (FDF).- Mes collègues soulèvent un problème fondamental. Il est vrai, M. Doyen le souligne, que le risque de vol de vélo est un réel frein à son utilisation.

Je voudrais donc, par mon intervention, lancer quelques pistes.

Implicitement, ce débat soulève bien entendu du problème du stationnement sécurisé du vélo : que faire de son vélo quand on arrive à destination.

La première piste serait de stimuler les collaborations avec les parkings souterrains existants. Il doit être possible d'envisager une reconversion partielle de ce genre d'infrastructures pour offrir (contre rémunération évidemment) des stationnements pour vélos sécurisés et abrités.

Il me semble qu'il s'agit d'une opportunité qui permettrait rapidement de proposer des centaines de places disponibles. Nous devrions entamer une concertation avec les responsables des sociétés privées qui gèrent ces parkings. L'évolution de ce marché et son potentiel sont réellement susceptibles d'intéresser ces sociétés. Ajoutons à cela, la volonté de notre Région de stimuler la mobilité douce. Nous sommes en présence d'intérêts communs à exploiter. Il me semble que

c'est une piste à creuser.

Le deuxième élément que je souhaitais aborder est celui des vélos gravés, déjà évoqué par MM. Pinxteren et Doyen. Existe-t-il un fichier centralisé permettant de vérifier directement si un vélo gravé mis en vente a été acquis honnêtement ou s'il s'agit d'un vélo volé ? Un tel dispositif, clairement annoncé, réduirait le risque de vol, car les vendeurs effectueraient une vérification préalable pour ne pas courir le risque d'être considérés comme des receleurs.

Où en est la mise en œuvre, purement technique, d'un tel système ? Une coordination serait souhaitable en la matière et la Région pourrait en être le promoteur.

Enfin, l'intérêt des parkings de type "box à vélos", peu esthétiques en termes de mobilier urbain, mériterait d'être évalué, car le nombre de places offertes est assez réduit. Ils constituent un appoint, mais n'apportent pas de réelle solution alternative. Les enseignements tirés d'une telle évaluation menée par les pouvoirs locaux aideraient à résoudre le problème des emplacements sécurisés pour vélos.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- In de vorige zittingsperiode werd op mijn initiatief een officieuze parlementaire werkgroep rond fietsen opgericht. Daar brainstormden alle parlementsleden uit meerderheid en oppositie. Ook vertegenwoordigers van Cyclo en de fietsverenigingen werden uitgenodigd. Het debat heeft ervoor gezorgd dat iedereen er zich bewust van werd dat fietsdiefstal een probleem is. Dat heeft geleid tot een voorstel van resolutie dat door de meerderheid van de parlementsleden werd goedgekeurd net voor het einde van de legislatuur, in april 2014. In die resolutie is er onder meer sprake van de noodzaak van een gewestelijke aanpak.

Tijdens de vorige regeerperiode nam staatssecretaris Bruno De Lille al enkele initiatieven. Zo kwam er een website waar je een gestolen fiets kunt aangeven en werd er een gewestelijk depot opgericht.

Dat volstaat natuurlijk niet. De reden waarom de

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

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Lors de la législature précédente, à mon initiative, un groupe de travail informel vélo avait été créé. Il avait permis à chacun de prendre conscience de ce que le vol de vélos était un problème. Cette réflexion avait débouché sur une proposition de résolution, adoptée par la majorité des parlementaires en avril 2014, qui mentionnait notamment la nécessité d'une approche régionale de ces vols.*

Au cours de la législature précédente, M. De Lille avait pris quelques initiatives, comme la création d'une page internet où signaler le vol d'un vélo ou la création d'un dépôt régional. Mais cela ne suffit pas.

Les résultats de la politique menée à Londres sont spectaculaires, avec, en cinq ans, une diminution de 25% des vols de vélos.

L'administration de la Ville de Londres est

heer Pinxteren en ikzelf naar Londen zijn gegaan, is om na te gaan hoe die stad de dingen heeft aangepakt. De cijfers zijn spectaculair. Op vijf jaar tijd constateert men daar een daling van fietsdiefstal met 25%. Het aangiftepercentage van fietsdiefstal bedraagt normaal gezien 25%, maar in Londen is dat 33%.

Het Londense stadsbestuur is er zich sterk van bewust dat fietsdiefstal een serieuze rem betekent op het fietsgebruik. De Londense aanpak is zo positief omdat alle neuzen in dezelfde richting wijzen. Niet alleen de burgemeester Boris Johnson, wiens functie te vergelijken is met die van de minister-president van het Brussels Gewest, zegt dat de strijd tegen fietsdiefstal een prioriteit is, maar ook Transport for London, de Londense openbaarvervoermaatschappij. Transport for London betaalt zelfs een deel van de lonen van de politie om specifiek rond fietsdiefstal te werken. Het is alsof de MIVB een deel van de lonen van de lokale politie zou betalen voor de werking van een speciale cel.

3% van alle criminale feiten betreft fietsdiefstal en 90% van de opgepakte fietsdieven hebben een crimineel verleden. De daders kunnen door een fiets te stelen heel gemakkelijk aan geld geraken. Vaak zijn die personen al op een of andere manier geregistreerd, waardoor ze relatief gemakkelijk kunnen worden aangepakt. In Londen wordt gewerkt met lokfietsen aan stations en tal van andere methodes die ook in Brussel nuttig kunnen zijn.

De heer Pinxteren heeft al verwezen naar het feit dat een fiets die vandaag wordt gestolen, de dag nadien al op internet wordt aangeboden. Om daar iets aan te doen, moet u overleggen met de internetproviders of de websitebeheerders. De Londense overheid heeft met eBay en andere websites rond de tafel gezeten om duidelijk te maken dat ze niet zomaar gestolen goederen mogen aanbieden. Wat zijn uw plannen in dat verband?

De resolutie is ongeveer een jaar geleden goedgekeurd. Er is al heel wat gebeurd, maar toch is er nog veel werk aan de winkel. Wat zijn de doelstellingen? Hoe sterk wilt u het aantal fietsdiefstallen laten dalen?

Vandaag bestaan er een aantal systemen naast

consciente du fait que ces vols freinent l'usage du vélo, et le bourgmestre de Londres, dont la fonction est comparable à celle de notre ministre-président, comme la société de transports publics de Londres, estiment que la lutte contre le vol de vélos est une priorité. Cette société de transports paie même une partie des traitements de la police afin qu'elle travaille sur ces vols.

Les méthodes développées à Londres, dont des vélos pièges destinés à servir d'appâts, pourraient être utiles à Bruxelles.

Pour éviter qu'un vélo volé puisse être mis en vente sur internet dès le lendemain, vous devriez vous concerter avec les fournisseurs d'accès et les administrateurs de sites internet, comme l'ont fait les autorités londoniennes. Quels sont vos projets en la matière ?

Malgré le travail effectué depuis que la résolution a été approuvée, il reste encore beaucoup à faire. Quels sont vos objectifs ? À quel point voulez-vous faire diminuer le vol de vélos ?

Actuellement, plusieurs systèmes coexistent. Par exemple, bpost fournit un service de pistage digital des vélos. Ce système est-il applicable à Bruxelles ? Collaborez-vous avec bpost ? Avez-vous connaissance des résultats de ce système ?

Le Plan parkings prévoit une série d'emplacements pour vélos en surface. Il y a une forte demande des habitants pour que ceux-ci soient sûrs et couverts. La prévention est un des éléments d'un plan de lutte contre le vol des vélos, et elle commence par de tels équipements.

elkaar. Zo verleent bpost bijvoorbeeld een dienst gebaseerd op digitale tracking. Je koopt een sticker die je op je fiets plakt. De postbodes kunnen die inscannen en nagaan of de fiets al dan niet gestolen is. Ik zeg niet dat het een goed of een slecht systeem is. De vraag is of het toepasbaar is in Brussel. Wordt er met bpost samengewerkt? Bent u op de hoogte van de resultaten?

Het parkeerplan voorziet in een heleboel bijkomende bovengrondse fietsstallingen. De vraag van bewoners om die veilig en overdekt te kunnen stallen, is inderdaad erg groot. Een van de aandachtspunten voor een plan tegen fietsdiefstal is preventie, namelijk ervoor zorgen dat de fietsen niet worden gestolen. Dat begint met degelijke fietssloten en fietsstallingen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *In 2013 werden er 2.847 fietsdiefstallen gemeld in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De voorlopige cijfers voor 2014 wijzen op een toename met 10%. Ook het aantal fietsen is echter toegenomen.*

De fietsen die de politie terugvindt, worden naar het centraal depot gebracht, dat een gedetailleerde beschrijving publiceert op www.gevondenfietsen.be. Men wil die site uitbreiden met de publicatie van gestolen of in beslag genomen fietsen. Ook informatie over het graveren van fietsen is op de website terug te vinden. Over het doorverkopen van gestolen fietsen op markten hebben wij nog geen studie laten uitvoeren, maar dat is zeker bespreekbaar.

Er is een werkgroep opgericht die een actieplan voorbereidt ter bestrijding van fietsdiefstallen. Een groot probleem is dat te weinig fietsdiefstallen aangegeven worden, ondanks de gemakkelijke onlineprocedure.

Er werd tevens beslist om twee grote fietsenstallingen voor buurtbewoners in te richten in de lokalen van de MIVB onder het Beursplein en het De Brouckèreplein. De plannen worden nu getekend en het project past in het autovrij maken van het stadscentrum.

Wij zetten de bestaande initiatieven van de taskforce voort, via de reeds genoemde website, het centraal depot, het partnership met bpost, het

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

M. Pascal Smet, ministre.- En 2013, on déplorait 2.847 vols de vélos déclarés dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les chiffres provisoires pour 2014 font état d'une augmentation de 10%. Il faut les nuancer en considérant qu'il ne s'agit que des vols déclarés. Le nombre de vélos a, par ailleurs, globalement augmenté.

Les vélos retrouvés par les forces de l'ordre sont transférés au dépôt central, qui publie une fiche détaillée sur le site www.velosretrouves.be. Des pourparlers sont en cours pour sistématiser la publication sur ce site des vélos volés ou saisis, même si ces derniers restent, pour les besoins de l'enquête policière, au dépôt de la police. Sur cette plate-forme web se trouvent également des informations sur les actions ponctuelles de gravure dans certaines communes.

Nous n'avons pas lancé d'étude afin d'identifier la proportion de vélos volés ou gravés sur les espaces de vente publics. Mais la systématisation du contrôle des vélos susceptibles d'avoir été volés sur les marchés et brocantes doit être débattue.

Un groupe de travail ad hoc est en train de préparer un plan d'action contre le vol de vélos. Il y a un gros travail à fournir avant que ce plan soit prêt. Le problème principal est que très peu de plaintes sont déposées, malgré la facilité de la procédure par internet. Ce plan devra nous permettre de sortir de la logique de se borner à combattre les symptômes a posteriori, et d'arrêter de faire le travail de la

initiatief CHERRY ON the bike en de grote treinstations die we met beveiligde fietsenstallingen hebben uitgerust.

Voor het actieplan inspireren we ons op wat andere steden doen. Steden met veel fietsers zoals Montreal, Londen, Kopenhagen of Amsterdam kennen het probleem ook. Het is niet typisch voor Brussel.

Ik hoor dat er veel georganiseerde bendes actief zijn en dat fietsen vaak op hoofdwegen worden gestolen. Mensen denken ten onrechte dat hun fiets veiliger staat op een hoofdweg, maar de dieven kunnen daar gemakkelijk met een bestelwagen stoppen, het hangslot doorsnijden en de fiets inladen. Er is meer samenwerking met de politie nodig. De gemeenten moeten ook meer fietsenstallingen plaatsen.

Wij hebben prioriteit gegeven aan de aanleg van gescheiden fietspaden, maar nemen ook dit probleem ernstig. Het actieplan is daar het bewijs van. Wanneer het af is, zal ik u daarvan op de hoogte brengen.

police.

La création de deux grands parkings à vélos pour les riverains sous les places de la Bourse et de Brouckère, dans les locaux de la STIB, a maintenant été décidée. Les plans sont en train d'être dessinés et ce projet se fera dans le cadre de la piétonnisation du centre-ville.

Par ailleurs, nous continuons les différentes actions mises en place à la suite des réunions de la task force de lutte contre les vols de vélos, comme le site Internet déjà mentionné, le dépôt central, le partenariat avec bpost, l'initiative CHERRY ON the bike, ou les grandes gares que l'on a équipées de parkings sécurisés pour les vélos.

Pour élaborer correctement ce plan d'action, nous allons nous inspirer de ce qui se passe dans les autres pays. Malheureusement, même les villes qui ont une politique cycliste très forte, comme Montréal, Londres, Copenhague ou Amsterdam, connaissent le problème du vol de vélos. Il n'est pas spécifique à Bruxelles.

Il me revient que ce sont de plus en plus souvent des bandes organisées, venant de l'Europe de l'Est notamment, qui sont derrière ces vols. Par ailleurs, ces vols ont souvent lieu sur les grandes voiries. Les gens ont parfois tendance à penser qu'en garant leur vélo sur un boulevard, il sera mieux protégé. En réalité, les voleurs arrivent avec une camionnette, coupent le cadenas et chargent le vélo. La revente concernera le vélo tout entier ou les pièces détachées.

Nous ne pouvons pas lutter seuls contre ce fléau. Il faut qu'il y ait des mesures préventives et répressives. Nous devons travailler avec la police. Les communes auront, quant à elles, un rôle très important à jouer au niveau du stationnement pour vélos. La grande majorité des rues sont des voiries communales et non régionales. Il faut augmenter le stationnement sécurisé et non sécurisé sur ces voiries.

Enfin, nous avons accordé l'urgence à l'installation de pistes cyclables séparées qui impliquent d'introduire des permis et de préparer des dossiers.

Pour résumer, nous prenons ce problème au sérieux et le plan d'action en est la preuve. Quand il sera prêt, nous vous en informerons.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Hoe zit het met het internet?

De heer Pascal Smet, minister.- Internet speelt ook een rol, maar het is allemaal niet zo evident.

Ik vertel een korte anekdote. Iemand heeft ooit in mijn appartement ingebroken en alle cd's gestolen. Ik heb die toen bijna allemaal teruggevonden in een tweedehandswinkel. Ik ben naar de politie gegaan, zoals het een goede burger betaamt, en heb de verzekering aangeschreven want die had de cd's al terugbetaald. De politie is naar de verkoper van de tweedehandswinkel gegaan. Die beweerde dat hij ze op de rommelmarkt had gekocht en daar stopte het verhaal.

We doen wat mogelijk is. De verkopers van fietsen op de rommelmarkt kunnen zeggen dat ze de fietsen op een andere rommelmarkt hebben gekocht. Meestal stopt het onderzoek daar: men weet niet wie die fietsen verkocht heeft en er is geen tijd om dat te onderzoeken.

Er wordt een actieplan opgesteld met concrete duidelijke maatregelen. We inspireren ons daarvoor niet alleen op Londen, maar ook op andere steden. Ik hoop dat we u dat plan in de loop van de komende maanden kunnen voorleggen.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (*in het Frans*).- *We zien uw actieplan met spanning tegemoet, want mensen voelen er niets voor om een dure fiets te kopen als het risico op diefstal groot is.*

Ik vraag me af of er geen fietspaspoort moet komen. Dat zou de identificatie vereenvoudigen.

De veloboxen zijn er niet om tijdelijk te parkeren. Ze zijn bedoeld om je fiets veilig te stallen in de buurt van je woonst en ze zijn zeker niet lelijker dan de duizenden bestelwagens en auto's in het verkeer.

We mogen fietsdiefstal niet banaliseren. In het Koning Boudewijnpark worden jongeren soms met geweld gedwongen om hun fiets af te geven. Voor de jongeren in kwestie is dat een traumatiserende ervaring.

Mme Annemie Maes (Groen) (*en néerlandais*).- *Qu'en est-il d'internet ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Internet joue aussi un rôle, mais ce n'est pas évident.*

Nous faisons ce que nous pouvons. Les vendeurs de vélos volés peuvent dire qu'ils les ont achetés sur une brocante, et en général, l'enquête s'arrête là, sans qu'on sache qui sont les vendeurs et faute de temps pour les rechercher.

Un plan d'actions comportant des mesures concrètes a été élaboré. Il est inspiré de ce qui est fait à Londres et dans d'autres villes. J'espère pouvoir vous le présenter dans les prochains mois.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- C'est avec impatience que nous attendons votre plan d'action. Nous en avons besoin car il faut donner à ce phénomène l'importance qui lui revient, surtout qu'aujourd'hui, les vélos commencent à coûter cher. Les gens n'ont plus envie d'investir au vu d'un tel risque. Dans notre commune, un fonctionnaire s'est acheté un magnifique vélo de course. Au bout de trois jours, on le lui a volé à 12h30, devant l'administration communale. Dégoûté, il n'a plus voulu investir dans un tel achat.

Je me demande s'il n'y a pas lieu d'accompagner un vélo d'une pièce d'identité à l'instar d'une automobile. L'identification s'en trouverait facilitée. En effet, même en marquant mon vélo, comme je l'ai fait, avec mon numéro d'identification nationale, si j'ai envie de le vendre, mon acheteur se retrouvera avec un numéro qui n'est pas le sien. On pourrait l'accuser d'avoir volé

mon vélo alors que ce n'est pas le cas. L'absence de traçabilité du vélo rend le contrôle plus ardu. C'est donc une idée parmi d'autres.

Par ailleurs, les boxes à vélos ont une autre fonction que celle d'un parking provisoire. L'objectif est de garer son vélo de manière sécurisée non loin de son domicile. Ils ne sont peut-être pas beaux, mais ils ne sont pas plus laids que les camionnettes ou les voitures qui envahissent nos rues par milliers.

Enfin, il ne faut pas banaliser le vol de vélo. Ce phénomène n'est pas bénin. Au parc Roi Baudouin, il est assez fréquent que des adolescents se fassent voler leur vélo par des bandes et de manière souvent violente. Ils sont frappés, poussés et spoliés. Ce sont des expériences parfois traumatisantes, certainement pour les jeunes.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *Uw antwoorden ontgoochelen me enigszins. De werkgroep fietsdiefstal bestaat gelukkig nog. Zijn de politiezones, het parket en de gewestelijke administratie daar nog altijd vertegenwoordigd?*

(*Instemming van de heer Smet*)

We mogen dus een overkoepelend actieplan verwachten. Dat wordt een grote uitdaging.

Iedereen weet waar gestolen fietsen verkocht worden, maar daar gebeurt niets mee! Sommige appartementen doen dienst als opslagruimte voor gestolen fietsen. Ooit was er sprake om fietsen uit te rusten met een chip om dieven in de val te lokken. Ik hoop dat dat deel uitmaakt van uw plan tegen fietsdiefstallen.

Wie in Londen op het internet een fiets koopt of verkoopt, krijgt een pop-up te zien die waarschuwt voor mogelijke vervolging als het om een gestolen fiets zou gaan. Zulke ontradende boodschappen kunnen helpen om het aantal fietsdiefstallen terug te dringen. Er zijn trouwens nog andere Londense maatregelen die in Brussel van nut kunnen zijn.

Ik vraag u ook om opnieuw werk te maken van informatiecampagnes over het veilig stallen van

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Vos réponses me laissent un peu sur ma faim.

La task force de lutte contre les vols de vélos existe toujours et c'est une bonne nouvelle ! Ce groupe est-il toujours composé de représentants des zones de police, du parquet et de l'administration régionale ?

(*Assentiment de M. Smet*)

On peut donc s'attendre à un plan d'action transversal aux différentes compétences. Si c'est bien le but, c'est sans doute le plus grand défi de l'exercice.

J'attire votre attention sur les lieux de revente qui sont connus de tous, et dont M. Doyen a fait mention. Vous en avez cités quelques-uns, dont le marché du Midi et le marché matinal. Quand on se fait voler, on reçoit toujours des pistes pour tenter de retrouver son bien à un endroit précis. Vous avez retrouvé vos CD dans un magasin de seconde main, et, quand je me suis fait voler mon ordinateur portable, on m'a conseillé de visiter les magasins d'une artère bien précise.

On sait donc où se trouvent ces vélos et il est troublant de constater que rien ne se passe ! Des filières sont organisées, des appartements servent

fietsen.

Het is een goede zaak dat u werk maakt van de beveiliging van de fietsenstallingen.

We laten onze fietsen graveren, maar waarom eigenlijk? Gestolen fietsen worden niet opgespoord. In Londen biedt het graveren van fietsen informatie over het model, het productiejaar, de eigenaar enzovoort. Een plaatje op de fiets geeft aan dat hij gegraveerd is en de gegevens van de fiets zitten in een politiedatabase.

Zulke goede praktijken moeten ook hier ingevoerd worden om het probleem op te lossen. Er zal immers pas meer gefietst worden als er minder fietsen gestolen worden.

d'espace de stockage des vélos volés... Ces éléments sont connus. Il a été question de placer des puces ou des traceurs sur certains vélos pour piéger les voleurs. J'espère que ce dispositif se retrouvera dans le plan d'action de lutte contre le vol de vélos que vous évoquez. Il y a des choses à entreprendre sur le volet répressif, que ce soit dans les lieux de revente ou sur les sites de revente.

À Londres, lors de la revente ou de l'achat d'un vélo sur un site internet, des messages de type "pop-up" surgissent pour vous informer des poursuites judiciaires potentielles suite à l'achat ou la revente d'un vélo volé. Ce genre de messages dissuasifs peut fonctionner et une série d'outils mis en place à Londres ou ailleurs pourraient être utiles pour le volet répressif de l'action à Bruxelles.

Pour l'aspect préventif, M. Doyen évoquait les campagnes démontrant comment bien attacher son vélo, qu'on ne voit plus depuis un certain temps. Je vous invite donc à relancer ces campagnes qui ne nécessitent pas de grand plan d'action, juste un peu d'information à diffuser sur l'acquisition d'un bon cadenas et les bons endroits où attacher son vélo...

Vous avez parlé des parkings sécurisés, ce qui est une bonne chose.

Je voudrais encore citer une bonne pratique. Nous faisons marquer nos vélos. Mais à quoi cela sert-il ? Hormis le marquage, ces vélos ne sont répertoriés nulle part. À Londres, quand on marque le vélo, on répertorie le modèle, l'année de fabrication, le propriétaire, etc. Une plaque présente sur le vélo indique qu'il est marqué et que ses caractéristiques sont reprises dans un fichier détenu par la police.

Il s'agit de bonnes pratiques pour un problème qui doit figurer parmi les priorités car nous n'améliorerons la pratique du vélo qu'en sécurisant aussi les biens des personnes.

- De incidenten zijn gesloten.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SEVKET TEMIZ

INTERPELLATION DE M. SEVKET TEMIZ

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

**betreffende "de toekomstige
trambestellingen".**

De voorzitter.- De heer Temiz heeft het woord.

De heer Sevket Temiz (PS) (*in het Frans*).- *De pers kondigde onlangs de levering van de nieuwe trams van het type T3000 aan. De MIVB verwacht in 2018 een nieuwe generatie trams en verklaart dat die een grotere capaciteit moeten hebben zonder daarom langer te zijn.*

Momenteel zijn sommige tramspoor niet klaar om de nieuwste tramtypes T3000 en T4000 te laten rijden. Alleen de oudere en minder comfortabele tramtypes kunnen er rijden. Op welke tramlijnen zijn de sporen nog niet klaar voor de types T3000 en T4000? Om hoeveel procent van het totale netwerk gaat het op het vlak van het aantal kilometer, het aantal haltes en het aantal reizigers?

De MIVB wil trams die meer plaats bieden zonder dat ze daarom langer zijn. Zullen die trams wel op de sporen passen? Zo niet, zullen er dan nieuwe tramspoor worden aangelegd waarop de nieuwe tramtypes wel kunnen rijden, zodat ze toegankelijker zijn voor senioren, kinderwagens en personen met een beperkte mobiliteit (PBM's)? Als een heraanleg van de sporen nodig blijkt, zijn daarvoor de werkzaamheden dan al besproken, gepland en gebudgetteerd, in overleg met de gemeenten en Brussel Mobiliteit?

Zullen bepaalde lijnen in hun huidige staat blijven bestaan omdat er geen nieuwe trams komen of omdat er geen plan van heraanleg is? Zo ja, welke?

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

concernant "les futures commandes de trams".

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

M. Sevket Temiz (PS).- Récemment, la presse annonçait la dernière livraison de trams de type T3000. Par la même occasion, la STIB indiquait préparer sa future commande pour une nouvelle génération de trams, attendue pour 2018. La STIB explique que les futurs véhicules devront avoir une capacité plus élevée, mais sans être plus longs.

À l'heure actuelle, certaines lignes de tram à Bruxelles ne sont pas praticables par les deux dernières générations de trams commandés par la STIB, c'est-à-dire les T3000 et T4000, à cause de leur gabarit ou de leur longueur trop importante.

L'espacement des voies sur certaines avenues ou chaussées serait trop étroit. À d'autres endroits, certains arrêts mal disposés ne permettraient pas de les accueillir. Ces lignes sont donc assurées par des trams d'ancienne génération aux capacités plus modestes, d'un confort moindre et d'une accessibilité peu optimale pour les personnes âgées, les poussettes et les PMR.

Quelles sont les lignes inaccessibles aux deux dernières générations de trams T3000 et T4000 ?

Quel pourcentage du réseau cela représente-t-il en distance, nombre d'arrêts et part de passagers transportés en tram sur une base annuelle ?

La STIB prépare sa future commande et annonce vouloir des trams d'une capacité accrue sans qu'ils soient plus longs. Ces trams seront-ils compatibles avec ces lignes laissées pour compte jusqu'ici ?

Dans le cas contraire, ces lignes feront-elles l'objet d'un réaménagement de voiries les rendant praticables par des trams plus modernes, plus confortables, plus silencieux et davantage accessibles aux personnes âgées, poussettes et PMR ?

Dans le cas d'un réaménagement des voiries, les travaux nécessaires ont-ils été identifiés, budgétés, concertés et planifiés avec les communes et Bruxelles Mobilité ?

Certaines lignes sont-elles condamnées à demeurer en l'état, à défaut de trams adaptés ou d'un plan de réaménagement de la voirie ? Lesquelles ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maison heeft het woord.

Mevrouw Joëlle Maison (FDF) (*in het Frans*).- *Ikwerp een blik op het lastenboek van de MIVB van maart 2002 en wil het in dat verband hebben over de personen met een beperkte mobiliteit (PBM's), personen met kinderwagens en senioren. Werden er voorschriften voor mobiele laadbruggen opgelegd om de horizontale en verticale afstand te overbruggen? In de praktijk is zo'n laadbrug vaak onbruikbaar en als de in- en uitgang niet dezelfde zijn, moeten de PBM's zich door het volledige tramstel verplaatsen.*

Werd er een nieuw lastenboek opgesteld of wordt daar nu aan gewerkt? Werd het advies van de verenigingen ingewonnen? Kunt u ons verzekeren dat de nieuwe trams volledig toegankelijk zullen zijn voor PBM's, of toch toegankelijker dan die van het type T4000?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Ik heb de verenigingen van personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) uitgenodigd voor een vergadering met vertegenwoordigers van de MIVB en Brussel Mobiliteit. Er werden vragen gesteld over de tram en wij zijn duidelijk geweest: er is op dat vlak nog niets beslist.*

In een stadsomgeving zoals de onze kunnen de trams niet alsmaar langer worden. De T4000 is al lang. Wij beschikken al over 220 trams van het

Discussion

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

Mme Joëlle Maison (FDF).- Dans le cadre de ce problème souvent évoqué en commission, je voudrais aborder plus spécifiquement l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR), poussettes et personnes âgées aux transports en commun.

J'ai sous les yeux le cahier des charges de la STIB rédigé en mars 2002. Des prescriptions sur les rampes mobiles ont-elles été imposées pour aplatiser les fossés vertical et horizontal dans certains cas ? Plus de sept pages y sont consacrées à ce sujet, mais sur le terrain, cette rampe est souvent inutilisable et, quand les accès et sorties ne sont pas du même côté du véhicule, les usagers moins mobiles doivent traverser l'ensemble de la rame.

Le nouveau cahier spécial des charges a-t-il déjà été rédigé ou est-il en cours de rédaction ? Le secteur associatif a-t-il été consulté ? Avons-nous des garanties pour que les nouveaux trams soient totalement accessibles aux PMR, ou pour le moins, plus accessibles que la version T4000 ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Mme Maison, j'ai invité les associations de personnes à mobilité réduite (PMR) à une réunion avec les représentants de la STIB et de Bruxelles Mobilité. Elles ont également posé des questions sur le tram. Nous avons été très clairs : rien n'est décidé en la matière.

Dans un milieu urbain comme le nôtre, nous ne pouvons sans cesse augmenter la taille des trams. Les T4000 sont déjà grands. Nous possédons

type T3000 en T4000. Het zou logisch zijn om opnieuw voor die types te kiezen.

De breedte van de tramtypes T3000 en T4000 is identiek aan die van de eerste moderne tram, de T2000, namelijk 2,30 m. De T7700 en de T7900, die men de historische PCC-trams noemt, zijn 2,20m breed.

De keuze om een bepaalde tram op een bepaalde lijn te laten rijden, wordt gemaakt op basis van de vraag en niet enkel op basis van de technische haalbaarheid. Ondanks de vele inspanningen moeten er nog ongeveer 100 oude trams worden vervangen.

De lijnen waarop PCC-trams rijden zijn de volgende: 39, 44, 51, 81, 93 en 97. Die lijnen zijn goed voor ongeveer 25% van het jaarlijks gebruik. Dat betekent echter niet dat er op die lijnen geen moderne trams zouden kunnen rijden en dat alles moet worden heraangelegd.

Momenteel kunnen de types T3000 en T4000 ongeveer over het volledige netwerk rijden, behalve op enkele stukken zoals een deel van lijn 51 te Ukkel (Alsembergsesteenweg) en aan de eindpunten van lijnen 39 en 44. Het gaat dus om enkele stukken en niet om volledige tramlijnen.

Wanneer er sporen moeten worden vernieuwd, legt de MIVB meteen ook sporen aan die bruikbaar zijn voor de trams van het type T3000 omdat die het grootst in aantal zijn en omdat de PCC-trams binnen enkele jaren uit het straatbeeld zullen verdwenen zijn. De genoemde belemmeringen zijn bekend en zullen worden aangepakt in het kader van spoorvernieuwingen of een heraanleg, zoals voor delus van de lijnen 39 en 44 bij de halte Montgomery. De sporen verder uit elkaar plaatsen, leidt niet tot een hogere kostprijs.

De MIVB onderzoekt momenteel de mogelijkheid om voertuigen aan te kopen die meer plaats bieden dan de T3000 en de T4000. Het lijkt verleidelijk om grote trams te voorzien op druk bezette lijnen, maar als we geen rekening houden met het stedenbouwkundige aspect zullen we ooit trams door de straten zien rijden die wel treinen lijken! Een tram is een vervoermiddel op maat van de stad. Daarom is het belangrijk om verder te kijken dan louter de technische aspecten.

220 trams de modèles T3000 et T4000, et il serait logique que nous options pour le même genre de véhicule. Lors de cette réunion, nous avons abordé les problèmes spécifiques des PMR, les orientations ont été fixées et, dans l'ensemble, les associations étaient satisfaites.

Je précise que la largeur des trams T3000 et T4000 est identique à celle des premiers trams modernes - les trams T2000 introduits au début des années 1990 -, à savoir 2,30m, tandis que les trams historiques dits PCC (T7700 et T7900) ont une largeur de 2,20m.

Le choix d'affecter sur une ligne un modèle de tram plutôt qu'un autre est lié, en premier lieu, aux besoins en termes de demande, et non à la seule possibilité physique d'y circuler. Malgré les efforts considérables accomplis ces dernières années qui ont permis d'acquérir pas moins de 220 trams modernes, la taille du parc fait qu'il reste encore un peu plus de 100 trams anciens à remplacer.

Personnellement, je trouve qu'ils ont beaucoup de charme, même s'ils posent des difficultés d'accès. Pour cette raison, j'ai autrefois demandé à la STIB de les moderniser. Quoi qu'il en soit, ils deviennent vieux et doivent être remplacés.

L'objectif visé par la prochaine commande est bel et bien de les remplacer.

Les lignes qui voient actuellement circuler des trams PCC sont les lignes 39, 44, 51, 81, 93 et 97. Ces lignes représentent environ 25% de la fréquentation annuelle du réseau de trams bruxellois. Cela ne veut toutefois pas dire que des trams modernes ne peuvent y circuler et que tout est à réaménager.

À l'heure actuelle, les modèles T3000 et T4000 peuvent circuler sur la quasi-totalité du réseau à l'exception d'un nombre limité de tronçons, comme une partie de la ligne 51 à Uccle (chaussée d'Alsemberg) ou les tronçons terminaux des lignes 39 et 44. Il ne s'agit donc que de quelques portions du réseau et non pas d'une ligne entière, que l'on pourrait alors quantifier. En complément, certains arrêts du réseau doivent être allongés et, si cela se révèle impossible, devront être localement déplacés.

À la faveur des renouvellements de voies, la STIB

Er is in dit stadium nog niets beslist. Ik heb er geen problemen mee dat men onderzoekt of de trams breder gemaakt kunnen worden, maar het is niet de bedoeling dat de volledige omgeving hertekend wordt.

s'emploie à rendre l'infrastructure compatible aux dimensions des trams T3000, sachant que ceux-ci constituent aujourd'hui la majorité du parc et que les trams PCC ont vocation à disparaître d'ici quelques années. Les obstacles figurant sur les tronçons cités sont connus et il est prévu d'y remédier au cours des prochaines années lors des renouvellements de voies, ou dans le cadre de certains réaménagements, comme celui qui concerne la boucle des lignes 39 et 44 à la station Montgomery.

Dans la mesure où la STIB s'insère dans un agenda lié au renouvellement de ses voies lorsqu'elles ont atteint la limite d'âge ou à des projets de réaménagement qui impliquent d'office la pose de nouvelles voies, le choix d'un écartement supérieur n'engendre en tant que tel pas de coût spécifique.

Dans l'optique d'une commande d'une nouvelle génération de trams, la STIB examine l'option de véhicules à la capacité accrue par rapport à celle des modèles T3000 et T4000. Je souligne qu'il s'agit d'une question débattue et non d'une décision. C'est ce qui est prévu dans le contrat de gestion.

Cet achat de nouveaux trams, il serait tentant de l'envisager exclusivement sous l'angle de l'ingénierie - prévoir des trams à grande capacité sur les grandes lignes -, mais, si nous ne restons pas attentifs à conserver un équilibre entre l'ingénierie et l'urbanisme, nous risquons de voir un jour de véritables trains circuler dans les rues ! Le tram est un moyen de transport urbain, à la dimension d'une ville, et il est important de dépasser les questions techniques pour prendre en considération l'aspect urbanistique des aménagements.

À ce stade, rien n'est encore décidé. Je n'ai, bien sûr, aucun problème à examiner la possibilité d'élargir les trams, si cela peut augmenter leur capacité, mais il ne faut pas commencer à redessiner la voirie tout autour. C'est un des aspects à prendre en considération.

De voorzitter.- Mevrouw Maison heeft het woord.

Mevrouw Joëlle Maison (FDF) (*in het Frans*).- *Ik dank u voor de organisatie van de overleg-vergadering en ben verheugd dat alle actoren bij het besluitvormingsproces betrokken worden.*

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

Mme Joëlle Maison (FDF).- Je vous remercie d'avoir organisé cette réunion que vous aviez promise. Je me réjouis que tous les acteurs soient intégrés dans le processus décisionnel.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

AAN DE HEER RUDI VERVOORT,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
PLAATSELIJKE BESTUREN,
TERRITORIALE ONTWIKKELING,
STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN
EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-
AANGELEGENHEDEN, TOERISME,
OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE
NETHEID,

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

betreffende "de mobiliteits- en veiligheidsproblemen tijdens de finale van de Belgische voetbalbeker".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (FDF) (in het Frans).-
Afgelopen zondag vond in het Koning Boudewijnstadion de finale van de Belgische Voetbalbeker plaats. U bent vanzelfsprekend niet verantwoordelijk voor de slechte organisatie van de Koninklijke Belgische Voetbalbond (KBVB), maar het was niet gemakkelijk om het stadion te

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

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

concernant "les problèmes de mobilité et de sécurité lors de la finale de la coupe de Belgique de football".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à la question orale.

La parole est à M. Bott.

M. Eric Bott (FDF).- Dimanche dernier avait lieu, au stade Roi Baudouin, la finale de la Coupe de Belgique de football, un événement attendu et médiatisé, mais dont l'organisation globale est sujette à discussion.

Bien entendu, vous n'êtes pas responsable de la

bereiken.

Het concert van Nicki Minaj, waar ongeveer 20.000 mensen op af kwamen, vond immers op hetzelfde ogenblik plaats naast het stadion, waar meer dan 45.000 mensen de match bijwoonden. De metrostations zaten overvol en het was erg moeilijk om met de auto de parkeerterreinen te bereiken.

De gelijktijdige organisatie van twee omvangrijke evenementen in dezelfde buurt werpt vragen op. Had niemand de veiligheids- en verkeersproblemen voorzien? Hoe zullen zulke evenementen in de toekomst georganiseerd worden als er in de buurt een veel groter stadion gebouwd wordt? Schoot de KBVB tekort in zijn rol van organisator?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De stad Brussel en de politiediensten waren verantwoordelijk voor de organisatie van het evenement.*

De heer Eric Bott (FDF) (in het Frans).- *De situatie zal nog ingewikkelder worden als de gemeente Grimbergen zich ermee gaat bemoeien!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De organisatie, de mobiliteit en de veiligheid zullen we samen met de gemeente Grimbergen en de stad Brussel bestuderen, zodra het stadion er is. Ik heb daarover al gesprekken gehad met de burgemeester van Grimbergen. De samenwerkings-akkoorden zullen op tijd klaar zijn.*

De verkeersafhandeling moet goed georganiseerd worden en daar is in de eerste plaats de beheerder van het stadion verantwoordelijk voor. De politie moet de risico's op incidenten inschatten.

We willen de metroverbinding verlengen tot aan het nieuwe stadion, maar zullen het metrostation

mauvaise organisation de l'Union royale belge des sociétés de football-association (URBSFA), mais nous avons eu quelques soucis pour arriver au stade Roi Baudouin pour cet événement.

En effet, le concert de la chanteuse Nicki Minaj, qui rassemblait environ 20.000 personnes, se déroulait simultanément à côté du stade, qui abritait, de son côté, plus de 45.000 spectateurs pour le match. Les stations de métro étaient surchargées. L'accès des voitures au parking n'était pas moins difficile.

Je me pose donc quelques questions sur l'organisation globale de deux événements d'envergure, simultanément dans une même zone. Les problèmes de sécurité et de circulation n'avaient-ils pas été prévus ?

Comment des événements d'une telle envergure vont-ils être organisés lorsqu'un stade beaucoup plus grand verra le jour à quelques pas ?

L'URBSFA, qui organisait la rencontre, a-t-elle failli à son rôle ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La Ville de Bruxelles et les services de police se chargent de l'organisation de cet événement.

M. Eric Bott (FDF).- La situation sera encore plus complexe dès lors que la commune de Grimbergen interviendra !

M. Pascal Smet, ministre.- Je me suis déjà entretenu avec la bourgmestre de Grimbergen concernant l'organisation du stade et l'extension du métro. Les aspects de l'organisation, de la mobilité et de la sécurité seront examinés avec Grimbergen et la Ville de Bruxelles quand le stade sera en place. Des accords auront lieu en temps voulu.

La gestion de la mobilité est une question cruciale, dont les premiers responsables sont les exploitants du site et non la Région bruxelloise. Et c'est à la police d'estimer les risques d'incidents, non au ministre de la Mobilité que je suis.

Nous voulons prolonger le métro en vue d'assurer

sluiten als er wedstrijden plaatsvinden. Ook de tramlijn wordt verlengd. Er komt een nieuw station en een fietsnetwerk in de buurt van het nieuwe stadion.

Ik moet er in samenwerking met het Vlaams Gewest voor zorgen dat er alternatieven vorhanden zijn en het Ringprobleem opgelost wordt.

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (FDF) (*in het Frans*).- *Ik heb die dag bijna 50 minuten staan wachten op de metro, terwijl het normaal maar een kwartier duurt om met de metro naar het Koning Boudewijnstadion te reizen. Dat kwam door de gelijktijdige organisatie van meerdere evenementen in dezelfde buurt. Als het stadion nog groter wordt, zullen er zich nog meer problemen voordoen! Ik hoop dat de Belgische Voetbalbeker niet meer georganiseerd wordt op een dag dat er een drukbezocht concert plaatsvindt.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *U hebt gelijk. We moeten bij de organisatie van de site rekening houden met de mobiliteit.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

**betreffende "de door de MIVB in 2014
geïnde ontvangsten voor de categorie 65+".**

la liaison entre la ville et le stade lors de grands événements, mais fermer la station de métro lorsque des matchs seront organisés. Par ailleurs sont prévus le prolongement de la ligne de tram et une nouvelle station ainsi que le développement du réseau cyclable aux abords du futur stade.

Il relève de ma responsabilité de prévoir, d'ici quelques années, la mise en place d'une offre alternative et d'y veiller en collaboration avec la Région flamande, en apportant une solution au problème du ring.

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

M. Eric Bott (FDF).- Le jour des deux événements simultanés, j'ai attendu près de 50 minutes pour pouvoir prendre le métro, alors qu'il m'en faut normalement 15 en tout pour parvenir au stade Roi Baudoin par ce biais. Ce n'est pas la STIB qui était responsable de ce retard, mais bien l'organisation de plusieurs événements sur le même site à la même heure. Quand le stade sera encore plus grand, cela posera encore plus de problèmes ! J'espère qu'on n'organisera plus une finale de la Coupe de Belgique le même jour qu'un concert pour lequel se déplacent beaucoup de jeunes, qui viennent eux aussi en métro.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez raison. Il faudra bien étudier l'organisation du site en lien avec la mobilité.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les recettes perçues par la STIB en 2014 pour la catégorie des 65+".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Onlangs werd bekend dat de MIVB in 2014 voor een totaalbedrag van 3.344.760 euro 65-plusabonnementen verkocht. Dat was een daling met 4% in vergelijking met 2013.*

Het is jammer dat de drie maatschappijen voor openbaar vervoer geen uniform tarief hanteren. Bij de TEC kost zo'n jaarabonnement 36 euro, terwijl dat bij De Lijn vanaf september 2015 50 euro wordt, wat ongeveer hetzelfde is als het MIVB-tarief.

Hoewel de maatschappijen voor openbaar vervoer overwegen om hun tarieven op elkaar af te stemmen, kan een 65-plussers met een MIVB-abonnement in Brussel geen bus van De Lijn of TEC nemen in zijn stad. Dat houdt toch geen steek?

Hoe komt het dat er minder 65-plusabonnementen worden verkocht?

Hoeveel abonnementen werden er destijds aangevraagd door 65-plussers toen die nog gratis waren?

Kan er geen akkoord worden gesloten zodat 65-plussers met een MIVB-abonnement ook bussen van De Lijn en de TEC kunnen nemen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dat er minder 65-plusabonnementen zijn, hoeft niet te betekenen dat senioren het openbaar vervoer de rug toegekeerd hebben. Het aantal abonnementen is inderdaad afgangen nu ze niet meer gratis zijn, maar dat komt doordat nogal wat senioren tot de conclusie zijn gekomen dat ze het openbaar vervoer te weinig nemen om een*

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Selon une information récente, la STIB aurait perçu, en 2014, 3.344.760 euros provenant des abonnements souscrits par les plus de 65 ans. Par rapport à l'année précédente, le nombre d'abonnés 65+ est en diminution ; il est passé de 57.874 à 55.746, soit une chute de 4%.

On peut déplorer un manque d'uniformisation des tarifs pratiqués par les trois opérateurs. La société TEC a fixé le prix de l'abonnement annuel à 36 euros, tandis qu'à partir de septembre 2015, la société De Lijn va réinstaurer l'abonnement 65+ au prix de 50 euros, ce qui est assez voisin de celui demandé par la STIB.

Alors qu'il est question d'intégration tarifaire entre les opérateurs, il n'est pas possible pour une personne de plus de 65 ans ayant souscrit un abonnement à la STIB d'emprunter, en Région bruxelloise, un véhicule des sociétés De Lijn ou TEC qui passe parfois dans la même rue. N'est-il pas aberrant de devoir se limiter au transporteur pour lequel on dispose d'un abonnement sur les parcours empruntés par les trois sociétés de transport disponibles à Bruxelles ?

Comment expliquer la diminution du nombre d'abonnés de plus de 65 ans ?

Que livre la comparaison de ces chiffres par rapport au nombre d'abonnements délivrés au temps où la gratuité était d'application pour toutes les personnes de plus de 65 ans ?

N'est-il pas possible de trouver un accord pour qu'un abonné STIB de plus de 65 ans puisse aussi utiliser les lignes de De Lijn ou de la société TEC en Région bruxelloise ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La diminution du nombre d'abonnements 65+ ne signifie pas que les plus de 65 ans se sont détournés des transports publics quand ce type d'abonnement est devenu payant. Le nombre d'abonnements gratuits a en effet également diminué entre 2013 et 2014. Cette baisse peut s'expliquer par le fait que de nombreux seniors ont peut-être réalisé qu'ils n'utilisaient pas

abonnement te kopen. Anderen vonden het misschien te duur.

Toch blijven 65-plusser massaal gebruik maken van het openbaar vervoer, want vorig jaar werden er 55.746 65-plusabonnementen verkocht. Bovendien werden er nog 34.967 gratis abonnementen verstrekt.

In 2012, toen de abonnementen nog gratis waren, had de MIVB 143.184 65-plusabonnees, waarvan er 100.229 nu zouden moeten betalen voor een abonnement. Dat betekent dat 55% van die senioren zich nog altijd een abonnement aanschaft. Bijna de helft van die groep meende dus dat ze minder dan 60 euro per jaar zou uitgeven door af en toe een ticket te kopen of besloot niet langer het openbaar vervoer te nemen.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Namen die mensen wel het openbaar vervoer toen ze nog een gratis abonnement hadden?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zeg net dat ze dat niet allemaal deden. U moet goed naar mijn antwoord luisteren.*

Momenteel worden voorbereidingen getroffen om de tarieven van de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen in Brussel te integreren. In afwachting daarvan zijn 65-plusabonnementen van de MIVB alleen geldig bij de MIVB. De TEC en De Lijn willen worden vergoed voor het gebruik van hun netwerk door MIVB-klanten, wat betekent dat de MIVB hun een deel van de inkomsten uit die abonnementen moet betalen. Dat gebeurt nu bijvoorbeeld ook al voor MTB-abonnementen. Gelet op de huidige financiële toestand van het Brussels Gewest, is dat echter lang niet vanzelfsprekend.

suffisamment les transports publics pour prendre un abonnement. D'autres ont peut-être estimé que cela leur revenait trop cher. Je rappelle que je n'étais pas partisan de cette mesure, mais elle est toujours d'actualité.

Les personnes de plus de 65 ans restent cependant nombreuses à utiliser les transports publics, en témoignent les 55.746 abonnements 65+ vendus l'an dernier, auxquels s'ajoutent les 34.967 abonnements délivrés gratuitement. Ces derniers sont valables un an et peuvent être renouvelés via de multiples canaux, que ce soit grâce aux appareils de vente disséminés partout en ville, au réseau des enseignes Bootik et Kiosk ou au site internet de la STIB.

À titre de comparaison avec la situation antérieure quand la gratuité était de mise : sur les 143.184 abonnements 65+ gratuits délivrés par la STIB en 2012, 100.229 abonnements concernaient des personnes qui, aujourd'hui, seraient dans les conditions d'un abonnement payant. Cela signifie que 55% des seniors ont continué à acheter l'abonnement et 45% y ont renoncé. Cela fait près d'un sur deux. Nombreux ont donc estimé qu'ils pourraient dépenser moins de 60 euros par an en utilisant des titres à la prestation ou en ne recourant plus aux transports en commun organisés par la STIB.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Prenaient-ils les transports en commun avant?

M. Pascal Smet, ministre.- Pas tous, je viens de le dire. J'ai dit que tout était relatif, écoutez donc toute ma réponse.

Des études sont en cours pour parvenir à une intégration tarifaire entre les différents réseaux à Bruxelles. Cela prendra du temps. Par défaut, les abonnements de la STIB réservés aux seniors de plus de 65 ans ne sont valables que sur son réseau. Pour leur donner libre accès aux lignes des sociétés TEC et De Lijn, ces opérateurs demanderont une compensation financière et la STIB devra leur reverser une partie des recettes de ses abonnements, comme c'est le cas aujourd'hui pour l'abonnement MTB (métro-tram-bus). Vu la situation budgétaire, cette mesure n'est pas aisée à mettre en œuvre.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Niet minder dan 45% van de 65-plusabonnees heeft er de brui aan gegeven. Dat is enorm veel. Ik vraag me af of die mensen regelmatig het openbaar vervoer namen. Misschien moeten we op zoek naar de oorzaken.*

Zou het trouwens niet mogelijk zijn om een trimesterabonnement in te voeren?

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dat kunnen we overwegen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de bescherming van het fietsverkeer tijdens evenementen op de openbare weg".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *Op 2 april plaatsten de Brusselse fietsverenigingen een filmpje op het internet om aan te tonen dat het fietspad in de Wetstraat geregeld versperd wordt door Friese ruiters en politievoertuigen. Ondanks talloze klachten is er nog steeds geen structurele oplossing voor dit probleem.*

U kunt zeggen dat de Wetstraat een gemeenteweg is en dat het de stad Brussel is die dit probleem moet aanpakken, maar er is wel een algemeen probleem in de neutrale zone en zelfs daarbuiten, want tijdens manifestaties worden er vaak Friese ruiters geplaatst.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous mettez en lumière une problématique bien réelle : 45%, c'est énorme. On peut se demander si ces personnes étaient bien des usagers réguliers des transports en commun. Peut-être faut-il aller plus loin et découvrir les causes de ce résultat.

Par ailleurs, ne pourrait-on pas imaginer un abonnement par trimestre qui correspondrait à une certaine demande ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, nous pouvons examiner cette suggestion.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la protection des circulations cyclistes lors d'évènements touchant à la voirie".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Ce 2 avril, les associations cyclistes bruxelloises diffusaient sur internet une courte vidéo pour dénoncer l'encombrement régulier de la piste cyclable de la rue de la Loi par divers objets, singulièrement des chevaux de frise ou des fourgons de police. Malgré de multiples courriers et plaintes, les associations regrettent qu'aucune solution structurelle n'ait été trouvée à ce problème.

Vous me rétorquerez qu'il s'agit d'une voirie communale et que la solution doit être trouvée par la Ville de Bruxelles. Ce n'est pas faux, mais il faut reconnaître qu'il s'agit là d'une problématique générale qui concerne l'ensemble de la zone neutre, et même bien au-delà, puisque des manifestations

Dat brengt ons bij de vraag van de bescherming van het fietsverkeer tijdens evenementen die plaatsvinden op de openbare weg. We hebben deze kwestie in februari reeds onder de aandacht gebracht.

Hoe zit het met de controle van de fietsinfrastructuur? Hebt u met de gemeenten en politiezones afspraken gemaakt om het fietsverkeer te beschermen bij manifestaties en toeristische evenementen?

Hebt u contacten gehad met de fietsersverenigingen en/of Brussel-Stad in verband met de toestand in de Wetstraat?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De fietspadencontroleur heeft onlangs zijn verslag voorgesteld aan de Gewestelijke Fietscommissie. De controleur inspecteert al fietsend de fietspaden op de gewestwegen en beantwoordt klachten van fietsers. Hij rijdt naar de plek waar het probleem zich stelt. De controleur staat niet in voor het beheer van de werkzaamheden. Dat is de taak van het specifieke team van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.*

Er is geen coördinatie tijdens evenementen, omdat de weg dan tijdelijk versperd wordt en de fietsers vaak de enige weggebruikers zijn die doorgang krijgen.

Wie gebruik wil maken van de openbare ruimte voor een evenement, moet daartoe een aanvraag indienen bij de wegbeheerder. Ik besteed bijzonder veel aandacht aan de veiligheid van actieve weggebruikers op gewestwegen.

Op mijn verzoek heeft de fietsmanager van het Brussels Gewest zich bij de politie geïnformeerd over de toestand in de Wetstraat. Ten gevolge van de actie van de Groupe de recherche et d'action

entraînant le déploiement de tels dispositifs se rencontrent fréquemment sur le territoire de la Ville de Bruxelles, mais aussi sur celui d'Ixelles et d'Etterbeek, par exemple.

Cela nous renvoie à la question de la protection des circulations cyclistes lors d'événements qui touchent à la voirie, telle que nous l'avons évoquée en février dernier.

Je souhaiterais refaire le point sur ce dossier. Qu'en est-il du bilan du contrôleur des infrastructures cyclables, que vous aviez annoncé dans un délai rapproché ? Quelle coordination avez-vous mise en place avec les communes et les zones de police pour la protection des circulations cyclistes lors de perturbations telles que des manifestations ou des événements touristiques ?

Enfin, concernant la rue de la Loi en particulier, avez-vous pris contact avec les associations cyclistes et/ou les autorités de la Ville pour examiner la situation ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le contrôleur des pistes cyclables vient en effet de présenter un rapport aux membres de la Commission régionale du vélo. Il s'agit d'un contrôle d'infrastructures cyclables se trouvant sur des voiries régionales. Le contrôleur répond aux plaintes des cyclistes, et effectue des inspections à vélo en chemin vers les situations signalées.

Il ne s'occupe pas de la gestion des chantiers, prise en charge par l'équipe spécifique de la Commission des chantiers.

Il n'existe pas de coordination lors des manifestations, puisqu'il s'agit de perturbations temporaires où le cycliste est souvent le seul à pouvoir traverser la voie.

Pour l'occupation du domaine public lors d'événements, une demande doit être adressée au gestionnaire des voiries. S'agissant des voiries régionales, je suis particulièrement attentif à la sécurité des usagers actifs.

À notre demande, le manager vélo de la Région bruxelloise a contacté la police pour s'informer de

des cyclistes quotidiens (Gracq) besloot de burgemeester om fietsbrigades op pad te sturen om erop toe te zien dat de fietspaden gerespecteerd worden. Sindsdien lijkt het probleem van de baan.

De aanleg van gescheiden fietspaden vergt bijzondere maatregelen die in overleg met de politiezones en de betrokken gemeenten genomen moeten worden.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *Ik kijk uit naar het verslag van de fietspadencontroleur.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Dat zal u toegestuurd worden.*

- Het incident is gesloten.

la situation dans la rue de la Loi. À la suite de l'action du Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq), le bourgmestre a décidé d'envoyer des brigades à vélo pour faire respecter les pistes cyclables. La situation semble s'être normalisée depuis.

La création de nouvelles pistes cyclables séparées exigera des mesures particulières prises en concertation avec les zones de police et les communes concernées.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je vous remercie pour votre réponse et j'attends le rapport du contrôleur.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous l'enverrons.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "de Havenlaan".

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

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

concernant "l'avenue du Port".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE**

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de werken aan de westelijke kant van de kleine Ring".

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

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 "de MIVB-toegangspoorten aan het Brusselse Noordstation".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op 9 maart 2015 traden de toegangspoorten van de MIVB in het Noordstation in werking. Voortaan moeten de reizigers in- en uitchecken met een geldig vervoerbewijs alvorens ze gebruik kunnen maken van de premetro en tram. Die toegangspoorten kaderen in de strijd tegen het zwartrijden. Ik heb echter een aantal vragen bij de precieze plek van de toegangspoorten en de bewegwijzering.

Inzake complementariteit tussen de verschillende vervoersmodi en gebruiksvriendelijkheid wordt door deze beslissing een grote stap terug gezet. Dat kan niet de bedoeling zijn. De MIVB heeft duidelijk alleen naar haar eigen situatie gekeken en geen rekening gehouden met de belangen van de verschillende gebruikers, noch met de aantrekkelijkheid van het CCN en het Noordstation als multimodaal vervoersknooppunt. De Lijn was bovendien niet op de hoogte van de ingreep en was ook niet te spreken over de gevolgen ervan voor haar reizigers.

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le chantier de la petite Ceinture Ouest".

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

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 "les portillons d'accès de la STIB à la Gare du Nord".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Les portillons d'accès de la STIB à la gare de Bruxelles-Nord, opérationnels depuis le 9 mars dernier pour accéder aux installations, doivent aussi être activés à la sortie à l'aide de la carte Mobib. Cet aménagement s'inscrit dans le cadre de mesures anti-fraude. La localisation de ces portillons et la signalétique posent cependant des problèmes.*

On constate une régression sur le plan de l'intermodalité des transports publics. La STIB a entrepris ces travaux dans son seul intérêt, sans tenir compte de l'intérêt des voyageurs, ni de l'attractivité du Centre de communication Nord (CCN) ni du caractère multimodal de la gare du Nord. De Lijn n'avait en outre pas été informée de l'ampleur de l'intervention ni de ses conséquences pour ses voyageurs.

L'usager des chemins de fer ne peut en effet plus emprunter l'escalator menant directement aux bus De Lijn au sous-sol et doit faire un détour

Reizigers die willen overstappen van de trein op een bus van De Lijn moeten voortaan een ander parcours volgen. Zij kunnen niet langer gebruikmaken van de roltrappen die rechtstreeks vanuit het station naar de buslijnen leiden, maar moeten het station verlaten om zo van buitenaf de ondergrondse vertrekplaatsen van de bussen van De Lijn te bereiken. Dat is een omweg in vergelijking met het vroegere parcours. Bovendien is de route momenteel slecht aangeduid met kleine stickers. Reizigers verliezen dus tijd en raken in de war.

Komt er in de toekomst een duidelijkere bewegwijzering voor de reizigers, zodat ze meteen weten hoe ze de bussen van De Lijn kunnen bereiken en dus minder tijd verliezen? Kunnen de toegangspoortjes niet gewoon worden geopend voor de reizigers van de Lijn, zodat ze opnieuw rechtstreeks toegang krijgen tot de ondergrondse vertrekplaatsen van de bussen?

In omgekeerde richting stelt zich een gelijkaardig probleem: reizigers die van de MIVB-sporen of de bussen van de MIVB en De Lijn willen overstappen op de treinsporen, moeten ook een omweg maken. Zij komen in het midden van de door poortjes en muren afgebakende ruimte terecht. Dat is weliswaar de snelste manier om de treinsporen te bereiken maar momenteel bevinden de uitgangspoorten zich aan beide uiteinden van die ruimte. Daardoor moeten de reizigers opnieuw een omweg maken. Bovendien staat ook daar niet duidelijk aangegeven hoe de reizigers zich juist moeten verplaatsen, met verwarring en extra tijdverlies tot gevolg.

Waarom heeft het gewest, als mede-eigenaar van het CCN, toestemming gegeven voor de nieuwe inrichting, ofschoon die duidelijk een achteruitgang betekent voor de aantrekkelijkheid van het CCN en het Noordstation als multimodaal vervoersknooppunt? Waarom werden de poortjes bijvoorbeeld niet op de tramperrons zelf geplaatst?

Werden De Lijn en de NMBS op voorhand geraadpleegd? Hoe hebben ze gereageerd?

Hoe zult u de aantrekkelijkheid van het CCN en het Noordstation als multimodaal vervoersknooppunt herstellen? Hoe zult u op korte termijn de complementariteit tussen de verschillende gebruiksmodi verbeteren, zowel voor reizigers met

vaguement indiqué par de petits autocollants. L'accès vers la gare au départ des arrêts de la STIB et de De Lijn est également laborieux, les portillons étant situés aux extrémités et obligeant les usagers à effectuer de nouveaux détours.

Pourrait-on améliorer les indications relatives aux accès respectivement vers les trains et les bus De Lijn et de la STIB ? Ne pourrait-on pas tout simplement ouvrir les portillons aux usagers de De Lijn, ce qui rétablirait l'accès direct au départ des bus en sous-sol ?

Pourquoi la Région, en tant que copropriétaire du CCN, a-t-elle autorisé ce nouvel aménagement, alors que celui-ci nuit à l'attractivité du bâtiment et entrave l'accès vers la gare du Nord en tant que nœud multimodal ?

N'aurait-il pas fallu placer ces portillons au niveau des quais du tram ? La SNCB et De Lijn ont-elles été consultées au préalable ? Comment ont-elles réagi ?

Comment restaurer l'attractivité de CCN et celle de la gare du Nord en tant que nœud multimodal ? Comment comptez-vous dans l'immédiat améliorer la complémentarité entre les différents modes de transport, pour les usagers de la STIB, de De Lijn et de la SNCB ?

een MIVB-vervoersbewijs als voor reizigers met een vervoersbewijs van De Lijn of de NMBS?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB zal het perron helemaal niet afsluiten of blokkeren, zoals sommigen willen doen geloven. Sinds de poortjes in werking zijn, moeten de reizigers van De Lijn een kleine honderd meter wandelen en dan de trap naar beneden nemen.

De Lijn wist al sinds 2011 dat de poortjes er kwamen. We vergaderden met alle betrokkenen om tot de best mogelijke oplossing te komen en de verschillende klantentrajecten zo weinig mogelijk te verstören. Door de complexe infrastructuur en de aanwezigheid van meerdere roltrappen, konden we niet anders dan tot het huidige compromis komen.

We bestudeerden de inrichting van de centrale zone, die voor het openbaar vervoer bestemd is. Er kwamen verschillende voorstellen. In één daarvan werd uitgegaan van de plaatsing van nieuwe roltrappen in de buurt van de toegang tot de perrons van De Lijn. De mede-eigenaar was daar echter niet voor te vinden. Toegangspoortjes op de tramperons zelf zouden de veiligheid van de reizigers in het gedrang kunnen brengen.

Toen de poortjes begin januari 2015 werden geplaatst, maar nog niet in gebruik waren genomen, zorgde de MIVB ervoor dat de weg die de reizigers moesten volgen, duidelijk was aangegeven. Zodra de poortjes in gebruik werden genomen, breidde de maatschappij de bewegwijzering op haar kosten verder uit. Om nog meer bewegwijzering aan te mogen brengen, moest de MIVB toestemming vragen aan de eigenaars van het CCN-gebouw. Die toestemming heeft ze ondertussen gekregen en er is dan ook meer bewegwijzering gekomen. Bovendien zorgt ook De Lijn voor bijkomende bewegwijzering.

Het hele station wordt geëvalueerd in het kader van de certificering als multimodaal overstapknooppunt. Daarom moet de bewegwijzering naar alle waarschijnlijkheid worden aangepast om het klantentraject en de doeltreffendheid verder te verbeteren.

In 2016 starten de werken voor het plaatsen van

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La STIB ne fermera ou ne bloquera pas le quai comme certains veulent le faire croire. Depuis la mise en service des portillons, les utilisateurs de De Lijn doivent marcher une petite centaine de mètres avant d'emprunter l'escalier pour descendre au niveau des bus.*

De Lijn est informée depuis 2011 du placement de ces portillons. En concertation avec tous les partenaires, nous avons déterminé le trajet le plus adéquat afin de perturber le moins possible les usagers dans leurs déplacements. En raison de la complexité de l'infrastructure et de la présence de plusieurs escalators, le trajet actuel était la seule option valable.

Quant à l'aménagement de la zone centrale, parmi les différents scénarios envisagés, le placement de nouveaux escalators à proximité des quais de de Lijn qui avait été envisagé, a été refusé par le copropriétaire. Le placement de portillons sur les quais du tram n'était pas envisageable pour des raisons de sécurité.

Lors de l'aménagement des portillons début janvier 2015, la STIB avait veillé à indiquer soigneusement le trajet à emprunter et avait renforcé cette signalétique dès leur mise en service. La STIB a également obtenu l'autorisation de la part du CCN pour en placer davantage. De Lijn prévoit également de placer des indications supplémentaires.

Dans le cadre de la certification de la gare comme plate-forme multimodale, la signalétique relative aux différents modes de transport doit probablement être adaptée afin d'améliorer l'efficacité et les trajets à effectuer par les voyageurs. En 2016, de nouveaux ascenseurs permettront aux usagers de sortir directement de la zone de contrôle.

liften in het station, waarmee klanten zich onmiddellijk buiten de gecontroleerde zone kunnen begeven.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- In de pers zeggen de vertegenwoordigers van De Lijn dat ze niet op de hoogte waren. Ook de vertegenwoordigers van De Lijn die ik zelf heb ontmoet, hebben me gezegd dat ze niet op de hoogte waren van de timing en van de juiste plaats waar de poortjes zouden komen, en al zeker niet van het feit dat het voor hun reizigers zo'n grote omweg zou betekenen.

Het klopt dat de perrons niet afgesloten zijn. Mensen kunnen er nog altijd naartoe. Als busreizigers echter honderd meter moeten omlopen om een perron te bereiken, dan vormt dat een extra drempel.

De heer Pascal Smet, minister.- Wat is uw alternatief?

De heer Bruno De Lille (Groen).- Aangezien de Mobibkaart nu ook voor De Lijn wordt gebruikt, zou men de poortjes ook met die kaart kunnen laten open gaan.

De heer Pascal Smet, minister.- Dan moeten ze eerst een Mobibkaart voor De Lijn hebben en De Lijn loopt vertraging op met dat project.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op dit ogenblik gaan de poortjes alleen open voor houders van Mobibkaarten met een MIVB-abonnement. Een van de alternatieven kan zijn dat de poorten ook open gaan voor mensen met een abonnement van de NMBS of De Lijn. Daarvoor kan op korte termijn worden gezorgd.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat zou inderdaad een oplossing betekenen, maar het probleem is dat die Mobibkaart er nog niet is voor de andere operatoren. Omdat er veel fraude was in het Noordstation, heeft de MIVB geoordeeld dat ze niet kon blijven wachten.

De heer Bruno De Lille (Groen).- De MIVB heeft die keuze gemaakt. Ze had iets langer kunnen wachten om tot een overeenkomst met De Lijn te

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *De Lijn a déclaré dans la presse ne pas avoir été informé de ces projets et selon mes sources, ni des échéances, ni de la localisation précise des portillons et encore moins des embarras pour ses usagers.*

Les quais sont en effet toujours accessibles. Toutefois, imposer aux usagers de parcourir une centaine de mètres pour prendre leur bus constitue un obstacle supplémentaire.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Quelle alternative suggérez-vous ?*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Puisque la carte Mobib est également valable sur le réseau De Lijn, les portillons devraient rester ouverts.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ils doivent alors être muni d'une carte Mobib De Lijn, or De Lijn est en retard sur ce dossier.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Ces portillons devraient être accessibles aux abonnés de la SNCB et de De Lijn, puisqu'ils le sont déjà pour les abonnés de la STIB.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cela pourrait être une solution, toutefois la carte Mobib n'est toujours pas opérationnelle sur les autres réseaux. En raison de l'importance de la fraude à la gare du Nord, la STIB a décidé de passer à l'acte.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *La STIB aurait au moins pu attendre l'accord de De Lijn. Il n'est pas logique que ces portillons ne*

komen. Er zijn nog helemaal geen afspraken gemaakt over het openen van de poortjes met een Mobibkaart van De Lijn. Ik ben blij van u te horen dat daarvoor gezorgd zal worden.

Hetzelfde geldt voor de geplande liften. De reizigers zijn het slachtoffer van het gediscussieer tussen de verschillende vervoersmaatschappijen. Zij moeten een veel langere afstand afleggen. Dat is niet goed voor Brussel, want het is bekend dat mensen minder geneigd zijn om het openbaar vervoer te nemen als er te veel hindernissen zijn. Ik had graag gezien dat de MIVB pas had ingegrepen nadat ze duidelijke afspraken had gemaakt. De MIVB kan nog op heel wat plaatsen op haar eigen netwerk aanpassingen doorvoeren.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer du Bus de Warnaffe.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

**betreffende "de balans van het fietsbeleid en
de evolutie naar de kwestie van het
samenleven van de 'schildpadden' en de
'hazen'".**

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (*in het Frans*).- *Ons land is te lang blijven hangen in de alles-voor-de-auto-mentaliteit van de jaren '60 en wordt nu geconfronteerd met aanzienlijke mobiliteitsproblemen. Het Brussels Gewest is zich*

soient pas accessibles pour les abonnés Mobib de De Lijn. Vous devez intervenir !

Le problème se pose également à l'égard des futurs ascenseurs. Les usagers doivent parcourir une plus grande distance parce que les opérateurs ne s'entendent pas. Ces embrouilles ternissent l'image de Bruxelles et au vu de ces difficultés, le public est moins enclin à utiliser les transports en commun. J'euus préféré que la STIB agisse dès lors qu'un accord aurait été convenu. Elle peut encore opérer des modifications sur son propre réseau en différents lieux.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. du Bus de Warnaffe.

INTERPELLATION DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le bilan de la politique cycliste et l'évolution vers la question de la cohabitation des 'tortues' et des 'lièvres'".

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Notre pays, engoncé trop longtemps dans ses certitudes du tout à la voiture des années 60, est confronté aujourd'hui à des défis d'envergure en matière de mobilité. Notre Région, en particulier, a développé

bijzonder bewust van de gevolgen daarvan en voert daarom al meerdere regeerperiodes een gericht beleid. De recentste gewestelijke regeerverklaring heeft het dan ook over:

- de verdere ontwikkeling van actieve verplaatsingsmodi;
- bijzondere aandacht voor de fiets;
- vrijliggende en veilige fietspaden.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - U stelt vragen over gescheiden fietspaden. Ik vraag me af of we die niet beter tijdens een algemeen debat bespreken.

De voorzitter. - Misschien krijgt de heer du Bus de Warnaffe liever vandaag een antwoord op zijn vraag in plaats van tijdens een algemeen debat.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans). - Dat klopt. Sinds de indiening van mijn interpellatie hebben we in de pers vernomen dat u 80 km veilige fietspaden wil aanleggen, onder andere langs de Kleine Ring. Kunt u ons wat meer vertellen over de planning van de werkzaamheden? Hoe worden ze aangepakt? Zal er 's nachts gewerkt worden?

Het merendeel van de fietspaden zou ook gescheiden worden van het autoverkeer. Om welke routes gaat het, behalve de Kleine Ring? Is er overleg met de gemeenten geweest over het plan? Hebt u contact met het Vlaams Gewest in verband met het fiets-GEN?

Op basis van observaties die in 2014 langs twee verbindingswegen gedaan werden, bekijkt Nederland of het aangewezen is om trage en snelle fietsers te scheiden.

une conscience des enjeux économiques, environnementaux, sanitaires et sociaux qui soutiennent ces défis, et a élaboré une politique en conséquence depuis plusieurs législatures. La dernière déclaration de politique régionale nous le rappelle en affirmant que :

- le développement des modes de déplacement actifs sera poursuivi et renforcé avec comme priorité d'amplifier la marche pour les petites distances ;
- ce développement sera également axé sur le vélo et sur l'objectif de la mise en place d'un réseau régional 100% cyclable ;
- la spécialisation des voiries devrait voir le jour avec la mise en place de pistes cyclables séparées et sécurisées.

M. Pascal Smet, ministre. - Vous me posez des questions sur les pistes cyclables séparées. Je me demande s'il ne vaudrait pas mieux en parler une fois pour toutes lors du débat général. Si j'en parle ici aujourd'hui, la prochaine fois, je n'aurai rien de nouveau à rajouter.

M. le président. - Peut-être que M. du Bus de Warnaffe préfère recevoir sa réponse aujourd'hui, plutôt que d'être mêlé au débat général.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH). - Je préfère effectivement maintenir ma question aujourd'hui.

Depuis le dépôt de mon interpellation, des fuites dans la presse ont fait état de votre volonté de création de 80km de pistes cyclables sécurisées, notamment au niveau de la Petite ceinture, de la route du canal et de la périphérie, et de la création d'un réseau express régional vélo (RER-vélo). Pouvez-vous nous détailler l'agenda de l'ensemble des travaux ? Quelle en sera la procédure ? Prévoyez-vous de les réaliser de nuit ?

Dans l'article que j'ai lu dans La Libre Belgique, il était également annoncé que la majeure partie de ces pistes cyclables seraient isolées physiquement des voitures par des travaux d'infrastructure. Outre la Petite ceinture, quelles routes seront-elles dotées d'une piste cyclable séparée ?

Ce plan a-t-il fait l'objet d'une concertation avec les

Infrastructuur voor trage fietsers is meestal niet geschikt voor ervaren fietsers, die dan vaak maar de gewone weg gebruiken, hoewel dat verboden is. Ook in de Wetstraat gebeurt dat, waar de infrastructuur helemaal niet aangepast is en fietsers moeten opletten om niet met voetgangers in aanraking te komen.

Ik wil positief eindigen met aandacht voor het veertigjarige bestaan van de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) en u voorstellen de balans op te maken van het fietsbeleid van de voorbije jaren.

Mogen we hopen dat tenminste de grote invalswegen, zoals de Wetstraat en de Kleine Ring, een fietspad krijgen dat ook gescheiden is van de stoep, zodat ook voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen?

Waarom werden in de Wetstraat fietsers van auto's gescheiden, terwijl fietsers en voetgangers een trottoir delen? Dat leidt tot gevaarlijke toestanden. Dreigen soortgelijke toestanden zich te herhalen, bijvoorbeeld langs de Kleine Ring? Wat denkt u over de scheiding van trage en snelle fietsers, zoals in Nederland?

communes ? D'après l'article, c'est le cas, ou plus ou moins.

Avez-vous également établi un contact avec la Région flamande concernant le RER-vélo ?

Voilà pour les nouvelles questions amenées par ces fuites dans la presse.

Sur base d'observations opérées en 2014 sur deux axes routiers, les Pays-Bas ont ouvert le débat sur l'opportunité de séparer les cyclistes "tortues" (plus lents) des cyclistes "lièvres", équipés de vélos de route ou de vélos électriques et qui ont développé une musculature performante.

L'infrastructure qui peut convenir aux cyclistes plus lents ne convient généralement pas aux cyclistes aguerris, que l'on retrouve alors souvent hors la loi sur la route. Hors la loi, dans la rue de la Loi, c'est le choix que font certains lorsque l'infrastructure est d'autant plus inadaptée qu'elle est préjudiciable, lorsqu'elle conduit les cyclistes à éviter de frôler les piétons par la gauche, voire par la droite, sur un axe majeur de pénétration.

Ceci étant dit, je souhaiterais attirer l'attention sur les 40 ans du Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) cette année.

C'est avec cette note positive que je souhaiterais vous proposer de tirer un bilan de la politique de développement du cycle menée ces dernières années.

Dans le cadre de la mise en place de pistes cyclables séparées et sécurisées, peut-on espérer qu'au moins celles des grands axes, comme celles de la rue de la Loi et le long de la Petite ceinture, soient séparées également du trottoir afin d'assurer la sécurité des piétons ? D'après ce que j'ai lu dans la presse, cela devrait être le cas.

Concernant la rue de la Loi, pouvez-vous préciser, le cas échéant, les raisons de conception qui ont amené à séparer le trottoir des piétons des bandes automobiles par une bordure et des barrières, sans prévoir aucun élément de sécurité entre ces mêmes piétons et la piste cyclable ? L'empruntant quotidiennement, je confirme que la cohabitation des cyclistes et des piétons sur cet axe est dangereuse.

Cette configuration risque-t-elle d'être reproduite dans les aménagements nouveaux, notamment ceux de la Petite ceinture ?

Enfin, avez-vous une réflexion sur la distinction entre cyclistes tortues et lièvres faite aux Pays-Bas ? Le débat pourrait-il être envisagé chez nous ?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dit is een belangrijk debat over snelle en tragere fietsers. Als we werk willen maken van Brussel als fietsstad, moeten we ervoor zorgen dat beide groepen hun plaats vinden in het verkeer.

We hebben het over twee groepen fietsers die weinig met elkaar te maken hebben en zelfs een gevaar voor elkaar kunnen betekenen. Een vader die zijn zoontje met de fiets naar school brengt, zal de openbare weg op een andere manier gebruiken dan een pendelaar die van buiten Brussel komt en aan dertig kilometer per uur naar zijn werk fietst.

Tot nu toe leverde dat gegeven nog niet veel problemen op in het Brussels Gewest, gewoonweg omdat er nog niet zoveel fietsers zijn. In steden als Amsterdam en Kopenhagen, waar meer gefietst wordt, maken die groepen echter gelijktijdig gebruik van de openbare weg en als ze onvoldoende ruimte hebben, ontstaan er problemen.

In Kopenhagen bijvoorbeeld vindt men heel brede fietspaden, waar trage fietsers aan de ene kant rijden en snellere fietsers aan de andere kant. Een bezoeker die dat systeem niet kent en in het begin te traag op de strook voor snellere fietsers rijdt, veroorzaakt problemen, want hij vormt een obstakel voor de snel aankomende fietsers, die voor hem moeten uitwijken.

Het Brussels Gewest moet zich tot doel stellen het aantal fietsers sterk te doen toenemen. De fiets moet in de toekomst een veel belangrijkere rol spelen in het gewest. Dat kan alleen met goede fietsinfrastructuur.

Discussion

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- Si nous voulons faire de Bruxelles une ville cyclable, nous devons veiller à ce que deux groupes distincts de cyclistes, les rapides et les lents, trouvent leur place dans le trafic.

Ces deux catégories de cyclistes ont peu à voir l'une avec l'autre et peuvent même représenter un danger l'une pour l'autre.

Dans des villes comme Amsterdam et Copenhague, où le nombre de cyclistes est beaucoup plus important qu'à Bruxelles, l'utilisation simultanée de la voie publique par ces deux catégories de cyclistes s'avère parfois problématique.

À Copenhague, où les cyclistes lents et rapides circulent de part et d'autre de pistes cyclables très larges, il arrive qu'un visiteur non averti circule trop lentement sur la bande réservée aux cyclistes rapides, et les gêne.

La Région bruxelloise doit considérablement renforcer le rôle du vélo à l'avenir, et n'y parviendra qu'avec une infrastructure cyclable de qualité.

Pour ce faire, il ne suffit pas de s'adapter aux besoins actuels, comme ce fut le cas durant la précédente décennie, mais il importe d'anticiper l'augmentation exponentielle du nombre de cyclistes.

L'aménagement de pistes cyclables plus larges est la seule solution envisageable pour permettre l'usage simultané de celles-ci par différents types de cyclistes. Cela soulève une fois de plus la question de la place dévolue au cycliste sur la voie

Het gewest werkte de voorbije decennia al aan de fietsinfrastructuur, maar richtte zich daarvoor naar de huidige behoeften en het huidige gebruik. We denken te weinig vooruit en vragen ons niet genoeg af hoe we de zaken moeten aanpakken om het groeiende aantal fietsers de baas te kunnen.

Een mooi voorbeeld is het nieuwe fietspad aan het Rogierplein, dat eigenlijk te smal is voor grotere groepen fietsers.

Bredere fietspaden die de verschillende groepen fietsers tegelijk kunnen gebruiken, vormen de enige goede oplossing. Die fietspaden nemen echter veel meer plaats in. En dan belanden we weer bij de vraag welke plaats de fietser op de openbare weg inneemt.

Hoeveel plaats moeten we nog voor de auto laten? Moeten er parkeerplaatsen verdwijnen? Moeten we van twee rijstroken één rijstrook maken? Of moeten we voor het autoverkeer op eenrichtingsverkeer overschakelen?

Het is niet altijd gemakkelijk om die knopen door te hakken, maar we moeten dat nu wel doen. Nu krijg je vaak als beleidsverantwoordelijke al de vraag waarom je een fietspad aanlegt terwijl er geen of onvoldoende fietsers zijn. Als je een breed fietspad aanlegt, zullen er nog meer dergelijke vragen komen. Het is een vicieuze cirkel. Als die brede fietspaden er niet zijn, krijg je ook geen grote aantallen fietsers. Waar ze vandaag al massaal aanwezig zijn, bijvoorbeeld in de Wetstraat, levert dat conflicten op. Dat zet de mensen er niet meteen toe aan om zich vaker met de fiets te verplaatsen.

Als het gewest 80 km nieuwe gescheiden fietspaden wil aanleggen en de Kleine Ring volledig befietbaar wil maken, mag het zich niet tot de eerste stap beperken, namelijk het aanleggen van kleine fietspaden aan de zijkant van de openbare weg, maar moet het vandaag al de stap zetten naar brede fietspaden die geschikt zijn voor zowel schildpadden als hazen. Wat is het standpunt van de Brusselse regering daarover?

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- Brussel doet het slecht op het vlak van verkeerscongestie en luchtvervuiling. Deze

publique et donc de celle qu'il faut laisser à l'automobiliste, le cas échéant en supprimant des bandes de stationnement, en réduisant le nombre de bandes pour les voitures, en basculant vers la circulation automobile à sens unique.

C'est au responsable politique, et il convient de le faire dès à présent, qu'il revient de trancher. En se contentant d'aménager des pistes cyclables étroites en bordure de la voie publique, on n'incite aucunement les gens à se déplacer à vélo et on génère des conflits entre les tortues et les lièvres. Quelle est la position du gouvernement bruxellois à ce sujet ?

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Il me semble important de recontextualiser le débat. Nous connaissons les piétres performances de Bruxelles

aspecten hebben een invloed op de algemene aantrekkelijkheid van de stad.

De toename van het aantal verplaatsingen met de fiets zal bijdragen tot de levenskwaliteit en leiden tot een stad die duurzaam, leefbaar en dus ook aantrekkelijker is. Daarom moet de fiets een essentieel onderdeel worden van het mobiliteitsbeleid, net als het openbaar vervoer.

Londen besliste om 200 km moderne, snelle en beveiligde fietspaden aan te leggen. In het centrum zijn er fietspaden met verbindingswegen, aanpassingen en afbakeningen, een beetje zoals onze gewestelijke fietsroutes (GFR). Er is een duidelijke complementariteit tussen de beveiligde infrastructuur op de invalswegen en de aangepaste infrastructuur op de lokale wegen.

In verband met dat voorbeeld en met de visie op de stad en de verplaatsingen binnen de stad, stelde de heer Du Bus een vraag in verband met het samenleven van fietsers en andere weggebruikers. En dan is er ook de kwestie van de prioriteiten van de overheid inzake infrastructuur? Wat wordt er nu beslist? Een GFR of een fiets-GEN?

Wat doet u om de doelstellingen te bereiken die in de verschillende plannen werden vastgelegd? We zullen ook de 'schildpadden' moeten aanspreken, diegenen die geen verwoede fietsterroristen zijn, en hen vertellen dat ook zij in alle veiligheid met de fiets door Brussel kunnen rijden. U hebt aangekondigd...

en matière de lutte contre la congestion automobile ainsi que les tristes records bruxellois en matière de pollution de l'air. Tous ces éléments ont un impact sur l'attractivité globale de la ville. Il est donc primordial d'avoir une réflexion globale sur la ville, sa mobilité et son attractivité.

Dans ce cadre, le vélo joue un rôle essentiel. L'augmentation des déplacements cyclistes contribuera à la qualité de vie en ville et participera à la construction d'une ville durable, vivable et donc plus attractive.

C'est pourquoi le vélo doit être un rouage essentiel de la politique de mobilité aux côtés d'autres leviers comme les transports publics. Ce n'est pourtant pas le sentiment que nous avons aujourd'hui.

À Londres, il fut décidé de construire 200km d'infrastructures cyclables modernes, rapides et sécurisées. Ces 200km d'infrastructures séparées convergent vers le centre-ville. Un fois dans le centre, l'usager retrouve des itinéraires cyclistes locaux avec des dessertes, des aménagements et un balisage, l'équivalent de nos itinéraires cyclables régionaux (ICR). On voit donc clairement la complémentarité entre les infrastructures sécurisées des voiries pénétrantes et les infrastructures aménagées dans les voiries et les dessertes locales.

Par rapport à cet exemple et plus généralement par rapport à la vision que l'on peut avoir de la ville et du déplacement en ville, la question posée par M. du Bus de Warnaffe de la cohabitation entre les cyclistes et les autres usagers est posée. Tout comme la question des priorités des pouvoirs publics en matière d'infrastructures. Que fait-on ? Un ICR ou un RER-vélo ?

Que fait-on pour tenter d'atteindre les objectifs de part modale que nous nous sommes fixés dans les différents plans ? Une chose est sûre : pour y arriver, nous devrons aussi parler à ces personnes qui ne sont pas des guerriers cyclistes urbains militants, au plus grand nombre, soit aux "tortues". Et convaincre ces "tortues" qu'elles peuvent aussi se déplacer en toute sécurité en vélo à Bruxelles.

Il y a donc un discours à avoir mais aussi des infrastructures à proposer. Vous avez annoncé...

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ik heb helemaal niets aangekondigd!

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- Hoe dan ook, de 80 km beveiligde fietspaden zijn alvast goed nieuws voor de verplaatsingen tussen de Rand en het centrum van Brussel, maar bieden nog geen oplossing voor de verbindingen tussen de gewesten.

De middelen voor het fietsbeleid zijn beperkt. Wat heeft voorrang voor u? Een afgescheiden en beveiligde infrastructuur? GFR's, afgebakende wegen en lokale verbindingswegen voor de inwoners van Brussel? Hoe zult u de middelen besteden?

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- Enkele zomers geleden werd een van de rijstroken van de Wetstraat als test omgevormd tot een van de stoep gescheiden fietspad.

Ik vond het jammer dat het experiment niet bestendig werd, blijkbaar omdat auto's het dan met een rijstrook minder moesten doen. Die redenering houdt echter geen steek, want telkens als een automobilist beslist om de fiets te nemen, maakt hij plaats vrij voor andere auto's. Zelfs voor automobilisten zou een doortastend fietsbeleid dus positief zijn.

Bent u er voorstander van om dat geslaagde experiment om te zetten in een permanente heraanleg van de Wetstraat?

M. Pascal Smet, ministre.- Moi, je n'ai rien annoncé !

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Soit. Les 80km de voiries sécurisées annoncés constituent en tout cas une bonne nouvelle pour le déplacement entre la périphérie et le centre de Bruxelles, mais cela n'offre pas encore une réponse quant à la desserte intrarégionale. Je vous avais déjà interrogé à ce sujet dans le cadre du débat opposant les itinéraires cyclables régionaux (ICR) et le RER-vélo. Il ne faudrait pas qu'un projet se substitue à l'autre, qu'une priorité fasse oublier d'autres aménagements.

Considérant l'enveloppe budgétaire réduite et limitée de la politique cycliste sous cette législature, où placez-vous la priorité ? Dans des infrastructures séparées et sécurisées ? Ou dans des ICR, des parcours balisés et des dessertes locales pour les habitants de Bruxelles ? Comment allez-vous affecter votre budget ?

Bruxelles étouffe. On s'asphyxie. Nos enfants ont des problèmes respiratoires graves. On ne bouge plus, ou de plus en plus difficilement. Il y a une vraie urgence. Quel est votre agenda pour la mise en œuvre de cette décision du gouvernement en matière d'aménagements cyclables ?

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je remercie M. du Bus pour son interpellation et je souscris aux interventions des uns et des autres.

Lors d'un été radieux, l'une des bandes de circulation de la rue de la Loi fut mise en voie cyclable, à titre d'essai. Ce faisant, la largeur de la piste cyclable existante fut multipliée par quatre ou par cinq, et cette dernière fut séparée de la voie piétonne.

Avec Mme Grouwels, j'ai regretté que cette expérience ne soit pas pérennisée. La réponse qu'elle m'avait donnée était qu'elle enlevait aux voitures une bande de circulation. Pour moi, il s'agit là d'un sophisme, car chaque fois qu'un automobiliste décide de prendre son vélo, il libère de la place pour les autres voitures, ce qui produit un rééquilibrage. Pour les automobilistes eux-mêmes, une politique cycliste volontariste se révèle

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De regering heeft het Fietsplan met gescheiden en veilige fietspaden goedgekeurd. Ze heeft ook het fiets-GEN in het plan geïntegreerd. De voorbije maanden hebben we samen met de gemeenten een vijfjarenplan uitgewerkt. Ik wou daar niet over communiceren om niet het verwijt te krijgen dat ik aan aankondigingspolitiek doe.*

We willen vooruit, maar we moesten eerst weten waar zich welke keuzes opdringen. Nu zijn we zover. Samen met de gemeenten heeft de regering knopen doorgehakt.

Vooraleer de concrete plannen opgesteld worden, moet er natuurlijk nieuw overleg komen. Als daaruit blijkt dat er hier of daar een alternatief is dat beantwoordt aan de criteria, dan zullen we dat in overweging nemen. Het plan kan in samenspraak met de gemeenten dus nog verbeterd worden.

Ik wou het plan niet toelichten omdat het een werkinstrument is dat voortdurend evolueert, maar wilde eerder op het einde van de regeerperiode per fietspad de balans opmaken.

Het plan voorziet in veilige en veelal gescheiden fietspaden, waarmee het gewest een basisnet krijgt dat verbonden is met het fietsnetwerk van Vlaams-Brabant.

De gouverneur van Vlaams-Brabant heeft mij samen met de algemeen directeur van de MIVB en Brussel Mobiliteit uitgenodigd om met hem naar Malmö en Kopenhagen te gaan om het fietsbeleid te bestuderen en tot een geïntegreerde aanpak te komen.

Voor het plan is 12 miljoen euro uitgetrokken, waarmee we beide opties willen realiseren.

Er is een historische horde genomen nu de stad Brussel instemt met gescheiden fietspaden.

donc bénéfique.

Seriez-vous favorable à ce que cette expérience, qui s'était révélée concluante, soit pérennisée ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement a en effet approuvé le Plan vélo, les pistes cyclables séparées et sécurisées, et intégré le RER-vélo. Ces derniers mois, on a élaboré avec les communes ce qui pour moi demeure pour l'instant un plan de travail pour les cinq ans à venir. Je n'avais donc pas l'intention de communiquer sur ce point pour éviter que l'on me reproche de faire des effets d'annonce.

En l'occurrence, nous souhaitons avancer mais, avant tout, nous devons savoir où agir et quels choix opérer, en supprimant, par exemple, des places de stationnement. Aujourd'hui, le consensus est atteint. Le gouvernement a arrêté ses choix en concertation avec les communes.

Bien entendu, avant de rédiger les plans concrets, piste cyclable par piste cyclable, de nouvelles négociations devront avoir lieu. Si, au cours de ce processus, l'on constate qu'il existe ici et là une alternative valable, conforme à l'esprit du plan et respectueuse de ses critères, elle sera prise en considération. Le plan n'est pas cadenassé. Il pourra, le cas échéant, être amélioré en accord avec les communes.

Je n'avais pas vraiment l'intention de communiquer sur ce plan qui est un outil de travail en pleine élaboration, mais plutôt de dresser un bilan, piste cyclable par piste cyclable, des actions effectuées et encore à venir, à la fin de la législature.

Le plan est rédigé pour 2020. Il prévoit des pistes cyclables sécurisées et, le plus souvent, séparées. Parfois, elles peuvent coïncider avec un couloir pour les bus. Il nous permettra de disposer d'une dorsale cycliste régionale reliée au réseau de pistes cyclables du Brabant flamand.

Comme vous le savez, le gouverneur de la Province du Brabant flamand m'a invité, ainsi que le directeur général de la STIB et Bruxelles Mobilité, à l'accompagner à Malmö et à Copenhague, avec les députés permanents et les bourgmestres, pour y découvrir la politique relative

De aanleg van de Wetstraat is het gevolg van een lange strijd, die het compromis van een fietspad op het trottoir opleverde, ongetwijfeld vanuit de redenering dat er zo weinig fietsers het fietspad zouden gebruiken dat het nauwelijks hinder voor de voetgangers zou opleveren. Dat maakt dat het nu niet meer voldoet, want dagelijks maken er 10.000 voetgangers en 4.000 fietsers gebruik van het trottoir.

Het gebruik van kleur om het voet- van het fietspad te scheiden, is ook niet efficiënt. Sommigen beschouwen het als louter versiering.

Het debat over snelle en trage fietsers is niet nieuw. We moeten er gewoon voor zorgen dat er voldoende brede fietspaden komen. Ter hoogte van het Rogierplein wordt er aan een kant van de laan een fietspad voor hoofdzakelijk lokaal gebruik aangelegd, want ook de busbaan is toegankelijk voor fietsers.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het probleem is dat je verplicht bent op het fietspad te rijden als dat er is.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Niet wanneer de busbanen ook dienstdoen als fietspad. De gebruiker kan dan kiezen tussen twee fietspaden.*

Er is goed nagedacht over het plan. Het moet nog

au vélo afin de développer une approche intégrée.

On a établi un plan de travail financé à hauteur de 12 millions d'euros. On prévoit le montant dans le budget annuel. On veut réaliser les deux options.

Une étape historique a été franchie avec la Ville de Bruxelles puisque cette dernière s'inscrit dorénavant aussi dans la logique des pistes cyclables séparées. Point de coupure quand on arrive au Pentagone.

Ce qui a été réalisé dans la rue de la Loi par Jos Chabert est le reflet d'une époque où, pour installer une piste cyclable séparée à Bruxelles, il fallait encore livrer un véritable combat. Le compromis obtenu fut donc d'intégrer cette piste cyclable au trottoir, en pariant sans doute sur le fait que le tout petit nombre de cyclistes qui l'emprunteraient ne gêneraient pas les piétons. Aujourd'hui, cette piste cyclable est victime de son propre succès : 10.000 piétons et 4.000 cyclistes fréquentent quotidiennement les trottoirs de cet axe, et elle n'a plus les dimensions requises pour accueillir ce trafic.

L'utilisation des couleurs au sol pour séparer le trajet des piétons de celui de cyclistes n'est pas non plus très judicieuse. Certains la prennent pour une décoration, et les piétons qui en discutent en groupe sur le trottoir sont interrompus par le bruit des sonnettes de vélos qui veulent passer.

Le débat sur les cyclistes "lièvres" et "tortues" n'est pas neuf. Je pense que les deux catégories doivent coexister dans la ville et il faut juste prévoir des pistes cyclables assez larges ou parfois spécialisées. À la hauteur de la place Rogier, une piste cyclable est aménagée sur un côté du boulevard dont l'usage est essentiellement local, car la bande de bus y sera également ouverte aux cyclistes.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Le problème réside dans l'obligation d'emprunter la piste cyclable.*

M. Pascal Smet, ministre.- Pas quand les bandes de bus peuvent également être considérées comme des pistes cyclables. L'usager a ainsi le choix, le marquage au sol d'un côté et la piste cyclable de l'autre côté. On aura dès lors deux pistes cyclables. Dès le moment où une bande de bus est considérée

verder uitgewerkt worden, maar we willen de fietspaden een voor een aanpakken. Helaas zijn we nog niet zo ver als in Nederland of Kopenhagen. In Brussel gebeurt slechts 5% van de verplaatsingen met de fiets.

Het net heeft nog maar een beperkte dichtheid, maar uw redenering klopt: hoe meer plaats ze krijgen, des te meer fietsers en voetgangers er zullen bijkomen. Hetzelfde geldt voor de auto. De regering heeft dus beslist het over een andere boeg te gooien en gescheiden fietspaden aan te leggen.

Ik waag me niet aan een antwoord over de Wetstraat. Ik zeg alleen dat de Belliardstraat misschien ook deel zal uitmaken van het plan.

(Vrolijkheid)

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *U hebt onze steun, want er moet om tal van redenen meer gefietst worden in Brussel. Een element dat vrijwel nooit aan bod komt is de gunstige invloed op de gezondheid. De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) heeft een interessante studie waaruit blijkt dat mensen die dagelijks fietsen de sociale zekerheid een besparing van 30% opleveren. Fietsen vermindert het risico op courante aandoeningen zoals griep en keelontstekingen. Bovendien voelen fietsers zich beter in hun vel en minder moe.*

Gracq staat positief tegenover de vrije keuze om de weg of het fietspad te nemen. In België verplicht een bord dat een fietspad aanduidt het gebruik ervan. Snelle fietsers zouden over de weg moeten kunnen rijden, zoals in Frankrijk.

U had het over gesprekken met de gemeenten. De Oudergemlaan wordt momenteel heraangelegd, maar er is blijkbaar geen gescheiden fietspad gepland. Dat vormt een probleem voor het

comme une piste cyclable, le problème est résolu.

Le plan a bien été pensé. Il reste encore des points à élaborer mais nous souhaitons travailler à l'avenir piste cyclable par piste cyclable. Malheureusement, nous n'en sommes pas encore à la situation des Pays-Bas ou de Copenhague. La part modale cycliste n'atteint pas les 50% à Bruxelles. Elle est à peine de 5%.

La densité du réseau est encore limitée mais vous avez raison, la règle est simple : plus on donne de place aux cyclistes et aux piétons, plus de cyclistes et de piétons nous aurons. La règle est la même pour la voiture. Le gouvernement a donc décidé de changer la donne et de développer ces pistes cyclables séparées.

Concernant la rue de la Loi, je ne vais pas m'aventurer dans une réponse. Je vous dirai simplement qu'il y a aussi la rue Belliard et qu'elle sera peut-être aussi incluse dans le plan. Chaque chose en son temps.

(Sourires)

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Nous vous soutenons car l'activité cycliste doit, pour de nombreuses raisons, être renforcée à Bruxelles. J'aimerais rappeler un élément qui l'est rarement : son influence bénéfique sur la santé. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a publié une étude très intéressante démontrant que les personnes qui pratiquent quotidiennement le vélo font faire à la sécurité sociale une économie de 30%. En effet, la pratique cycliste diminue le risque de souffrir de pathologies courantes comme les gripes ou les angines. En outre, les cyclistes se sentent plus en forme et moins fatigués. Je le confirme !

Le Gracq est favorable à un élément que vous avez évoqué : le libre choix d'utiliser la route ou la piste cyclable, comme c'est le cas en France. En Belgique, un panneau indiquant une piste cyclable impose son utilisation. Les cyclistes rapides, roulant à 30 ou 35 km/heure - notamment grâce au vélo électrique - devraient pouvoir rouler sur route.

honderdtal fietsers dat elke dag via de laan naar de Schumanrotonde rijdt. Vaak rijden ze tegen de rijrichting, wat erg gevaarlijk is.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

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 overleg met en de informatie aan het Gewest over de eerste fase van de start van het GEN".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *De federale minister van Mobiliteit kondigde aan dat het gewestelijk expresnet (GEN) tegen het einde van het jaar gedeeltelijk in gebruik wordt genomen. De Brusselse regering reageerde positief op dat nieuws, maar betreurde dat ze niet eerder werd geïnformeerd. Inmiddels zijn er enkele weken verstrekken. Hebt u al met de federale minister overleg over het GEN?*

Hoe verliep het overleg tussen de verschillende operatoren, waaronder met name de NMBS en de

Vous faites référence au débat avec les communes. Or l'avenue d'Auderghem est en plein réaménagement et aucune piste cyclable réservée ne semble prévue. C'est un réel problème pour la centaine de cyclistes qui rejoignent chaque jour le rond-point Schuman via cette avenue. Nombreux sont ceux qui prennent l'avenue à contre-sens. C'est très dangereux.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la concertation et l'information de la Région quant à la première phase de mise en service du RER".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Votre collègue du gouvernement fédéral a annoncé la mise en service partielle du RER pour la fin de l'année. Dans une communication y répondant, le gouvernement bruxellois faisait état de l'accueil positif qu'il réservait à cette nouvelle, tout en déplorant l'absence de toute information préalable. Plusieurs semaines s'étant écoulées, j'ose imaginer que vous avez eu l'occasion de remédier à votre manque de connaissances quant à cette annonce.

Un échange a-t-il désormais eu lieu entre la Région

MIVB, over het op elkaar afstemmen van hun aanbod? Ook in het kader van het busplan dat u momenteel opstelt, is dat belangrijk. Ik zou het trouwens waarderen als u dat busplan hier zou voorstellen voordat u er een perslek over organiseert.

(Opmerkingen van de heer Smet)

We zullen onze vragen aan het Uitgebreid Bureau voorleggen om meer informatie te krijgen, ook al bent u er nog niet klaar voor.

Op welke eisen die het gewest tijdens vergaderingen van het Overlegcomité stelde, werd ingegaan? Op welche niet?

In hoeverre zal het toekomstige aanbod bestaan uit een eenvoudige aanpassing van de trajecten van al bestaande treinen, bijvoorbeeld door ze over lijn 28 te laten rijden in plaats van de Noord-Zuidverbinding? In welche mate is er echt sprake van een bijkomend aanbod?

Zullen de nieuwe haltes van het GEN aangepast zijn voor personen met een beperkte mobiliteit, zoals in de toegekende stedenbouwkundige vergunningen staat? Het zou bijzonder jammer zijn als zij de nieuwe haltes niet konden gebruiken.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Federaal minister Galant heeft een vergadering belegd, een werkgroep is met de zaak bezig en de contacten zijn gelegd. Het is de bedoeling dat het aanbod erop vooruit gaat tegen eind 2015, wanneer de Josaphattunnel in gebruik wordt genomen. Het vervoersplan passen we tegen eind 2017 aan.*

Daarnaast laat het Brussels Gewest bestuderen welke stations voorrang moeten krijgen. We

et le niveau fédéral à ce sujet ?

Comment la concertation s'est-elle déroulée entre les différents opérateurs, principalement la SNCB et la STIB, afin d'intégrer le plus harmonieusement possible l'offre de transport ? C'est d'autant plus important que vous êtes en pleine élaboration du plan bus. J'aimerais d'ailleurs beaucoup que vous nous le présentiez, avant qu'il y ait une fuite dans la presse.

(Remarques de M. Smet)

Nous déposerons des questions au Bureau élargi afin d'en savoir plus, même si vous n'êtes pas encore prêt.

Quelles sont les demandes émises au sujet du RER par la Région lors des réunions du comité de concertation qui ont été rencontrées et quelles sont celles qui ne l'ont pas été ? Rappelez-vous que vous nous aviez fait part de la présence active de la Région, y compris concernant le RER, lors de ce comité de concertation.

Quelle part de la future nouvelle offre réside dans la modification simple de trajets de trains existants, consistant par exemple à faire passer un train par la ligne 28 plutôt que par la jonction ? Et quelle part consiste en une réelle offre supplémentaire ?

Les nouvelles haltes mises en service, telles que Germoir ou Arcades, seront-elles accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) comme les permis d'urbanisme accordés le prévoient ? Cela serait plus que dommage que les PMR n'aient pas accès aux gares comme c'est le cas pour la gare d'Etterbeek par exemple.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Une réunion a été organisée par la ministre, Mme Galant. Un groupe de travail s'attelle à la tâche et des contacts sont en cours. Comme je l'ai déjà dit en séance plénière, le but est qu'à la fin 2015, à l'occasion de la mise en service du tunnel Josaphat, il y ait une amélioration de l'offre. Le plan de transport, plus fondamental, sera adapté pour fin 2017. Nous avons l'accord de la ministre, Mme Galant, pour travailler en bonne entente.

pleegden ook overleg over de toekomstige mogelijkheden inzake marketing en communicatie over het aanbod. Niet alleen de structuur, maar ook de promotie van het GEN is immers belangrijk.

Het Brussels Gewest wil in het belang van de Brusselaars en de pendelaars doorgaan met dat constructieve overleg.

Ons standpunt is in detail weergegeven in een door de regering goedgekeurde nota, die ik u met plezier zal overhandigen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans). - *Het is begin mei en u hebt duidelijk geen idee van het aanbod van openbaar vervoer dat het Brussels Gewest eind december zal hebben. Ik vroeg of de haltes Mouterij en Arcaden toegankelijk zullen zijn voor personen met een beperkte mobiliteit, maar zelfs daarop kunt u niet antwoorden! Ik weet dat u het parlement niet bijster ernstig neemt, maar er zijn grenzen, en die zijn nu bereikt.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Ik heb u een antwoord gegeven.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans). - *Zullen die nieuwe haltes toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit? Zal het aanbod worden uitgebreid of worden treinen alleen over andere sporen gestuurd? Hoe groot zal het bijkomende aanbod werkelijk zijn? We hebben het over het aanbod van december 2015. Dat is al binnen enkele maanden!*

Par ailleurs, la Région lancera une étude - jusqu'à présent sans cesse retardée - sur les gares afin de savoir lesquelles sont prioritaires. Nous avons également eu une concertation sur les possibilités futures en matière de marketing et de communication relative à cette offre. Il est en effet très important de ne pas se limiter à des travaux d'infrastructure permettant d'accroître l'offre mais aussi d'en faire une judicieuse promotion.

Des contacts sont pris, des concertations ont lieu... De notre côté, nous voulons poursuivre ce dialogue constructif dans l'intérêt des Bruxellois mais aussi des navetteurs, afin qu'ils puissent accéder plus facilement à Bruxelles.

Notre position est détaillée dans une note approuvée par le gouvernement que je me fais un plaisir de vous communiquer.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo). - Je constate qu'en ce début de mois de mai, vous n'avez toujours aucune information concrète à me fournir quant à ce qui va être mis en place dans notre Région à la fin décembre en matière de transport public. Les questions que je vous ai posées sont relativement précises. Vous nous expliquez que la ministre vous a écouté et qu'en 2017, on devra adapter le plan de transport. Mes questions étaient précises et je n'ai pas obtenu de réponses. C'est quand même assez simple: les PMR auront-elles accès aux quais à Germoir et à Arcades ? Vous n'êtes même pas capable de me répondre ! Je sais que vous êtes plutôt léger dans votre façon de traiter le parlement mais il y a des limites. Et là, nous les avons atteintes.

M. Pascal Smet, ministre. - Je vous ai répondu.

Mme Céline Delforge (Ecolo). - Ces nouvelles haltes seront-elles, oui ou non, accessibles aux PMR ? Y a-t-il une offre supplémentaire ou sommes-nous dans un plan de redirection de trains ? De quelle part d'offre supplémentaire parle-t-on vraiment ? Nous sommes quand même en train de parler du mois de décembre ? C'est demain !

Vous tenez de beaux discours, vous nous annoncez

U houdt hier een mooi discours en kondigt aan dat u ons uw busplan zult voorleggen, maar dat gebeurt niet. Ik vraag u om nu eindelijk op mijn vragen te antwoorden.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ik heb geantwoord.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

betreffende "de interactieve infoborden in de MIVB-stations".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de sluiting van de afrit 12 van de Ring door het Vlaams Gewest en het overleg tussen de gewesten".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- Begin maart kondigde het Vlaams Gewest de

qu'un jour vous viendrez nous présenter un plan bus et vous ne le faites pas. Je vous demande à présent de répondre à mes questions.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai donné les réponses.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "les panneaux d'informations interactifs dans les stations de la STIB".

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

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 fermeture de la sortie 12 du ring par la Région flamande et la concertation interrégionale".

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Au début du mois de mars, la Région flamande a annoncé la fermeture, à

sluiting aan van afrit 12 van de Ring, ter hoogte van Dilbeek en Sint-Agatha-Berchem, zonder dat vooraf mee te delen aan de gemeente Sint-Agatha-Berchem. De bedoeling ervan is het sluipverkeer in de gemeente Dilbeek te verminderen. Dit proefproject loopt tot eind mei en in afwachting van de evaluatie ervan zal er voor 2016 geen definitieve beslissing genomen worden. De gemeente Sint-Agatha-Berchem vreest nu terecht voor een verschuiving van het verkeer naar de Brusselse wegen, die reeds verzadigd zijn. Door het gebrek aan geloofwaardige alternatieven op het vlak van openbaar vervoer en overstap-parkings, die de Vlaamse overheid tegenhoudt, lijkt dit ook te gebeuren. In het licht van de uitvoering van de hoofdstedelijke gemeenschap dat overleg centraal stelt in het gewestelijk beleid is het ontstellend dat het Vlaams Gewest unilateraal een beslissing neemt die het Brussels Gewest noodzakelijkerwijze treft.

Hebt u in verband met dit dossier contact opgenomen met de bevoegde Vlaamse minister? Wat is er uit de gesprekken voortgekomen? Is er zowel door het Vlaams als door het Brussels Gewest een evaluatie gepland om tot objectieve resultaten te komen?

Wordt het niet eens tijd om aan de alarmbel te trekken en de overstapparkings en de intergewestelijke overeenkomsten op het vlak van openbaar vervoer opnieuw ter sprake te brengen?

Ik vind vooral de manier waarop het Vlaams Gewest te werk gaat niet correct. Men blijft ons ervan verzekeren dat er over de Ring onderhandelingen aan de gang zijn met het Vlaams Gewest en dat er geen enkele beslissing zal worden genomen zonder voorafgaand overleg.

Naar aanleiding van de zesde staatshervorming werd voorgesteld de hoofdstedelijke gemeenschap te realiseren. Vandaag stellen we echter vast dat het Vlaams Gewest zonder verwittiging of overleg met het Brussels Gewest een afrit van de Ring sluit!

titre de test, de la sortie 12 du ring à hauteur de Dilbeek et Berchem-Sainte-Agathe, et ce, sans même en avoir avisé préalablement cette dernière commune et la Région bruxelloise. Cette fermeture, prévue jusque fin mai, a pour objectif de désengorger le centre de la commune flamande du trafic de transit. Dans l'attente d'une évaluation, aucune décision définitive ne serait prise avant 2016. Néanmoins, la commune de Berchem redoute, à juste titre, un report de circulation sur de nombreuses voiries bruxelloises déjà presque saturées. En l'absence d'alternatives crédibles en matière de transports publics et parkings de dissuasion, toujours bloquées par la Région flamande, ce scénario risque de se réaliser. À l'heure de la mise en œuvre de la communauté métropolitaine, faisant de la concertation le fer de lance de notre politique régionale, il me semble ahurissant qu'une Région prenne unilatéralement une décision qui affectera inévitablement la Région bruxelloise.

Avez-vous pris contact avec votre homologue de la Région flamande concernant ce dossier ? Pouvez-vous nous préciser ce qu'il est ressorti de vos discussions ? Pouvez-vous nous préciser si une évaluation est prévue du côté néerlandophone, et si celle-ci est également envisagée par la Région bruxelloise afin d'obtenir des résultats les plus objectifs possible ?

N'est-il pas temps de tirer la sonnette d'alarme et de remettre au cœur des débats nos véritables priorités que sont les parkings de dissuasion et les relations interrégionales via les transports en commun ?

Mon interpellation porte davantage sur la méthode. On n'a de cesse de nous rassurer dans ce débat sur le ring par des déclarations selon lesquelles les concertations sont en cours avec la Région flamande et précisant qu'aucune décision ne sera prise sans avoir fait l'objet d'une concertation au préalable.

Dans le cadre de la 6ème réforme de l'État, il avait été envisagé de manière plus sérieuse la bonne piste institutionnelle qui est celle de la communauté métropolitaine. Or, on observe aujourd'hui encore une Région flamande, qui, sans préavis, sans concertation et sans information, ferme des accès au ring autour de Bruxelles, sans même en aviser la Région bruxelloise ! On croit rêver !

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Nadat ik de projecten van het Vlaams Gewest in de media heb vernomen, heb ik Vlaams minister Weyts erop gewezen dat het Brussels Gewest daarover voorafgaand overleg wil. Minister Weyts preciseerde toen dat er nog geen enkele beslissing was genomen en dat ook hij voorstander is van overleg. Enkele weken later heb ik kunnen vaststellen dat zijn antwoord niet correct was. Ik heb hem een brief gestuurd om hem op de hoogte te brengen van mijn verbazing over de gang van zaken.*

Op 27 maart vond een vergadering plaats met de minister. Voortaan zal op het ogenblik dat de beslissing genomen wordt en de evaluatie uitgevoerd wordt elk gelijkaardig project gezamenlijk geregeld worden. De ministers-presidenten Vervoort en Bourgeois, minister Weyts en ikzelf zullen nagaan hoe we het overleg over mobiliteit en openbare werken kunnen verbeteren.

Afrt 12 van de Ring zal in het kader van een proefproject door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) worden gesloten van 1 april tot en met 31 mei. De gemeente Dilbeek lijdt ernstig onder het sluipverkeer en werkt een nieuw mobiliteitsplan uit. De gemeente Sint-Jans-Molenbeek meldt hetzelfde probleem. Afrt 12 is indertijd aangelegd met het oog op de bouw van een ziekenhuis dat er nooit is gekomen. Er zijn drie afritten over 1 kilometer afstand. Afrt 12 biedt toegang tot de lokale wegen, terwijl het verkeer eerder naar hoger gelegen wegen zou moeten worden geleid. De proefperiode zal de impact meten op de nabijgelegen afritten en op het lokale wegennet.

Ondertussen hebben het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest vergaderd. De gemeenten Sint-Agatha-Berchem en Dilbeek waren op deze vergadering vertegenwoordigd. Ondanks de vele reeds aanwezige telslangen werd er toen beslist om nog telslangen bij te plaatsen om het doorgaand verkeer te meten. Het proefproject zal door een adviesbureau worden geëvalueerd en daarna besproken met de betrokken actoren. De gemeente Sint-Agatha-Berchem en Brussel Mobiliteit zullen hierbij worden betrokken. Er zal dus een beslissing in overleg worden genomen.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Après avoir appris par les médias les projets de la Région flamande, j'ai indiqué, lors d'un entretien avec mon homologue flamand M. Weyts, que nous souhaitions une concertation préalable entre les deux Régions à ce sujet. Le ministre Weyts a précisé qu'aucune décision n'avait encore été prise en la matière et qu'il promouvait la concertation. Or, quelques semaines plus tard, nous avons pu constater que sa réponse n'était pas correcte. Un problème s'est posé donc entre lui et son administration, ou un événement s'est produit... J'ai envoyé un courrier pour lui signifier mon étonnement.

Entre-temps, une réunion avec le ministre a eu lieu le 27 mars. Désormais, tout projet de ce genre devra être réglé de manière conjointe au moment de la prise de décision et de l'évaluation. Avec MM. Vervoort, Bourgeois et Weyts, nous verrons comment améliorer la concertation sur les questions de mobilité et de travaux publics.

Du 1er avril au 31 mai, la sortie 12 sera fermée par l'Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) dans le cadre d'un projet pilote. Ce dernier a été imaginé pour diverses raisons.

À l'heure actuelle, la commune de Dilbeek souffre beaucoup des flux parasites et elle élabore un nouveau plan de mobilité. On me signale que la commune de Molenbeek connaît des problèmes similaires. En outre, la sortie 12 a été construite en vue de la création d'un hôpital qui n'a jamais vu le jour et trois sorties sont présentes sur un kilomètre. La sortie 12 dessert le réseau local des voiries, alors que le trafic devrait plutôt être dirigé vers le réseau routier supérieur. La période test permettra de vérifier l'impact de la mesure sur les entrées et sorties avoisinantes, et sur le réseau routier local.

Entre-temps, la concertation a eu lieu entre les Régions bruxelloise et flamande. Les deux administrations, les communes de Berchem-Sainte-Agathe et de Dilbeek participaient à la réunion.

Malgré la présence, déjà, de nombreux tubes de comptage routier, il a été décidé, lors de cette concertation, d'en placer d'autres pour observer l'éventuel déplacement du trafic de transit. Le projet pilote sera évalué par un bureau d'études et les résultats seront discutés avec l'ensemble des

acteurs concernés.

La sortie 12 sera rouverte à partir de juin. Le projet pilote sera évalué à la lumière des comptages. Bruxelles Mobilité et la commune de Berchem-Sainte-Agathe seront associées au processus. Sur la base de ces éléments, une décision sera prise en totale concertation.

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

De heer Hervé Doyen (cdH) (*in het Frans*).- *U hebt de reden van mijn vraag goed begrepen. Het was vooral de manier van werken die niet correct was. Overleg is noodzakelijk om problemen, zoals we die kennen met de Luchthaven van Brussel-Nationaal te vermijden. Iedereen wil met de auto rijden, maar niemand wil de overlast.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

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

betreffende "de aanvraag voor een buslijn
in de Dantestraat in Anderlecht".

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (*in het Frans*).- *Kleuterschool Petits Goujons in Anderlecht huist nu al meer dan een jaar in een afgelegen industriezone in de Dantestraat. Het grootste probleem voor ouders is dat de school ver van hun woonst ligt en er geen openbaar vervoer in de buurt komt. Meer dan 100 ouders die hun kind naar school brengen, komen te voet. De dichtst bijgelegen MIVB-halte ligt op zeker 15 minuten lopen.*

M. Hervé Doyen (cdH).- Je vous remercie pour votre réponse. Vous avez bien compris le sens de ma question. Ce n'étaient pas tant les faits que la méthode qui est détestable, même si on peut comprendre que la commune de Dilbeek et la Région flamande connaissent quelques problèmes d'engorgement. Il faudra bien se concerter un jour au risque de se retrouver dans le même syndrome que celui de l'Aéroport de Bruxelles National : tout le monde veut rouler mais personne ne veut des incidences chez soi.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

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

concernant "la demande de desserte d'une ligne de bus rue Dante à Anderlecht".

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Depuis plus d'un an, l'école maternelle des Petits Goujons à Anderlecht a été installée dans un zoning industriel éloigné de tout, à la rue Dante. Le problème principal pour les parents est l'éloignement de l'école par rapport à leur habitation, et surtout le manque total de transport en commun à proximité. Sur les 150 à 180 parents venant tous les matins avec leurs enfants, plus d'une centaine viennent à pied avec de jeunes enfants. L'arrêt STIB le plus proche se trouve à

Er zijn al stappen ondernomen om ervoor te zorgen dat er een bus stopt in de Dantestraat. Ook de burgemeester van Anderlecht en de vakbonden van de MIVB hebben zich daarbij aangesloten.

Er is echter nog geen positief antwoord van de MIVB-directie, zogenaamd omdat er te weinig bussen zijn. Nochtans moet een openbare dienst inspelen op de noden van de bevolking.

Bent u op de hoogte van de toestand? Weet u hoeveel voertuigen de MIVB heeft en kunt u het antwoord van de MIVB-directie bevestigen? Plant u een onderhoud met de directie over een bushalte in de Dantestraat?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Vanwege renovatiewerken besliste de gemeente Anderlecht de school tijdelijk naar containerklassen in de Dantestraat te verhuizen.

Naar aanleiding van klachten van de ouders heeft de gemeente Anderlecht enkele weken geleden aan de MIVB gevraagd of het mogelijk was bus 46 tijdens de spits via de school te laten rijden.

Dat bleek niet realistisch, want een omleiding zou de lijn nodeloos complex gemaakt hebben en ook de stiptheid tijdens de spits in het gedrang brengen. Daarna kwam de vraag om een pendelbus in te leggen tussen de school en de wijk waar de meeste gezinnen wonen. Zo'n dienst kan de MIVB echter niet organiseren tijdens de spits, want dan worden alle beschikbare voertuigen op het net al ingezet.

In dit geval kan de MIVB dus niets doen. De enige

15 minutes de marche minimum et est complètement décentré par rapport au quartier où habitent les parents.

La ligne de bus 78 est la plus proche du site mais contourne complètement le quartier et ne répond donc pas aux problèmes rencontrés par les parents. Des démarches ont déjà été entamées afin que la commune d'Anderlecht et la STIB prennent leurs responsabilités et que la rue Dante soit desservie par une ligne de bus. La demande a été soutenue par le bourgmestre d'Anderlecht ainsi que les délégations syndicales de la STIB.

Il n'y a par contre pas eu de réponse positive de la part de la direction de la STIB, la raison invoquée étant le manque de matériel. La tâche d'un service public est pourtant de répondre aux besoins de la population.

M. le ministre, avez-vous été informé de cette situation qui concerne une centaine de familles ? Avez-vous connaissance de la disponibilité de matériel routant au sein de la STIB et pouvez-vous donc confirmer ou infirmer la réponse donnée par la direction de la STIB ? En tant que ministre de tutelle, prévoyez-vous une entrevue avec celle-ci concernant la demande de desserte d'une ligne de bus dans ce quartier et particulièrement rue Dante ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En raison de travaux de rénovation sur le site de l'école, celle-ci a été déplacée dans la rue Dante dans des classes-conteneurs. C'est une décision de la commune d'Anderlecht.

À la suite de plaintes adressées par des parents, la commune d'Anderlecht a demandé à la STIB, il y a quelques semaines, s'il était matériellement possible de répondre à la demande exprimée par ces parents. La première idée avancée par ceux-ci était de dévier l'itinéraire de la ligne de bus 46 aux heures de pointe pour qu'il passe aux abords de l'école.

L'analyse de la STIB a rapidement démontré qu'une telle solution était irréaliste car le détour aurait été très important et aurait complètement perturbé la lisibilité de la ligne pour les voyageurs ainsi que sa régularité précisément aux heures de pointe. Au vu de cette réponse, les parents ont alors

oplossing zou erin bestaan privébussen in te leggen. Het is de vraag of de gemeente Anderlecht of het Brussels Gewest daarvoor moet betalen, maar daaraan had het Anderlechtse gemeente-bestuur moeten denken toen het besliste om de school te verhuizen. Het probleem zal zich over twee maanden vanzelf oplossen, want de renovatie van de school moet klaar zijn tegen het nieuwe schooljaar.

demandé s'il était possible d'envisager la mise en exploitation d'un bus navette entre l'école provisoire et le quartier d'origine de la majorité des parents. Le problème est qu'il est matériellement impossible à la STIB de créer un tel service précisément aux heures de pointe, les moments de la journée où tous les véhicules disponibles sont exploités sur le réseau, sauf à dégrader l'offre sur d'autres lignes. Les services spéciaux de la STIB n'existent plus depuis deux ans. Dès lors, seuls les bus qui sont en réserve pour faire face à des incidents ou ceux qui sont au dépôt pour des raisons d'entretien ne sont pas sur le réseau aux heures de pointe. Il est donc matériellement impossible de les mobiliser pour créer une navette de ce type.

Dans ce cas particulier, la STIB ne peut donc intervenir et la seule solution serait d'avoir recours à des bus privés. Est-ce la commune qui doit payer ces bus à la suite des décisions qu'elle a prises ou est-ce à la Région d'intervenir ? Ces questions auraient dû être évoquées au moment où la commune a décidé de déplacer l'école. Entretemps, si je suis bien conscient du réel problème pour les parents, il faut considérer que cette situation ne perdurera pas au-delà de deux mois puisque les locaux devraient être rénovés pour la prochaine rentrée scolaire. En dehors d'un recours à des bus privés, il n'y a pas d'autre solution.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!). (in het Frans).- *Het klopt dat de zomervakantie binnen twee maanden begint, maar ik hoor van ouders dat het niet vaststaat dat de verbouwingen op tijd klaar zullen zijn.*

Ik wil het woord richten tot alle voorstanders van een minimale dienstverlening. Er blijkt een groot tekort aan voertuigen te zijn bij de MIVB. U zegt dat er 172 extra bussen komen. In afwachting stellen we echter vast dat er de MIVB zich tijdens de spits al moet beperken tot een minimale dienstverlening.

Toen ik bij de MIVB werkte, deden er zich soms verbijsterende toestanden voor waarbij er onvoldoende bussen waren voor alle chauffeurs. De toestand in de Grondelsstraat is een perfect voorbeeld van hoe het er bij de MIVB aan toegaat. Het is niet uw schuld dat het zover gekomen is.

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Effectivement, il ne reste plus que deux mois avant les congés scolaires, mais, au vu de l'avancement des travaux, les parents me disent que ce n'est pas vraiment sûr que ce qui avait été annoncé soit respecté.

Je voudrais aussi m'adresser à tous ces partisans du service minimum. Il est très difficile d'obtenir du matériel à la STIB. Vous voyez bien qu'en heure de pointe, tout est sur le terrain. On travaille à flux tendu du point de vue du matériel. Vous nous annoncez l'arrivée de 172 bus. En attendant, on constate qu'aux heures de pointe, la STIB, c'est déjà le service minimum.

Quand je travaillais à la STIB, il y avait parfois des situations hallucinantes où les chauffeurs étaient présents sans véhicule disponible pour des raisons diverses (entretien, panne, etc.). La situation de la

Tijdens de vorige regeerperiode werd er bijvoorbeeld 116 miljoen euro uitgespaard op investeringen.

Vandaag hebt u het echter voor het zeggen. U moet nu echt investeren in de MIVB. In dit parlement wordt voortdurend gedebatteerd over milieuvervuiling en het fileprobleem. Welnu, het wordt tijd om daar echt iets aan te doen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

**EN AAN MEVROUW FADILA LAANAN,
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUS-
SELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BELAST MET OPENBARE NETHEID,
VUILNISOPHALING EN -VERWER-
KING, WETENSCHAPPELIJK ONDER-
ZOEK, GEMEENTELIJKE SPORT-
INFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR
AMBT,**

**betreffende "de reiniging van de eigen
beddingen aan en de haltes van de MIVB".**

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

rue des Goujons illustre parfaitement la situation de la STIB : le service minimum qui est la conséquence, comme toujours, de ces politiques extrêmes comme les 116 millions d'euros d'économies sur investissement sous l'ancienne législature. Vous me direz, à raison, que vous n'y étiez pas. Les conditions pour les 65+, vous n'y étiez pas favorable non plus, et vous aviez raison.

Mais aujourd'hui, vous êtes aux commandes. Il va falloir véritablement faire un investissement. J'ai entendu les chiffres, les dotations à envoyer : nous sommes en retard. Il faut réinvestir dans ce secteur. J'entends beaucoup de discours ici sur l'environnement, sur le désengorgement de Bruxelles, etc. Les discours sont une chose, mais il faut des actes. Et vous seul, pouvez agir.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

**ET À MME FADILA LAANAN,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE
LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT
DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUC-
TURES SPORTIVES COMMUNALES ET
DE LA FONCTION PUBLIQUE,**

**concernant "le nettoiement des sites propres
et des arrêts de la STIB".**

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