



**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 15 JUNI 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 15 JUIN 2015**

—

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	6
Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	6
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de reorganisatie van het busnet van de MIVB".	
Bespreking – Sprekers:	7
De heer Bruno De Lille (Groen)	
De heer Ridouane Chahid (PS)	
De heer Fabian Maingain (FDF)	
De heer Hervé Doyen (cdH)	
De heer Pascal Smet, minister	
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Interpellatie van de heer Hervé Doyen	16
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de evolutie van nieuwe lijnen van De Lijn in het Brussels Gewest".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,	16
betreffende "de gewijzigde dienstregeling van De Lijn".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	19
De heer Serge de Patoul (FDF)	
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
De heer Paul Delva (CD&V)	
De heer Pascal Smet, minister	
De heer Hervé Doyen (cdH)	
De heer Bruno De Lille (Groen)	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	6
Interpellation de Mme Céline Delforge	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la réorganisation du réseau de bus de la STIB".	
Discussion – Orateurs :	7
M. Bruno De Lille (Groen)	
M. Ridouane Chahid (PS)	
M. Fabian Maingain (FDF)	
M. Hervé Doyen (cdH)	
M. Pascal Smet, ministre	
Mme Céline Delforge (Ecolo)	
Interpellation de M. Hervé Doyen	16
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'évolution de la création des lignes 'De Lijn' en Région bruxelloise".	
Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,	16
concernant "la modification des horaires de 'De Lijn'".	
Discussion conjointe – Orateurs :	19
M. Serge de Patoul (FDF)	
Mme Céline Delforge (Ecolo)	
M. Paul Delva (CD&V)	
M. Pascal Smet, ministre	
M. Hervé Doyen (cdH)	
M. Bruno De Lille (Groen)	

MONDELINGE VRAGEN	26	QUESTIONS ORALES	26
Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum	26	Question orale de Mme Viviane Teitelbaum	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,	
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,		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,	
betreffende "de reiniging van de eigen beddingen aan en de haltes van de MIVB".		concernant "le nettoyage des sites propres et des arrêts de la STIB".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	26	Question orale de Mme Céline Delforge	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 mogelijkheid om het vervoerbewijs voor de MIVB per sms te betalen".		concernant "la possibilité de payer son titre de transport STIB par sms".	
Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	29	Question orale de Mme Céline Delforge	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 "het gebruik van Indische Kandla grijs-kasseien in openbare ruimten".		concernant "l'utilisation de Kandla gris indien pour paver des espaces publics".	
Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	32	Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	32
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de samenhang van de keuze van een overstapparkerterrein met de andere beleidskeuzes die gevolgen hebben voor het		concernant "l'intégration du choix des sites de parking de dissuasion avec les autres politiques affectant l'emploi de l'espace au	

gebruik van de grondoppervlakte en de kwaliteit van het leven in de stad".

sol et la qualité de vie urbaine".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de reorganisatie van het
busnet van de MIVB".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Enkele jaren geleden werd het tramnet gereorganiseerd.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat dateert nog van de tijd toen ik minister van Mobiliteit was.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Nee, het parlementaire proces was al eerder op gang gekomen. De parlementaire commissie had een aantal aanbevelingen gedaan.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Die aanbevelingen heb ik in acht genomen en nu weten we wat ze opgeleverd hebben.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik denk niet dat u de aanbevelingen hebt gevolgd inzake het overstappen van de ene lijn op de andere, en dat is nu net waar het schoentje wringt.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la réorganisation du réseau de
bus de la STIB".**

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Une réorganisation du réseau de trams a eu lieu il y a quelques années.

M. Pascal Smet, ministre.- Elle date de l'époque où j'étais en fonction en tant que ministre de la Mobilité.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Non, le processus parlementaire avait été lancé avant cela. Notre excellente commission parlementaire, dont je ne faisais pas encore partie, avait émis une série de recommandations sur des principes directeurs, qui avait fait consensus.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons suivi ces recommandations et en constatons les résultats aujourd'hui.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Pas pour les ruptures de charges, si mes souvenirs sont exacts. C'est précisément à ce niveau-là que se posent les problèmes.

Aujourd'hui, c'est au tour de la réorganisation du

Bijna een derde van de MIVB-gebruikers neemt de bus. De reorganisatie van het busnet zal dus voor honderdduizenden burgers gevolgen hebben. Volgens het laatste jaarverslag van de MIVB wordt de bus trouwens almaar populairder.

Kunt u de hoofdlijnen van de nieuwe reorganisatie schetsen? Hoe zijn die tot stand gekomen?

Hoe kunnen de opmerkingen van de gebruikers in het plan verwerkt worden? Hoever staat het ontwerpplan? Welke knopen zijn nog niet doorgehakt? Wanneer zal het nieuwe plan van kracht gaan?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Een grote wijziging van het busnet is inderdaad al even geleden. Ondertussen is het gebruik van de bus sterk gestegen, namelijk van 87,6 miljoen ritten in 2013 naar 99,9 miljoen ritten in 2014. Dat is een toename met 14%. De busritten zijn goed voor meer dan een kwart van het totale aantal ritten met alle vormen van openbaar vervoer in 2014.

Wanneer de overheid communiceert over de reorganisatie van het busnet, zegt ze dat het plan vooral invloed zal hebben op het materieel dat de MIVB zal aankopen. Moeten we ook niet eens omgekeerd te werk gaan en kijken naar het nieuwe materieel dat vandaag al bestaat en naar de

réseau de bus.

Sachant que près d'un tiers des trajets des usagers de la STIB s'effectue par ce mode, cette mesure aura un impact non négligeable sur la vie quotidienne de dizaines - voire de centaines - de milliers de citoyens. D'après le dernier rapport d'activités de la STIB, le bus rencontre d'ailleurs de plus en plus les faveurs des usagers.

Pourriez-vous nous exposer les principes directeurs qui président aux choix effectués dans le cadre de cette réorganisation ?

Quel processus décisionnel a-t-il été arrêté ? Où en est-il ?

J'aimerais connaître les procédures d'information, de consultation et, le cas échéant, de participation qui permettront aux citoyens d'enrichir le plan de leur expérience, afin qu'il réponde au mieux aux besoins réels. C'est nécessaire dans des matières aussi concrètes que celle-ci.

Pouvez-vous nous présenter l'état d'avancement du projet de plan et nous énumérer les décisions prises et celles qui restent à prendre ?

Enfin, quand est-il prévu de mettre en œuvre le nouveau réseau de bus ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Le réseau n'a pas connu de grands changements depuis longtemps. Or, l'utilisation du bus a sensiblement augmenté, passant de 87,6 millions de voyages en 2013 à 99,9 millions en 2014, soit une hausse de 14%. Ils représentent plus d'un quart du nombre total de trajets effectués en 2014, tous types de transports publics confondus.*

Les autorités indiquent que le plan influencera surtout le futur matériel à acquérir par la STIB. Ne faut-il pas vérifier aussi le nouveau matériel existant et les évolutions du transport en bus ? Je renvoie à l'idée des métrobus.

ontwikkelingen in het busvervoer? Ik verwijst naar het idee van de metrobussen, dat we een tijdje geleden besproken hebben. Onder meer Van Hool bereidt de bouw van een dergelijke metrobus voor.

De technologische ontwikkelingen zijn volop aan de gang, maar zijn in Brussel niet zomaar overal toe te passen, gezien de manier waarop de bussen hier worden ingezet. Misschien moeten we eens vaker rekening houden met het beleid in andere grote steden.

U zegt dat u overleg pleegt met de gemeenten. Dat is natuurlijk een goede zaak. Hoe verloopt de samenwerking precies? Kijkt u echt naar wat er goed is voor het openbaar vervoer of vertrekt u van de logica dat het openbaar vervoer zich moet aanpassen aan de wensen van de gemeenten? In dat laatste geval zullen de beleidskeuzes niet altijd de gebruikers van het openbaar vervoer ten goede komen, die niet noodzakelijk inwoners van de gemeente zijn.

Hoe werkt u aan een draagvlak? Hoe worden de bewoners betrokken bij de hervorming van het busnet? Professor Hubert pleitte onlangs in een interview voor de invoering van een 'ascontract', een contract tussen de buurtbewoners, de vervoermaatschappij, de stadsplanners en de lokale overheid, om na te gaan hoe het openbaar vervoer zo veel mogelijk in eenieders voordeel ingezet kan worden. Nu komen bepaalde oplossingen, die vanuit het standpunt van het openbaar vervoer ontwikkeld worden, nog te vaak in conflict met de plannen van de gemeenten.

Dankzij een overeenkomst met de gemeenten over de manier waarop bepaalde principes zo optimaal mogelijk toegepast kunnen worden, ben je als gewestminister voor heel wat jaren gerust en moet je de discussie niet steeds opnieuw voeren. Blijkbaar bestaat er in Frankrijk een dergelijke procedure, en ook in de Verenigde Staten. Daar spreekt men over 'transit oriented development'.

Denkt u aan dergelijke structurele overeenkomsten met de gemeenten, zodat iedereen evenveel baat heeft bij de uitbouw van het busnet?

De voorzitter. - De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) (in het Frans). - *Het recentste Busplan werd op 14 juli 2005 samen*

La manière dont les bus sont déployés à Bruxelles empêche souvent l'application de ces évolutions technologiques. Nous devrions nous inspirer de ce qui se fait dans d'autres grandes villes.

La concertation que vous menez avec les communes s'intéresse-t-elle à ce qui bénéficie aux transports publics ou partez-vous du principe que les transports publics doivent s'adapter aux souhaits des communes ? Dans ce dernier cas, les choix politiques ne tiennent pas toujours compte des usagers, qui ne résident pas nécessairement dans la commune.

Comment suscitez-vous une base de soutien et associez-vous les habitants à la réforme du réseau de bus ? Le professeur Hubert a récemment préconisé l'introduction d'un "contrat d'axe" entre les riverains, la société des transports, les urbanistes et les autorités locales, afin de répondre au mieux aux besoins de chacun.

Un accord avec les communes sur l'application optimale de certains principes vous éviterait des discussions incessantes au cours des prochaines années.

Envisagez-vous de tels accords structurels avec les communes afin que tout le monde tire profit de l'extension du réseau de bus ?

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

M. Ridouane Chahid (PS). - Le dernier Plan bus a été approuvé par le gouvernement le 14 juillet

met het Tramplan goedgekeurd. Toen hanteerde men dus een globale visie voor beide transportwijzen. Wordt in het kielzog van het Busplan ook het Tramplan herzien?

Volgens de MIVB groeit het aantal busreizigers met 14%. Hoe kunnen we bus en tram beter op elkaar laten aansluiten?

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (FDF) *(in het Frans).*- *Met het uitstel van de interpellatie over de gevolgen van het nieuwe Busplan voor de Vijfhoek is eigenlijk het hele debat tijdelijk afgevoerd. Ik hoop maar dat het nog voor 29 juni kan plaatsvinden, want dan wordt het plan van toepassing in de Vijfhoek.*

Welk uitgangspunt ligt aan de basis van het nieuwe Busplan? In de Vijfhoek moet er voortaan vaker overgestapt worden en verdwijnen een aantal busbanen. Ik hoop dat het de bedoeling blijft om zo veel mogelijk busbanen te behouden, want dat is de beste oplossing om het comfort voor de reiziger en de snelheid van de bussen op peil te houden.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Ik zou willen reageren op de vragen van de heer De Lille over het overleg met de gemeenten. Het overleg vond wel degelijk plaats en het verliep bijzonder dynamisch.*

(Opmerkingen van de heren Smet en Chahid)

De heer Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans).*- *Misschien verliep het overleg met bepaalde gemeenten vlotter dan met andere.*

2005, parallèlement au Plan tram. Nous disposons ainsi d'une vision globale des deux modes de transport. Dans la foulée du présent Plan bus, est-il prévu de réviser le Plan tram, même si ce dernier a évolué en dix ans ?

D'après la STIB, le bus est un mode de transport de plus en plus apprécié, avec une hausse de fréquentation de 14%. Comment réaliser la symbiose des deux modes de transport ?

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

M. Fabian Maingain (FDF).- Avec le report de l'interpellation concernant l'impact sur le Pentagone des modifications du Plan bus, c'est l'ensemble du débat qui est reporté. J'espère cependant qu'il pourra avoir lieu avant le 29 juin, date de mise en application du Plan bus dans le Pentagone. Pouvez-vous nous dire si l'ensemble du plan va suivre ou s'il sera mis en application plus tard ?

Quelle philosophie prévaut dans l'élaboration de ce Plan bus ? Quand on constate, par exemple dans le Pentagone, une augmentation des ruptures de charge ainsi que la disparition de certaines bandes de bus réservées, il y a de quoi se poser des questions.

J'aimerais avoir l'assurance qu'il s'agit de décisions dues à une situation particulière de rapport de force avec la Ville de Bruxelles mais que, dans l'ensemble du plan, vous entendez bien continuer à développer au maximum les espaces dédiés au transport public et les bandes de bus réservées. C'est, à mon sens, la meilleure solution pour améliorer le confort et la vitesse commerciale de nos bus.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je voulais rebondir sur l'interrogation de mon collègue Bruno De Lille à propos de la concertation avec les communes. Je peux témoigner qu'elle a bien lieu et est, à mon sens, particulièrement dynamique. Je m'en réjouis.

(Remarques de MM. Smet et Chahid)

M. Bruno De Lille (Groen).- Il y a peut-être des communes avec lesquelles la concertation est plus facile qu'avec d'autres.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Ik zeg het graag, zeker omdat de minister de overlegcultuur vroeger wat minder in de vingers had.*

Ik ben het niet eens met de heer De Lille wanneer hij zegt dat er met de opmerkingen van de gemeenten rekening gehouden moet worden.

De heer Bruno De Lille (Groen) (in het Frans).- *Ik heb dat niet op die manier gezegd.*

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Dan heb ik u misschien verkeerd begrepen.*

De gemeenten zijn niet altijd de beste gesprekspartners als het op mobiliteit aankomt. Het is niet de taak van de MIVB om hun vaak onredelijke dromen waar te maken. Ik heb het trouwens ook over de stad Brussel, die een gemeente is als alle andere. Ik kan er maar op aandringen dat het gewest niet met zich laat sullen!

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het overleg met de gemeenten verloopt vlot. Natuurlijk kijken zij naar wat hun goed uitkomt, maar wij moeten ook rekening houden met hun opmerkingen, want zij kennen de plaatselijke situatie het best.*

(verder in het Nederlands)

Wij houden rekening met hun opmerkingen, behalve als ze niet terecht zijn.

(verder in het Frans)

De uitvoering van het Busplan zal in het tweede semester van 2016 van start gaan en moet in 2018 klaar zijn. Het doel is om in te spelen op de verwachtingen en noden van de huidige en potentiële gebruikers van het openbaar vervoer en

M. Hervé Doyen (cdH). - Je le dis d'autant plus volontiers que cela n'a pas toujours été le cas. Je peux donc témoigner d'une culture de la concertation du ministre et je ne suis pas ici pour lui cirer les pompes. Par contre, je suis un peu moins d'accord avec mon collègue Bruno De Lille quand il dit qu'il faut intégrer les remarques des communes.

M. Bruno De Lille (Groen). - Je n'ai pas dit cela de cette façon.

M. Hervé Doyen (cdH). - Peut-être vous ai-je mal compris mais je vais quand même terminer mon propos. Les communes ne sont pas toujours les meilleurs interlocuteurs en matière de mobilité. La Région bruxelloise est bien placée pour le savoir. La STIB n'est pas là pour appliquer les rêves des communes qui sont souvent très déraisonnables. Je parle aussi de la Ville de Bruxelles, qui n'est pas à distinguer des autres, quoi qu'on en dise.

Il faut se rappeler collectivement que la compétence de la mobilité et la tutelle sur l'opérateur de transport public, la STIB, revient à la Région bruxelloise. Les communes lui ont depuis longtemps délégué cette compétence. Je ne peux qu'inviter la Région à reprendre ses prérogatives et à arrêter de se laisser faire par les communes. Et c'est un bourgmestre qui vous le dit !

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

M. Pascal Smet, ministre. - Les concertations avec les communes se déroulent relativement bien. Et, même si ces dernières privilégient parfois leur propre intérêt, nous devons aussi prendre en considération les remarques formulées par les élus locaux, qui connaissent bien la réalité du terrain.

(poursuivant en néerlandais)

Nous tenons compte de leurs remarques, sauf si elles sont infondées.

(poursuivant en français)

Le plan directeur bus vise la réorganisation du réseau de bus à court et à moyen termes. Sa réalisation débutera au second semestre de 2016, pour s'achever en 2018. L'objectif est de répondre au mieux aux attentes et besoins des utilisateurs

om tegelijk de bestaande busvloot zo efficiënt mogelijk in te zetten.

Naar verwachting zal de bezettingsgraad almaar stijgen, niet alleen door de gewestelijke bevolkingstoename en economische ontwikkeling, maar ook door de doelstelling om het autoverkeer af te bouwen. Ook daarop willen wij anticiperen.

Het plan bevindt zich in de slotfase en zou binnenkort in eerste lezing aan de regering voorgelegd moeten worden.

De MIVB heeft raad ingewonnen bij Brussel Mobiliteit en de gemeenten. Verder heeft zij een socio-economische studie uitgevoerd en de vraag geanalyseerd. Vervolgens hebben wij het voorontwerp van de MIVB besproken en aangepast.

Het gewest werd in vier zones ingedeeld. Op een vergadering waar ik aanwezig was, konden de burgemeesters en schepenen van Mobiliteit hun opmerkingen kenbaar maken. In bilaterale vergaderingen tussen de MIVB en de betrokken gemeenten kon de vinger gelegd worden op mogelijke problemen.

Zodra de Brusselse regering het voorontwerp van het plan in eerste lezing goedgekeurd heeft, wordt het met de partners besproken. Niet alleen de gemeenten wordt om formeel advies gevraagd, ook de gebruikers kunnen hun zeg doen op een website en via een infobus die de ronde van de gemeenten zal doen. Op dit ogenblik wordt aan een communicatieplan gewerkt.

Na de goedkeuring in eerste lezing door de regering zal de commissie het masterplan toegestuurd krijgen en wordt aan de MIVB gevraagd het aan te passen.

Nadat de regering de tekst dan eind 2015 in tweede lezing en definitief heeft goedgekeurd, zal het masterplan tussen 2016 en 2018 uitgevoerd worden.

Ik kan u op dit ogenblik nog niets over de inhoud zeggen. Daarom vertel ik u hoe de procedure in elkaar zit en presenteer ik u de basisbeginselen van het masterplan. Maar zodra het in eerste lezing is goedgekeurd, komen wij er in deze commissie formeel op terug.

actuels et potentiels du réseau de transport public, tout en veillant à exploiter le plus efficacement possible la flotte de bus actuelle et à venir. Nous voulons répondre aux perspectives de hausse de fréquentation, notamment liées à l'évolution sociodémographique en Région bruxelloise, ainsi qu'aux objectifs régionaux de report modal et de développement économique.

Ce plan est en phase de finalisation et il devrait être prochainement soumis au gouvernement en première lecture.

La STIB a consulté Bruxelles Mobilité et les communes ; elle a réalisé une étude socio-économique et analysé la demande. Sur la base de ces éléments, elle a déposé un avant-projet que nous avons discuté et adapté avec mes collaborateurs.

La Région a été divisée en quatre zones. Les bourgmestres et échevins de la Mobilité ont été invités à une réunion à laquelle j'assistais et ils ont pu formuler leurs remarques. Ensuite, des réunions bilatérales entre collaborateurs de la STIB et des communes concernées ont permis de pointer les difficultés potentielles dans certaines artères.

Sur cette base, la STIB a rédigé un avant-projet du plan directeur bus. Ce texte doit être prochainement approuvé en première lecture par le gouvernement bruxellois. Cet avant-projet sera ensuite soumis à la consultation. Les avis formels des communes seront demandés. Nous recueillerons également les avis des usagers via divers canaux, notamment un site web et le passage d'un bus info dans toutes les communes de la Région. Un plan de communication est en cours d'élaboration.

Une fois approuvé en première lecture par le gouvernement, le plan directeur sera envoyé à notre commission. Sur la base de tous ces avis, la STIB sera alors invitée à adapter le projet.

Le texte reviendra sur les bancs du gouvernement pour une approbation en deuxième lecture et sera définitivement approuvé d'ici la fin de l'année 2015. Le plan directeur bus sera mis en place entre 2016 et 2018.

Comme il n'est pas d'usage d'interpeller le gouvernement sur ses intentions, je ne vous

(verder in het Nederlands)

Natuurlijk zijn wij geïnteresseerd in de aanpak in andere steden.

Afgelopen week was ik met vertegenwoordigers van de MIVB en een hele groep journalisten in Milaan op het tweejaarlijkse wereldcongres van de Union Internationale des Transports en Public (UITP), waar alle nieuwigheden en toekomstige projecten in het kader van het busvervoer werden gepresenteerd. De voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB en ikzelf hebben ons goed geïnformeerd en zullen die inlichtingen natuurlijk verder analyseren.

(verder in het Frans)

Zodra vaststaat hoe het Busplan er concreet zal uitzien, wordt een ander masterplan voor het metro- en tramverkeer uitgewerkt. Omdat men nooit weet wie er in de volgende regeringen zal zitten en omdat dat tweede masterplan veel omvangrijker en tijdrovender zal zijn, is het vandaag erg belangrijk een brede consensus te bereiken. Het is daarom mijn bedoeling om ook de oppositie nauw bij de voorbereidingen van dat plan te betrekken.

Een geïntegreerd spoorplan met nieuwe tram- en metrolijnen in samenhang met het GEN zal tien of twintig jaar in beslag nemen, en is op korte, middellange en lange termijn belangrijk voor het gewest. Brussel Mobiliteit, de MIVB en de politieke vertegenwoordigers moeten daarover een consensus bewerkstelligen.

Over twee weken zal de mobiliteit in Brussel-Stad ingrijpend wijzigen. Onvermijdelijk zullen er enige tijd aanpassingen nodig zijn, zoals de wijziging van de bustrajecten. Het is niet uitgesloten dat die in het nieuwe Busplan opgenomen zullen worden.

Het staat vast dat de voetgangerszone in de binnenstad er komt, maar hoe het verkeersplan en het openbaar vervoer in dat plaatje zullen passen, staat nog niet vast. Eerst komt er een testfase waar het tegenliggend verkeer op de busstroken afgeschaft wordt. Indien blijkt dat dat tot langere reistijden leidt, zullen wij het busverkeer misschien weer in een eigen bedding leggen.

De stad Brussel weet hoe belangrijk de reistijden

répondrai pas sur le contenu d'un plan qui n'est pas encore approuvé en première lecture par le gouvernement. C'est pourquoi je me contente aujourd'hui de vous exposer la procédure en cours et les principes généraux du plan.

Une fois que celui-ci sera approuvé en première lecture, nous pourrons y revenir en détail. La commission sera de toute façon saisie formellement pour donner son avis sur ce texte.

Ce plan fait l'objet d'une concertation avec les communes, comme je vous l'ai expliqué précédemment.

(poursuivant en néerlandais)

Nous nous intéressons bien entendu également à l'approche privilégiée dans d'autres villes. D'ailleurs, la semaine dernière, je me trouvais à Milan avec des représentants de la STIB et des journalistes pour assister au congrès mondial bisannuel de l'Union internationale des transports publics (UITP), où sont présentés les nouveautés et les futurs projets en matière de transport en bus.

(poursuivant en français)

Une fois le Plan bus défini, sur la base de l'expérience acquise avec le tram et le métro, le gouvernement préparera un nouveau plan métro-tram, un plan ferroviaire. Mon intention est d'associer l'opposition à la réflexion, car il s'agit d'un projet plus vaste que le Plan bus et surtout plus long à mettre en place. Dans la mesure où il couvrira plusieurs législatures, et qu'on ne sait jamais quelle majorité sortira des urnes, il me semble nécessaire d'obtenir un consensus.

Ce plan ferroviaire intégré, qui consistera à créer de nouvelles lignes de tram et de métro, en lien avec le développement du RER, s'étendra sur une ou deux décennies. Selon moi, c'est une démarche nécessaire pour renforcer la mobilité dans la Région, dans une perspective à court, moyen et long termes. Il est donc important de réunir un consensus autour de ce projet, de la part de Bruxelles Mobiliteit, de la STIB et des mandataires politiques.

D'ici deux semaines, nous connaissons un changement profond dans la mobilité de la Ville de Bruxelles, qui – et c'est inévitable – nécessitera

zijn voor de binnenstad en het hele gewest. Om die te optimaliseren zullen wij zeker nog aanpassingen moeten doorvoeren, zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer.

Er is trouwens geen sprake meer van een 'miniring'. In Gent en andere steden waar een gelijkaardige maatregel werd doorgevoerd, heeft het ook enige tijd geduurd voordat de geesten van alle gebruikers gerijpt waren.

De nieuwe verkeerssituatie gaat deze zomer in, op een moment dat de verkeersdruk lager is. De echte vuurproef komt er pas in september.

We beseffen dat we voor een grote uitdaging staan. Het gewest heeft aanvaard om met de stad Brussel samen te werken, op voorwaarde dat de reistijden van de bussen niet langer worden.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik hoop dat de overlegprocedure inderdaad dynamisch en open zal verlopen en dat er nog aanpassingen mogelijk zullen zijn. De gemeenten moeten worden geraadpleegd, maar het*

durant quelque temps des adaptations. Cela aura des répercussions sur les trajets de bus. Il n'est pas exclu que celles-ci soient en grande partie intégrées au Plan bus.

La piétonnisation du centre-ville est définitive, mais le plan de circulation, y compris dans son volet consacré aux transports en commun, est évolutif. La prochaine phase sera une phase d'expérimentation, qui portera notamment sur la suppression du contresens sur les bandes de bus. Si celle-ci se traduit par une baisse de la vitesse commerciale, il se peut que nous décidions de faire circuler à nouveau les bus en sites propres.

La Ville de Bruxelles est consciente de l'importance de la vitesse commerciale et du centre-ville pour l'ensemble de la Région. Pour la rue de l'Écuyer, par exemple, les modèles indiquent que le trafic devrait fortement diminuer. Par contre, dans la rue du Fossé aux Loups, la pression pourrait s'accroître et il n'est pas exclu que nous devions intervenir. Des adaptations seront nécessaires, tant pour le trafic des voitures que pour celui des transports en commun.

Vu la façon dont le plan a été élaboré, il ne s'agit plus d'un "miniring", comme l'affirment certains. À Gand et dans d'autres villes où ce dispositif a été introduit, une période d'adaptation fut également nécessaire avant que tous les utilisateurs se fassent aux nouvelles données.

L'expérience débutera en été, quand le trafic sera moins dense. Le véritable test aura lieu en septembre.

Nous sommes conscients des enjeux du processus. La Région a accepté de collaborer avec la Ville de Bruxelles, aux conditions que je viens d'énumérer, notamment relatives à la vitesse commerciale des bus. Une ouverture existe d'adapter le plan directeur des bus.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'espère que le processus de consultation sera réellement dynamique et ouvert et qu'il intégrera les adaptations nécessaires. Il va de soi que les communes doivent être consultées. Il faut cependant garder en tête que

blijft een gewestelijk busnet. Het nieuwe plan heeft minstens evenveel gevolgen voor de reizigers als voor de buurtbewoners.

Ik ben een beetje ontgoocheld over de krachtlijnen van het nieuwe plan. Ik heb niets gehoord over een vermindering van het aantal overstappen, over de spreiding van de inspanningen over alle openbare vervoerswijzen of een verbetering van de zwakke verbindingen. Zolang de verplaatsingen binnen het Brussels Gewest langer duren dan de trajecten van en naar het gewest, zullen er Brusselaars zijn die naar Brabant verhuizen. Zolang er geen betere verbindingen zijn, zullen heel wat mensen de auto blijven nemen.

Ik had dus graag meer ambitie gehoord met betrekking tot de doelstellingen en de krachtlijnen. Ik heb enkel gehoord dat het overleg in vier zones wordt opgesplitst en dat u zult afwachten wat daaruit voortkomt. Dat is geen visie.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is een werkmethode.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik mag hopen dat de krachtlijnen voor de methodologie werden vastgesteld! U zou ons die krachtlijnen nu al moeten kunnen meedelen. U zegt dat u nog niet over de inhoud van het ontwerpplan kunt uitweiden, maar we weten niet binnen welk kader u werkt en of we het eens kunnen zijn met de doelstellingen.*

U zegt dat de vraag gestegen is. De vraag wordt echter mee bepaald door het aanbod, zeker wat het openbaar vervoer betreft. Het gebrek aan duidelijke doelstellingen geeft de indruk dat u gemeente per gemeente, wijk per wijk, te werk wilt gaan, zonder een algemeen richtsnoer te volgen.

U kondigt ons een groot spoorplan aan, waarvan u denkt dat het door iedereen positief zal worden

le réseau est régional. Les bus traversent des communes et des rues, mais les usagers ne sont pas nécessairement ceux qui y vivent. Les usagers des transports en commun sont tout autant - sinon davantage - concernés que les riverains.

Les principes directeurs me déçoivent un peu. Je m'attendais à ce que vous me répondiez sur les ruptures de charge, sur le fait de tout rabattre ou pas sur le métro, et sur l'accent mis ou non sur les liaisons faibles. Je ne cesserai de répéter que tant que les transports intrabruuxellois prendront plus de temps que les trajets venant de l'extérieur, il y aura toujours des Bruxellois qui s'exileront vers le Brabant. Les fréquences de certains trains périphériques à la Région rendent les trajets plus rapides.

J'entends tous les jours des personnes qui me disent utiliser leur voiture car cela va plus vite et qui envisagent de déménager en dehors de Bruxelles pour gagner encore plus de temps. Tant que ces liaisons ne seront pas améliorées, de nombreuses personnes seront contraintes de posséder un véhicule.

J'aurais aimé entendre davantage d'ambition concernant les objectifs et les principes directeurs. J'entends simplement que la consultation a été divisée en quatre zones et qu'on va attendre ce qu'il en ressort. Ce n'est pas une philosophie.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est une méthode de travail.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ose imaginer que les principes directeurs ont été fixés avant la méthodologie du plan ! Vous devriez pouvoir d'ores et déjà nous les communiquer. Je trouve étonnant que vous me répondiez qu'on ne peut pas encore connaître les objectifs d'un projet de plan qui est déjà largement entamé. On ne sait pas dans quel cadre on travaille, ni si l'on est d'accord sur les objectifs.

Vous dites qu'il faut répondre à une demande accrue. Cependant, et c'est d'autant plus vrai pour les transports publics, la demande est aussi conditionnée par l'offre. Il manque une vue d'ensemble. L'absence d'objectifs clairement définis donne l'impression d'une approche brouillonne, commune par commune, quartier par quartier, sans se préoccuper d'une orientation

ontvangen, met inbegrip van de oppositie. Ik ben voorstander van een dergelijk plan, maar het lijkt mij beter om eerst over de doelstellingen te discussiëren. Wij moeten de NMBS ook ambitieuzere eisen durven voorleggen, aangezien de MIVB momenteel opdraait voor de tekortkomingen van de NMBS.

Ik mis sterke krachtlijnen, zowel voor het Busplan als voor het aangekondigde spoorplan. Misschien bestaan die wel maar wilt u ons die niet meedelen, wat jammer zou zijn, zeker als u een consensus wilt bereiken. Of misschien bestaan ze niet, wat weinig goeds voorspelt voor de coherentie van het plan.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is logisch dat wanneer de regering een plan opstelt, ze principes vastlegt, maar die pas meedeelt nadat het plan goedgekeurd is. Ik kan u vandaag alleen maar de werkmethode en de algemene principes uitleggen.*

Ik zal u de krachtlijnen toelichten bij de voorstelling van het plan. Dan zal het nog niet te laat zijn, aangezien het plan dan nog maar in eerste lezing door de regering is goedgekeurd en de overlegprocedure met de partners nog moet beginnen. Het parlement wordt dus niet voor een voldongen feit geplaatst. Wij hechten veel belang aan de democratische principes en de participatie van de burger.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik vind net dat de participatie te wensen*

générale.

Je me permets d'autant plus de le dire que vous nous annoncez un grand plan ferroviaire qui ferait consensus, y compris dans l'opposition. Je suis favorable à l'idée, mais il me semble préférable de discuter au préalable des objectifs. Il faudra également être plus ambitieux dans nos demandes à la SNCB qui, sans nous, n'est rien à Bruxelles. Actuellement, c'est la STIB qui pallie les manquements de la SNCB pour ses voyageurs. Nous avons des arguments à faire valoir à cet égard.

Que ce soit pour ce plan directeur bus ou pour le plan ferroviaire annoncé, je trouve qu'il y a une faiblesse au niveau des principes directeurs. À moins que vous ne souhaitiez pas les présenter, ce qui serait dommage, en particulier si vous voulez réunir un consensus. Ou peut-être n'existent-ils pas, ce qui serait de mauvais augure pour élaborer un plan cohérent.

Si vous pouvez en dévoiler d'autres aujourd'hui, j'en serais ravie. Si vous pouvez nous communiquer d'ici quelques semaines un document sur les principes directeurs, cela me conviendrait également.

M. Pascal Smet, ministre.- Il va de soi que lorsqu'un gouvernement élabore un plan, il définit des principes qu'il annonce lorsque le plan est approuvé. C'est logique. Aujourd'hui, je vous ai expliqué la méthode de travail, mais je ne peux aller au-delà des principes généraux.

Les principes directeurs seront exposés lors de la présentation du plan. Ce ne sera pas trop tard, car nous n'en serons alors qu'au stade de la première lecture. Il y aura encore tout un processus de consultation formelle des communes, de la population et même de la Commission de l'infrastructure. Le parlement ne sera pas mis devant le fait accompli, il aura la possibilité de donner son opinion avant l'adoption du plan par le gouvernement.

Notre approche de ce plan directeur des bus témoigne de notre attachement aux principes démocratiques et participatifs.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il me semble qu'il y a plutôt un déficit à ce niveau : quand on veut

overlaat. Als u degelijk overleg wilt organiseren, moet dat overleg zo vroeg mogelijk plaatsvinden.

Als er geen consensus bestaat over de basisprincipes van het project, is de kans groot dat er ook nooit een consensus over de rest van het project zal komen.

- Het incident is gesloten.

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 evolutie van nieuwe lijnen van De Lijn in het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de gewijzigde dienstregeling van De Lijn".

De voorzitter. - De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).* - Een jaar geleden werd in deze commissie gedebatteerd over de beslissing van de Vlaamse regering om De Lijn drie tramlijnen te laten aanleggen die het Brussels Gewest zouden doorkruisen. Een eerste lijn zou van Jette naar Zaventem gaan, een tweede van Willebroek naar Brussel-Noord en een derde van Zaventem naar Brussel-Noord. Klopt dat nog steeds?

mettre en place une réelle concertation, il faut commencer la consultation le plus en amont possible du projet.

A contrario, si on ne veut pas avoir une discussion sur les principes directeurs ni sur les objectifs, on ne permet pas très bien de voir dans quel cadre on s'inscrit et on s'épargne une discussion sur les fondements.

Par conséquent, si vous lancez le projet sur la base de fondements qui ne font pas consensus, vous prenez le risque de ne jamais avoir de consensus sur la suite du processus non plus.

- L'incident est clos.

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 "l'évolution de la création des lignes 'De Lijn' en Région bruxelloise".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "la modification des horaires de 'De Lijn'".

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

M. Hervé Doyen (cdH). - Il y a à peine plus d'un an, nous débattions dans cette commission de l'annonce faite par le gouvernement flamand de son intention de créer trois lignes De Lijn sur le territoire bruxellois. Pour mémoire, une première ligne est censée relier Jette à Zaventem, le tram 62, si je ne me trompe. Une autre ligne relierait Willebroek à la gare de Bruxelles-Nord. Et la dernière Zaventem à Bruxelles-Nord. Pouvez-vous me confirmer qu'il s'agit toujours des lignes

Uw voorgangster zei destijds dat het overleg tussen gewesten, openbaarvervoermaatschappijen en gemeenten voortgezet zou worden. Hoe staat het daarmee? Welke resultaten hebben de besprekingen met de gemeenten opgeleverd? Welke plaats krijgt de MIVB in het overleg? Is de impact van haar activiteiten bestudeerd?

De Vlaamse tramlijnen werden met veel bombarie aangekondigd, maar tot onze verbazing zei voormalig minister Grouwels dat alleen het Vlaamse deel van de trajecten vastlag. De MIVB deed ook een aantal voorstellen, in het bijzonder over het traject tussen de Heizel en Brussel-Noord. Zijn die voorstellen geanalyseerd? Voor welke tracés hebt u gekozen?

Er werd verwacht dat Vlaanderen zich zou afstemmen op de bestaande Brusselse infrastructuur. Er moest nog een heleboel besproken worden, zoals een eengemaakt tarief, trajecten en het aantal stopplaatsen in het Brussels Gewest. Is daar intussen eensgezindheid over, zodat de nieuwe lijnen niet tot concurrentie tussen de maatschappijen voor openbaar vervoer leiden?

Als pendelaars met het openbaar vervoer naar Brussel kunnen komen, moet ook de Rand vlotter bereikbaar worden voor Brusselaars. Hebt u een principeakkoord over de uitbreiding van het MIVB-net tot buiten de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Wat staat er nog meer in dat akkoord?

Hoe verloopt de samenwerking tussen de MIVB en De Lijn? Zullen ze een gezamenlijk communicatie- en tariefbeleid voeren?

prévues ?

En réponse aux nombreuses interrogations, votre prédécesseure avait répondu que le dossier suivait son cours. Des concertations, notamment entre les Régions, les sociétés de transport public et avec les communes concernées, devaient se poursuivre. Où en sont les concertations actuellement ? Le dossier continue-t-il d'avancer pas à pas, comme l'annonçait votre prédécesseure ? Que ressort-il des discussions avec les communes ? Quelle place est-elle laissée à la STIB dans ces concertations ? Une étude d'impact de ses activités dans ce cadre a-t-elle été menée ?

À l'époque, alors que la création des nouvelles lignes avait fait l'objet d'un gros coup médiatique, Mme Grouwels annonçait à notre étonnement que seuls les tracés sur le territoire flamand étaient décidés et que tout restait à faire en Région bruxelloise. La STIB dessinait des propositions, notamment deux tracés entre le Heizel et la gare de Bruxelles-Nord. Ces propositions ont-elles été analysées ? Quels tracés avez-vous retenus ?

En outre, il était attendu de la Flandre qu'elle s'accorde sur les infrastructures existantes à Bruxelles. Par ailleurs, de nombreux sujets restaient sur la table des négociations, tels que l'intégration tarifaire, les tracés, les arrêts et leur nombre en Région bruxelloise. Êtes-vous parvenu à trouver un consensus sur ces points afin d'éviter que le développement des lignes interrégionales ne crée de la concurrence au lieu de favoriser la complémentarité des transports publics ?

Enfin, M. le ministre, l'accord de majorité prévoit d'encourager la Région flamande à accepter le principe de réciprocité en matière de transports publics. Si nous donnons accès aux navetteurs aux pôles d'emploi à l'intérieur de Bruxelles, il nous faut aussi rendre accessible l'extérieur de la capitale.

Avez-vous obtenu un accord de principe de votre homologue flamand concernant l'extension du réseau de la STIB en dehors des frontières de la Région de Bruxelles-Capitale ? D'autres éléments se trouvent-ils dans l'accord ?

Qu'en est-il de la collaboration entre la STIB et la société De Lijn ? Les opérateurs ont-ils pris des dispositions pour travailler en étroite collaboration

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Terwijl mijn collega het vooral heeft over de uitbreiding van een aantal lijnen van De Lijn, ben ik eerder ongerust over het tegenovergestelde.

De dienstregeling van een aantal buslijnen van De Lijn werd op 1 mei 2015 gewijzigd. Om haar begrotingsdoelstellingen van 2015 te halen, heeft De Lijn heel sterk gesnoeid in haar aanbod op Brussels grondgebied, en dan vooral op zondag. Van een aantal buslijnen werden de zondagse ritten voor 10 uur en na 19 uur geschrapt. Sommige van die lijnen leggen een deel van hun traject in het Brussels Gewest af. De wijziging heeft dan ook gevolgen voor de Brusselaars, die het aanbod zien krimpen.

De gewestregering moet ervoor zorgen dat de belangen van de Brusselaars behartigd worden, ook op het vlak van het openbaarvervoeraanbod. Het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet gecoördineerd worden, opdat het aan de noden van de Brusselaars beantwoordt. Het aanbod van De Lijn moet een aanvulling bieden op dat van de MIVB en moet een meerwaarde betekenen voor de Brusselaar. Die moet er gemakkelijk en uitgebreid gebruik van kunnen maken.

Die coördinatie is trouwens ingeschreven in de beleidsverklaring van deze regering: "De regering zal tevens ijveren voor een betere samenwerking tussen de verschillende gewestelijke operatoren (MIVB, TEC en De Lijn) teneinde de tarieven te integreren en het volledige vervoersaanbod op het Brusselse grondgebied te optimaliseren." Ik heb jammer genoeg de indruk dat De Lijn de wijziging van het aanbod niet heeft doorgevoerd vanuit de intentie om het aanbod op het Brusselse grondgebied te optimaliseren.

Hoe is men tot de wijziging van de dienstregeling gekomen? Op basis van welke evaluatie heeft men dat gedaan? Wie heeft de beslissing genomen? Is dat in overleg gebeurd? Zijn er contacten geweest tussen De Lijn en de MIVB? Hebt u contact gehad

dans des domaines comme la communication aux usagers ou les tarifs ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Alors que mon collègue évoque surtout l'extension de plusieurs lignes de la société De Lijn, c'est la situation inverse qui m'inquiète.*

Pour atteindre ses objectifs budgétaires de 2015, De Lijn a revu les horaires de certaines lignes le 1^{er} mai 2015 et a sensiblement réduit son offre sur le territoire bruxellois, surtout le dimanche avant 10 heures et après 19 heures.

Le gouvernement régional doit défendre les intérêts des Bruxellois en matière de transports publics et coordonner l'offre afin qu'elle réponde à leurs besoins. L'offre de De Lijn doit être complémentaire à celle de la STIB.

Cette coordination est d'ailleurs inscrite dans la déclaration de politique de ce gouvernement : "Le gouvernement s'attachera également à améliorer la collaboration entre les différents opérateurs régionaux (STIB, TEC et De Lijn) pour intégrer les tarifs et optimiser l'offre de transport globale sur le territoire bruxellois". Malheureusement, De Lijn n'a pas modifié son offre en vue d'optimiser l'offre sur le territoire bruxellois.

Pourquoi a-t-on modifié les horaires ? Sur la base de quelle évaluation ? Qui a pris cette décision ? A-t-elle été concertée ? À ce sujet, des contacts ont-ils eu lieu entre la STIB et De Lijn ou entre vous et votre homologue flamand ? Quel point de vue avez-vous défendu ?

J'aimerais savoir si le gouvernement bruxellois prévoit une solution de rechange pour les usagers bruxellois considérablement affectés par ces nouveaux horaires.

met uw Vlaamse collega? Welk standpunt hebt u toen verdedigd?

Aangezien het om een belangrijke wijziging gaat van het zondagse aanbod en het aanbod ook in de week gekrompen is, waardoor men gebruikers in de kou laat staan, zou ik willen weten of de Brusselse regering voor de Brusselse busreizigers in een alternatief voorziet.

Samengevoegde bespreking

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

De heer Serge de Patoul (FDF) *(in het Frans).*- *We debatteren al jaren over de samenwerking tussen de openbaarvervoermaatschappijen.*

Het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen de gewesten in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het principeakkoord Hasquin-Baldewijns van 10 juni 1998 tussen het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest zijn nog altijd van toepassing.

Het Brussels Gewest moet meerdere maatschappijen op zijn grondgebied dulden, maar dan wel op een gecoördineerde manier. We moeten dus een reële samenwerking stimuleren.

Hoe is de sfeer in de werkgroepen die de netten en diensten coördineren? Wordt daar gegeven en genomen? De MIVB is immers ook buiten de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest actief. Ik steun de opmerking van de heer Doyen dat het belangrijk is dat de openbaarvervoermaatschappijen elkaar aanvullen.

Dit zou immers bijdragen aan de ontwikkeling van de metropolitane gemeenschap van Brussel, die voorlopig alleen in theorie bestaat. Toch moet ze tot stand komen, want ze is een van de onderdelen van de zesde staatshervorming.

Hoe is de sfeer tussen de maatschappijen? De Lijn heeft lang haar zin gedaan, zonder rekening te houden met het Brussels Gewest. Is een nieuw tijdperk aangebroken?

Discussion conjointe

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

M. Serge de Patoul (FDF).- La collaboration entre les sociétés de transport public est un débat que nous avons depuis des années. Il y a plus de cinq ans, lorsque vous occupiez cette fonction, je vous avais interpellé à ce sujet plusieurs fois, tout comme je l'ai fait avec Mme Grouwels qui vous a succédé.

Dans ce débat sont toujours d'application l'accord de coopération du 17 juin 1991, qui concerne le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale, et l'accord de principe Hasquin-Baldewijns du 10 juin 1998 entre la Région bruxelloise et la Région flamande.

Bruxelles doit effectivement pouvoir accepter, dans une bonne coordination, différentes sociétés sur son territoire, mais notre Région ne doit pas pour autant subir l'arrivée de ces sociétés. C'est donc bien une réelle collaboration que nous devons encourager.

Mes collègues vous ont posé une série de questions sur des dossiers précis en cours de discussion. Nous avons, à plusieurs reprises, évoqué l'existence de groupes de travail entre ces sociétés. Ces groupes ont pour objectif de débattre des coordinations de réseaux et de services.

Qu'en est-il du fonctionnement de ces groupes de travail et de l'esprit qui les préside ? Sont-ils dans une logique positive de réciprocité ? Nous savons en effet que la STIB a, elle aussi, des projets qui dépassent le cadre de la Région bruxelloise. J'appuie l'intervention de M. Doyen qui souligne l'importance de ce principe de réciprocité entre les

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Wat mij zorgen baart, is dat er binnen ons netwerk andere vervoermaatschappijen actief zijn, waardoor sommige verbindingen uitsluitend verzorgd worden door maatschappijen van de twee andere gewesten. Daardoor moet het Brussels Gewest de gevolgen van hun beslissingen ondergaan. Zo worden op zondag bepaalde zones slecht bediend, omdat De Lijn dan minder vaak uitrijdt.*

Werd de overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest betreffende de verbindingen tussen De Lijn en de MIVB gewijzigd? Zijn er contacten met de TEC? Want die is toch zeer actief in bepaalde zones van Brussel, in tegenstelling tot wat de heer de Patoul zegt.

Hoever staat het met de financiering van de tramlijnen?

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit mij vooral aan bij de interpellatie van de heer Doyen. Ik heb

sociétés de transport.

En effet, si ce processus était engagé dans un esprit positif et de complémentarité, il amorcerait la logique de construction de la communauté métropolitaine qui s'avère, jusqu'à présent, plutôt théorique. Il est cependant important de concrétiser cette construction qui est un des volets de la sixième réforme de l'État.

Le climat des relations entre ces sociétés est-il constructif ? Longtemps, la société De Lijn a fait ce qu'elle souhaitait sans tenir compte de l'avis de la Région bruxelloise. Sommes-nous entrés dans une nouvelle ère ?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne vais pas reprendre tous les rétroactes cités. Je m'inquiète de deux choses : tout d'abord, notre réseau de transport public intègre d'autres opérateurs, ce qui implique que certains axes ne sont desservis que par des opérateurs des deux autres Régions.

Nous sommes donc soumis aux aléas des décisions des Régions voisines. Par exemple, la desserte de certaines zones baisse drastiquement le dimanche, parce que De Lijn diminue sa fréquence. À l'inverse, certaines zones sont parfois trop bien desservies, mais c'est un moindre mal.

La convention entre les Régions flamande et bruxelloise sur les liens entre De Lijn et la STIB a-t-elle été modifiée ? Des contacts ont-ils été pris avec les représentants du TEC ? Certains coins de Bruxelles et certaines liaisons sont largement desservis par cet opérateur, contrairement à ce qu'affirme M. de Patoul.

Où en sont les projets de lignes de tram sur lesquels nous nous sommes penchés de nombreuses heures dans cette commission, sous la précédente législature ? La question fondamentale reste celle du financement.

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Je me joins à l'interpellation de M. Doyen et j'y ajouterai*

drie bijkomende vragen. In het kader van het project Brabantnet is het tracé van Willebroek naar Brussel-Noord erg belangrijk. Graag kreeg ik de laatste stand van zaken en het exacte tracé. Hoever staat het met de Picardbrug? Worden daar trams of bussen overwogen?

U werkt hard aan het dossier van de Brusselse overstapparkings. Onlangs hebt u nog een plan met de exacte locatie van de Brusselse overstapparkings uit de doeken gedaan. Maar ook buiten het Brussels Gewest kunnen er overstapparkings komen. Ik heb u al meermaals vragen gesteld over de komst van overstapparkings in het Vlaams Gewest. Eind februari antwoordde u mij dat twee werkgroepen de problematiek van de overstapparkings in het Brussels en het Vlaams Gewest bestuderen. Ik betreur nogmaals dat de problematiek van de overstapparkings niet in het Vlaamse regeerakkoord opgenomen is. Ik besef dat het niet eenvoudig zal zijn om vooruitgang te boeken in dit dossier. Toch wil ik u vragen hoe ver het overleg met Vlaanderen staat.

Eind januari heb ik u vragen gesteld over de bereikbaarheid van Brussels Airport vanuit Brussel. U antwoordde dat er aan een nieuwe lijn wordt gedacht, eventueel in samenwerking met De Lijn. Dat zou zeker een interessant project zijn, dat in de lijn zou liggen van de reciprociteit waarover de heer de Patoul het zonet had. Kunt u een stand van zaken geven van de overlegmomenten die u daarover met Vlaanderen hebt gehad?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Het Brabantnet van De Lijn en de Vlaamse regering omvat drie lijnen die voorrang moeten krijgen:*

- de sneltram tussen Willebroek en Brussel-Noord langs de A12;

- de luchthaventram tussen Brussel-Noord en Brussels Airport, dus de verlenging van tramlijn 62;

- de ringtram tussen Jette, Vilvoorde en Brussels Airport.

De planning en het tracé van deze tramlijnen moeten nog besproken worden met het Vlaams

trois questions. Le tracé entre Willebroek et Bruxelles-Nord est très important dans le cadre du projet Réseau Brabant. Quel est le tracé retenu aujourd'hui ? Où en est le pont Picard ? Des bus ou des trams y circuleront-ils ?

Vous vous consacrez au dossier des parkings de dissuasion en Région bruxelloise. Or, il est également possible d'en implanter en Région flamande. Deux groupes de travail seraient en train d'étudier la problématique des parkings de dissuasion à Bruxelles et en Flandre. Ce thème ne figure malheureusement pas dans l'accord de gouvernement flamand. Il ne sera donc pas simple de progresser dans ce dossier. Néanmoins, j'aimerais savoir où en est la concertation avec la Flandre.

Fin janvier, je vous interrogeais sur l'accessibilité de Brussels Airport depuis Bruxelles. Vous répondiez qu'une nouvelle ligne était envisagée, éventuellement en collaboration avec De Lijn. Ce projet s'inscrirait dans l'esprit de réciprocité que M. de Patoul vient d'évoquer. Où en sont vos concertations avec la Flandre à ce sujet ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - De Lijn et le gouvernement flamand ont retenu et confirmé trois lignes prioritaires dans le cadre du projet "Brabantnet" :

- le "sneltram" reliant Willebroek à Bruxelles-Nord, qui sera implanté principalement le long de l'A12 ;

- le "luchthaventram", qui reliera Bruxelles-Nord à l'aéroport, soit le prolongement de la ligne 62 qui s'arrête actuellement à hauteur de l'OTAN ;

- et le "ringtram", qui reliera Jette, Vilvoorde et l'aéroport.

Il va de soi que la clarification du calendrier et du

Gewest. Die besprekingen gaan binnenkort van start in aanwezigheid van de ministers van Mobiliteit en de ministers-presidenten.

Ook zullen er regelmatig contacten zijn tussen de MIVB, De Lijn en beide gewesten in verband met het stuurcomité Brabantnet, de werkgroep Aanbod en het principeakkoord.

De ontwikkeling van die tramlijnen is ook belangrijk voor Brussel, maar alles hangt af van de Vlaamse regering en haar investeringsprogramma. Tot nu toe laat niets vermoeden dat ze dit niet als prioriteit beschouwt, integendeel.

Er is nog geen akkoord over de tracés om de eenvoudige reden dat het Brussels Gewest zijn definitieve standpunt nog niet kenbaar gemaakt heeft.

In het kader van het Neoproject willen we een nieuw tramstation op de Heizel, dat bediend zal worden door lijn 9, lijn 3 en de tram uit Willebroek. We moeten nog samen met het Vlaams Gewest bekijken hoe ver de tram uit Willebroek het gewest zal inrijden.

Ofwel stopt die tramlijn aan de Heizel, waar de reizigers kunnen overstappen op de metro, ofwel rijdt de tram door naar Brussel-Noord en verder via Bockstael en Tour & Taxis. De laatste optie wordt echter door de stad Brussel verworpen.

Een derde optie is dat de tram rijdt via de Van Praetbrug en Schaarbeek naar Brussel-Noord. Het voordeel van deze optie is dat de tramlijnen al op dat traject liggen, maar we moeten wel nog nagaan hoe de trams van De Lijn over ons netwerk kunnen. De belangen van de pendelaars zijn immers niet dezelfde als die van de Brusselaars. De tram van De Lijn zou niet aan alle haltes hoeven te stoppen.

Er komt een overstapparking op de middenberm van de A12. Het zou interessant zijn om de tram ook daar te laten stoppen.

Alles wordt nog bekeken. De contacten met De Lijn en het Vlaams Gewest verlopen in een positieve sfeer. Wat de wederkerigheid betreft, kunnen we niet ontkennen dat de MIVB al de mogelijkheid heeft om lijnen te exploiteren die het Brussels Gewest verlaten.

tracé de ces lignes de tram fera partie du cadre global des négociations avec la Région flamande. Ces discussions devraient commencer dans les semaines qui viennent. Les ministres de la mobilité ainsi que les ministres-présidents y participeront.

Des échanges sont aussi organisés régulièrement entre les collaborateurs de la STIB, de De Lijn et des deux Régions, notamment dans le cadre du comité de pilotage "Brabantnet", du groupe de travail "Aanbod" et de l'accord de principe.

Soyez assurés que le développement de ces lignes est important pour nous également. Cependant, tout dépend du gouvernement flamand et de son programme d'investissement. Jusqu'à présent, rien n'indique qu'il ne s'agirait pas d'une priorité pour l'autorité flamande, bien au contraire.

Concernant les tracés, il n'existe pas d'accord, pour la simple raison que la Région bruxelloise n'a pas encore arrêté définitivement sa position.

Dans le cadre du projet Neo, nous souhaitons créer une nouvelle station de tram sur le plateau du Heysel. Elle sera notamment desservie par la ligne 9, la ligne 3 prolongée depuis la station Esplanade, mais aussi par le tram venant de Willebroek. Se posera alors la question de savoir jusqu'où il pénétrera dans notre Région. Nous devons encore en débattre avec la Région flamande.

Soit le tram s'arrêtera au Heysel et les passagers prendront le métro, avec l'inconvénient d'une rupture de charge (même si, en termes de vitesse commerciale, prendre le métro n'est pas forcément négatif) ; soit il continuera par Bockstael et Tour & Taxis pour rejoindre la gare de Bruxelles-Nord et au-delà. Cette dernière option est cependant contestée par la Ville de Bruxelles.

Une troisième option serait que le tram emprunte les lignes existantes par le pont Van Praet et Docks Brussel pour atteindre la gare de Bruxelles-Nord par Schaarbeek. L'avantage de cette formule réside dans le fait que les lignes de tram sont déjà présentes sur ce trajet, mais encore faut-il étudier la manière d'injecter les lignes de tram de De Lijn dans notre réseau. En effet, les besoins des navetteurs qui entrent en Région bruxelloise ne sont pas identiques à ceux des Bruxellois. La ligne de tram ne devrait pas s'arrêter à chacun des arrêts

Toch is de verlenging van de metro tot aan parking C in het Vlaams Gewest nog wat anders, ook al is ze niet bij voorbaat afgewezen. We hopen dat beide gewesten het in de loop van de volgende maanden eens worden over de mobiliteitskwesities.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer De Lille, de Vlaamse regering heeft De Lijn inderdaad opgedragen om te besparen. Die besparingen leiden tot een concentratie van het aanbod op de grote assen en tot een vermindering van de dienstverlening in de landelijke gebieden of tot een vervanging van die dienstverlening door goedkopere en meer flexibele oplossingen.

De Lijn zal de nieuwe koerswijziging over de komende jaren spreiden. Tot nu toe zijn de gevolgen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest relatief beperkt. Een lijn van de belbus die actief was in de zone Merchtem en die het Brussels Gewest sporadisch bediende, werd geschrapt. Volgens De Lijn werd die lijn maar zeer beperkt gebruikt.

Op zondag vóór 10 uur en na 19 uur werden sommige diensten gewijzigd op de lijnen naar het zuidwesten van het gewest, namelijk lijnen 116 en 118 die door Anderlecht naar het Zuidstation rijden. Verder gaat het om de lijnen naar het zuidoosten van het gewest, namelijk lijnen 153, 154 en 155 (die door Ukkel rijden en het metrostation Coovi bedienen) en om de lijnen naar het oosten van het gewest, namelijk lijnen 341, 344, 345, 348 en 349 (die via Oudergem naar het metrostation Herrmann-Debroux rijden).

Daarnaast werd ook het rittenschema aangepast. Er werden vier dagen per jaar toegevoegd aan de dienstregeling schoolvakantie.

De getroffen Brusselaars beschikken over de alternatieven van het MIVB-net. Bovendien heb ik vernomen dat De Lijn overweegt om sommige lijnen met weinig reizigers om te vormen tot een aanbod op andere lijnen. Dat zou dan eerder een uitbreiding betekenen.

Het aanbod van De Lijn in Brussel is onderworpen aan een samenwerkingsakkoord. Over iedere wijziging van dat aanbod, ook de schrapping van bepaalde trajecten, moet vooraf overlegd worden met de Brusselse overheid. De Lijn heeft dat

existants.

Tous ces points doivent encore faire l'objet de discussions.

Nous avons également prévu un parking de transit au milieu de l'A12. Il serait intéressant que le tram desserve ce lieu.

Nous sommes toujours en réflexion. Rien n'est encore décidé à ce stade. Les contacts avec les représentants de De Lijn et de la Région flamande sont positifs. La réciprocité, c'est-à-dire la possibilité pour les transports publics bruxellois de quitter la Région bruxelloise, existe déjà aujourd'hui. On ne peut le nier.

Cependant, c'est une autre chose de demander de prolonger le métro jusqu'au parking C situé en Région flamande et, là encore, nous n'avons pas reçu une fin de non-recevoir. Les négociations sont donc constructives. On peut espérer un accord entre les deux Régions sur les questions de mobilité dans les mois à venir.

(poursuivant en néerlandais)

M. De Lille, le gouvernement flamand a effectivement demandé à De Lijn de réaliser des économies, qui se traduisent par une concentration de l'offre sur les grands axes et par une diminution de la desserte dans les zones rurales ou son remplacement par des solutions moins chères et plus flexibles.

À ce jour, les répercussions sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale sont assez limitées. Une ligne du busphone dans la zone de Merchtem, qui desservait sporadiquement la Région bruxelloise, a été supprimée faute de fréquentation.

Le dimanche avant 10 heures et après 19 heures, certains services ont été modifiés sur les lignes 116 et 118 (sud-ouest), sur les lignes 153, 154 et 155 (sud-est) et sur les lignes 341, 344, 345, 348 et 349 (est).

Les horaires ont également été adaptés avec l'ajout de quatre jours par an en période de vacances scolaires.

Les usagers bruxellois touchés par ces mesures peuvent utiliser le réseau de la STIB. En outre, De

akkoord ook nageleefd.

Volgens datzelfde samenwerkingsakkoord mag de secundaire uitbater in een gewest echter het aanbod in dat gewest eenzijdig wijzigen, als het gaat om een volume lager dan 10%. Als de maatregel een impact heeft op de wederzijdse uitbating, is er onderling overleg nodig, maar niet noodzakelijk een akkoord.

U weet dat het Brussels Gewest de zaken anders aanpakt dan het Vlaams Gewest en in mobiliteit en leefbaarheid blijft investeren. Wij wensen niet te besparen. Dat het geschrapte aanbod van de Lijn eenvoudigweg door de MIVB vervangen zou worden, is echter geen evidentie en moet heel grondig bekeken worden.

Wat de eventuele inrichting van een nachtbus naar de luchthaven betreft, werd er pas een eerste nota opgesteld. Die is nog niet definitief. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid van een gewone buslijn, en niet alleen de praktische haalbaarheid maar natuurlijk ook de financiële consequenties.

Als het principeakkoord wordt aangepast, zal dat gebeuren in het kader van het globale overleg en het globale samenwerkingsakkoord op het vlak van mobiliteit. Daarover zullen beide gewesten in de loop van de volgende weken en maanden onderhandelen.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Als ik het goed begrijp, is het project nog niet van start gegaan?*

Het is goed nieuws dat de Vlaamse overheid bevestigd heeft dat die drie tramlijnen voorrang moeten krijgen, maar het succes van die lijnen zal afhangen van het aantal Brusselaars dat er gebruik van zal maken en niet van het aantal pendelaars.

Het zou jammer zijn dat de trams en de bussen van De Lijn leeg zouden rijden op de Leopold II-laan, omdat de pendelaars aan de metrohalte Simonis overstappen op de snellere metro. Als het Vlaams Gewest zou beslissen dat die trams tot in het stadscentrum zullen rijden, moeten we erop toezien dat die niet leeg rijden.

Lijn envisage d'élargir l'offre sur d'autres lignes.

De Lijn est liée par un accord de coopération et doit consulter au préalable les autorités bruxelloises pour chaque modification de son offre, ce qu'elle a respecté.

Selon ce même accord de coopération, l'exploitant secondaire dans une Région est cependant autorisé à y modifier unilatéralement son offre à hauteur de 10% au maximum. Une concertation, et non pas un accord, est nécessaire en cas d'impact sur l'exploitation mutuelle.

La Région bruxelloise a une autre approche que la Région flamande et continue à investir dans la mobilité et la qualité de vie. Il n'est nullement question d'économies. Mais le remplacement pur et simple de l'offre de De Lijn par la STIB ne va pas de soi.

Une première note provisoire a été rédigée sur la mise en place d'un bus de nuit vers l'aéroport. Nous examinons également la faisabilité et les conséquences financières d'une ligne de bus ordinaire.

Une éventuelle adaptation de l'accord de principe interviendra dans le cadre de la concertation globale et de l'accord de coopération global en matière de mobilité. Les deux Régions négocieront à ce sujet dans les semaines et mois à venir.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Vos réponses indiquent que le projet va vraiment commencer, ce qui signifie qu'il n'avait pas encore débuté !

La confirmation par le gouvernement flamand des trois lignes prioritaires est une bonne nouvelle.

Vous parlez de trams pour les navetteurs. À cet égard, il convient de souligner que le succès de ces trois lignes sera conditionné par leur utilisation par les Bruxellois dès lors qu'ils pénètrent en Région bruxelloise. Il est très important de garder cela en tête.

Il serait dommage que les trams De Lijn, comme les bus de cette société, fonctionnent à vide sur le boulevard Léopold II car les navetteurs sont descendus à Simonis pour prendre le métro, plus

De tweede optie, namelijk een tram via Bockstael en het stadion naar het noorden, komt eigenlijk overeen met het tracé van de vroegere 'boerentrans'. Die werden vaak gebruikt, totdat ze helaas vervangen werden door de metro.

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - De Lijn heeft beslist om bepaalde lijnen af te schaffen. Ze heeft de procedures inderdaad naar de letter nageleefd, maar dat heeft weinig aan de beslissing veranderd. Wij mogen niet uit het oog verliezen dat het niet gaat over het lot van Vlaamse inwoners die naar Brussel komen, maar over het lot van Brusselaars die bussen van De Lijn gebruiken. Het aanbod verschaalt, terwijl Brussel er net op inzet om meer mensen naar het openbaar vervoer te lokken. De Lijn trekt zowat een streep door onze plannen en dat betreurt ik.

Ik hoop dat De Lijn niet verder schraapt in haar aanbod. Als het toegestaan is om maximaal 10% van de in het Brussels Gewest aangeboden dienstverlening te schrappen zonder dat wij er iets tegen kunnen ondernemen, dan hoop ik dat die 10% niet telkens opnieuw bekeken wordt op basis van de nieuwe situatie, maar wel uitsluitend op basis van de situatie op het ogenblik dat de overeenkomst werd gesloten.

Ik hoop ook dat de MIVB geval per geval zal bekijken of het toch niet mogelijk is om haar aanbod te verruimen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

rapide. Si la Région flamande décide, pour des raisons qui lui sont propres, que les trams doivent arriver au centre de la ville, il faut veiller à ce que ceux-ci ne fonctionnent pas à vide.

L'implantation des lignes de trams de De Lijn en Région bruxelloise ne peut être une réussite que si ces trams sont des vecteurs de services publics au bénéfice de tous les usagers et pas des seuls navetteurs.

Vous avez évoqué la deuxième option pour le tram passant à Bockstael en descendant le long du stade pour rejoindre le nord. Celle-ci rejoint le tracé des lignes historiques des trams vicinaux G et W, appelés autrefois les "boerentrans" parce qu'ils partaient vers la campagne. Ces lignes fort utilisées à l'époque, qui reliaient Bruxelles aux communes de la périphérie nord de Bruxelles comme Grimbergen, Wemmel et Zellik, ont malheureusement été remplacées par du métro.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*. - *En effet, De Lijn a strictement respecté les procédures en décidant de supprimer certaines lignes. Mais le résultat est là : ce ne sont pas les habitants de Flandre se rendant à Bruxelles qui sont pénalisés, mais les Bruxellois qui utilisent les bus de De Lijn. L'offre diminue, alors que Bruxelles cherche précisément à drainer davantage de monde vers les transports en commun. De Lijn contrecarre nos projets et je le déplore.*

Si la suppression de 10% au maximum des services offerts en Région bruxelloise est autorisée sans que nous puissions nous y opposer, j'espère que ces 10% ne seront pas constamment revus sur la base de la situation nouvelle, mais selon celle qui prévalait au moment de la conclusion de l'accord.

J'espère aussi que la STIB examinera la possibilité d'élargir son offre au cas par cas.

- *Les incidents sont clos.*

MONDELINGE VRAGEN

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

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 BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BELAST MET OPENBARE NETHEID,
VUILNISOPHALING EN -VERWERKING,
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK,
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.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de mogelijkheid om het
vervoerbewijs voor de MIVB per sms te
betalen".

QUESTIONS ORALES

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

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
INFRASTRUCTURES SPORTIVES
COMMUNALES ET DE LA FONCTION
PUBLIQUE,

concernant "le nettoyage 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.

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 possibilité de payer son titre
de transport STIB par sms".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Enkele jaren geleden maakte de MIVB het duurder om kaartjes in een voertuig te kopen dan in een verkooppunt.*

Het systeem werd zagezegd niet ingevoerd om winst te maken op de rug van sporadische reizigers, maar om het kopen van kaartjes in tram of bus te ontmoedigen.

De MIVB meent dat het dankzij de installatie van talloze automaten en de verkoop van kaartjes in bepaalde winkels niet meer nodig is dat mensen hun ticket aan boord van een voertuig kopen. Maar niet alle haltes hebben een GO-automaat. Bovendien zijn de automaten soms defect, en winkels zijn niet altijd open. Trouwens, wie wil er nu aanschuiven aan de kassa van een supermarkt om een kaartje te kopen? Je mist je tram of bus als je dat doet.

Toch biedt de MIVB, in tegenstelling tot De Lijn of de NMBS, nog niet de mogelijkheid om sms-tickets te kopen. Bij De Lijn kost dat 1,80 euro voor een uur, plus 15 cent voor het bericht, tegen 3 euro voor kaartjes die op een andere manier gekocht worden. Je hoeft er zelfs geen smartphone voor te hebben. Waarom bestaat dat systeem nog niet bij de MIVB?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *U lijkt mijn gedachten te kunnen lezen, want enkele weken terug stelde ik dezelfde vraag aan de MIVB.*

Op het net van De Lijn controleert de chauffeur de bevestigings-sms, maar in het Brussels Gewest zijn metrostations uitgerust met poortjes. Het is technisch mogelijk om per sms te betalen, maar

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Depuis quelques années, la STIB a instauré un prix différencié pour le ticket d'un voyage, qui est vendu plus cher à bord d'un véhicule qu'à un autre point de vente.

La justification avancée pour instaurer ce système ne serait pas d'augmenter les recettes sur le dos des voyageurs occasionnels mais de dissuader les usagers d'acheter leur ticket dans le tram ou le bus, afin de limiter le temps consacré par le conducteur à la vente de billets.

La STIB considère que l'installation de nombreux automates et la vente de titres de transport dans certains commerces suffisent pour ne pas devoir acheter son ticket dans le véhicule. Dans les faits, tous les arrêts ne disposent pas d'un automate GO et ceux-ci sont parfois en panne, tandis que les commerces ne sont pas toujours ouverts.

Par ailleurs, qui aurait envie de faire la file dans une grande surface pour acheter un titre de transport ? Le temps que prend l'achat d'un ticket, que ce soit à un automate ou dans un commerce, est de nature à faire rater le tram ou le bus qui arrive.

Pourtant, contrairement à De Lijn ou à la SNCB, la STIB ne permet pas d'acheter un ticket par sms. Dans le cas de De Lijn, le ticket valable une heure revient à 1,80 euro, majoré de 15 centimes de frais de communication, contre 3 euros s'il est acquis selon d'autres modalités. Ce mode d'achat ne nécessite pas de disposer d'un smartphone, puisqu'un gsm de base suffit.

Pourquoi la vente de tickets par sms n'est-elle pas proposée par la STIB ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il semble que Mme Delforge puisse lire dans mes pensées, car il y a quelques semaines, j'ai posé la même question à la STIB. J'avais oublié mon portefeuille, pas mon téléphone, et je souhaitais acheter un ticket par sms.

Sur le réseau de De Lijn, le contrôle visuel est

daarmee gaan de poortjes nog niet open. Daarom aanvaardt de MIVB nog geen sms-betalingen.

Er zijn echter veranderingen op til. In Londen kun je de poortjes bijvoorbeeld al openen met een creditcard.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- Niet iedereen heeft een creditcard.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Nee, maar dat systeem moet ook aangepast kunnen worden aan een gewone bankkaart of iets dergelijks.

Misschien kun je in de toekomst wel een QR-code op je smartphone ontvangen nadat je per sms of op een andere manier betaald hebt. Daarmee zou je dan de toegangspoortjes kunnen openen. De MIVB heeft nieuwe hardware aangekocht waarmee dat mogelijk wordt, maar de software moet nog worden ontwikkeld.

Kortom, uw vraag is pertinent, maar helaas is betalen met een sms nog niet mogelijk vanwege de toegangspoortjes. Binnenkort kun je echter wel je kaartje op de MIVB-website kopen en het op je smartphone zetten.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Als de poortjes het probleem zijn, kunnen we ze beter afvoeren, maar ze hebben zo veel geld gekost dat ze nu wel moeten renderen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- De poortjes brengen geld op en verhogen de veiligheid. Vindt u dat niet belangrijk?

effectué par le chauffeur, qui vérifie le sms de confirmation d'achat. Or, en Région bruxelloise, les stations sont équipées de portillons, ce qui n'est pas le cas en Flandre. La technologie permet de payer avec un sms, mais pas d'ouvrir lesdits portillons, raison pour laquelle cette formule ne peut pas être proposée actuellement sur le réseau de la STIB.

Des changements sont en vue concernant les divers modes de validation des tickets. Ainsi, à Londres, le paiement et l'ouverture des portillons peuvent être effectués par carte de crédit.

(Remarques de Mme Delforge)

M. Ridouane Chahid (PS).- Tout le monde ne possède pas une carte de crédit.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, mais il doit être possible d'adapter cette technologie à une simple carte bancaire ou un autre support similaire.

Une autre solution sera peut-être possible à l'avenir, consistant à recevoir un code QR (Quick Response) sur son smartphone après un paiement par sms ou autre. Certains lecteurs sur le marché sont capables de lire ces codes QR et de faire ouvrir les portillons. La STIB a acheté du nouveau matériel informatique qui devrait permettre cette évolution. Mais il ne suffit pas de disposer du matériel, il faut aussi posséder les logiciels.

En résumé, votre question est pertinente. Malheureusement, il n'est pas facile de mettre ce mode de paiement en place à cause des portillons. Par contre, la technologie Bancontact mobile sera bientôt utilisée par la STIB sur son site Internet, de sorte qu'il sera bientôt possible de télécharger son billet sur son smartphone.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Si les portillons sont un obstacle, supprimons-les ! Mais on les a payés tellement cher qu'il nous faut aujourd'hui les rentabiliser.

M. Pascal Smet, ministre.- Les portillons rapportent et sont un plus en termes de sécurité. Cet aspect n'est-il pas important pour vous ?

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Dat betwifjel ik. Ik denk dat we het daar nooit over eens zullen zijn. We hangen duidelijk elk een andere ideologie aan.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Nochtans zijn er mensen van uw ideologische strekking die het daarover eens zijn met mij.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Los daarvan geeft u toe dat er een probleem is. Ik hoop dat u kiest voor een technologische oplossing die binnen het bereik van zo veel mogelijk mensen ligt, en dus zeker niet alleen voor mensen met een creditcard.*

Als de GO-automaten het niet doen, worden de reizigers financieel gestraft omdat ze hun kaartje dan wel bij de chauffeur moeten kopen. Kan dat in zulke gevallen niet tegen de gewone prijs? Het is onrechtvaardig dat de reiziger meer betaalt vanwege een technische storing.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal vragen om uw suggestie te onderzoeken.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik wacht vol ongeduld op uw voorstel.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "het gebruik van Indische
Kandla grijs-kasseien in openbare
ruimten".**

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je suis dubitative quant à cette affirmation. Je pense que nous ne serons jamais d'accord sur cette question. Nous avons des différences idéologiques évidentes.

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a pourtant des personnes qui partagent votre idéologie et qui sont d'accord avec moi sur ce point.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Au-delà de ça, il reste un problème non résolu, vous le dites vous-même. J'espère que dans les pistes de solutions envisagées, vous retiendrez celle qui fait usage d'une technologie accessible au plus grand nombre, et donc certainement pas la piste de la carte de crédit.

Dans un autre registre, la question des pannes des distributeurs de vente reste posée. Lorsque le distributeur ne fonctionne pas, les voyageurs sont pénalisés d'un surcoût car ils doivent acheter leur billet auprès du conducteur. Dans ces cas-là, pourquoi n'est-il pas possible de leur vendre un ticket au prix normal ? Ce n'est pas juste de faire payer l'utilisateur pour un dysfonctionnement technique.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais demander à ce que votre suggestion soit examinée.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je suis impatiente de voir quelles solutions vous allez nous proposer.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "l'utilisation de Kandla gris
indien pour paver des espaces publics".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Uit een opmerkelijk stukje onderzoeksjournalistiek van een Vlaamse reporter blijkt dat de grijze Kandla, een veelgebruikte kassei in onze contreien, bijzonder goedkoop is omdat hij door Indiase kinderen wordt gemaakt. Het is onaanvaardbaar dat de overheid materiaal koopt dat in zulke omstandigheden gemaakt wordt.*

Wordt de grijze Kandla gebruikt bij openbare werken in het Brussels Gewest? Vormen de productieomstandigheden die aan het licht gekomen zijn een inbreuk op de voorwaarden van de gewestelijke aanbestedingen? Zijn er naar aanleiding van de onthullingen maatregelen genomen om de Kandla te weren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Momenteel staan in de bijzondere bestekken geen criteria over de herkomst van materialen die gebruikt worden bij werkzaamheden van Brussel Mobiliteit. De materialen moeten voldoen aan bepaalde technische eigenschappen. Ook de Europese wetgeving biedt geen uitsluitsel.*

Dat aspect kwam dan ook niet specifiek aan bod in de bestekken van aanbestedingen.

We moeten erop toezien dat elke leverancier duurzame producten gebruikt en dat de rechten van arbeiders in België en in het buitenland gerespecteerd worden, ook bij eventuele onderaannemers. Daarbij moeten de mensenrechten, de internationale arbeidswetgeving enzovoort worden nageleefd.

In Brussel werken we momenteel met sociale clausules, maar ik heb mijn administratie al gevraagd de reële impact van zulke clausules na te trekken, want ik ben van plan ze te verbeteren.

Aangezien de inbreuken niet worden gepleegd door de aannemers zelf, maar door een of meerdere van hun leveranciers, moeten we ervoor zorgen dat aannemers toezien op de naleving van elementaire normen doorheen het hele productieproces van

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Une journaliste flamande a effectué un remarquable travail d'investigation qui révèle que le Kandla gris, prisé dans nos pays pour les travaux de pavage, offre un prix défiant toute concurrence parce qu'il est le résultat de l'exploitation du travail des enfants. Il va de soi qu'on ne peut tolérer qu'un pouvoir public achète des matériaux produits dans de telles conditions.

J'aimerais savoir si le Kandla gris est utilisé dans le cadre de travaux publics en Région bruxelloise. Les conditions de production révélées aujourd'hui sont-elles en infraction avec les cahiers des charges de la Région ? Des dispositions ont-elles été prises, à la suite de ces révélations, pour exclure le Kandla gris de nos fournitures ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit d'une question très pertinente. À l'heure actuelle, les cahiers spéciaux des charges ne contiennent pas de critères sur la provenance des matériaux utilisés lors des travaux d'aménagement réalisés par Bruxelles Mobilité. Les matériaux utilisés doivent satisfaire aux prescriptions techniques des cahiers des charges. La législation européenne n'est pas évidente non plus, par ailleurs.

Cela signifie également que la question relative aux matériaux utilisés n'a pas été spécifiquement posée dans les cahiers des charges, comme c'est le cas dans les villes où on est confronté à des problèmes. Mais le problème est, bien évidemment, beaucoup plus vaste.

Nous devons veiller à ce que chaque fournisseur utilise des produits durables. Cela signifie qu'il faut veiller à ce que les droits des travailleurs soient respectés, en Belgique et à l'étranger, chez les éventuels sous-traitants et fournisseurs. Les conditions de travail, dans les carrières par exemple, doivent au minimum respecter les droits de l'homme, les droits internationaux du travail et la législation.

À Bruxelles, nous travaillons actuellement avec des clauses sociales, mais j'ai déjà demandé à mon

materialen.

Wanneer er twijfel rijst, moet het mogelijk zijn om opdracht te geven tot een doorlichting, al is dat niet vanzelfsprekend onder de Europese wetgeving. Ik vind het echter belangrijk om sociale en ethische clausules toe te voegen aan de bestekken.

Overheden hebben ook een voorbeeldfunctie en moeten er alles aan doen om te voorkomen dat ze producten kopen die in onaanvaardbare omstandigheden werden geproduceerd. We bekijken hoe we zulke normen kunnen opnemen in onze aanbestedingen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Ik ben blij dat u mijn bezorgdheid deelt. Worden er kasseien van het type grijze Kandla gelegd in het gewest?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb geen idee. Kasseien worden veelal door de gemeenten gelegd.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Hoe dan ook, het onderzoek van de journalist rechtvaardigt de beslissing om ze niet meer te gebruiken.*

Kunt u ons op de hoogte houden van de stand van zaken?

- Het incident is gesloten.

administration de faire un point de la situation et d'analyser l'impact réel de ces clauses, car j'ai l'intention de les améliorer.

Vu que, souvent, les infractions ne sont pas commises par l'adjudicataire même, mais par un ou plusieurs maillons dans la chaîne d'approvisionnement, il conviendrait d'imposer que l'adjudicataire veille à ce que les normes élémentaires soient également respectées par les sous-traitants et les fournisseurs tout au long de la chaîne de production.

Lorsqu'il existe un doute quant au respect de toutes les conditions, nous devrions pouvoir le vérifier et ordonner un audit. Ce n'est pas évident en termes de législation européenne. Mais, en ce qui concerne le respect des droits de l'homme, l'extension des clauses sociales et l'ajout d'une clause éthique me semblent importants.

En effet, les pouvoirs publics ont également une fonction d'exemple et doivent tout mettre en œuvre pour éviter d'acheter des marchandises qui sont fabriquées dans des conditions contraires aux normes élémentaires. Un examen est en cours afin de déterminer comment inclure ces normes dans nos marchés publics, comme j'en ai l'intention.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vous remercie de partager mes préoccupations en la matière.

Utilise-t-on ce type de matériau dans la Région ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je l'ignore. Je ne pense pas que la Région utilise beaucoup de pavés, ce sont plutôt les communes qui le font.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Quoi qu'il en soit, l'enquête de cette journaliste appuierait, le cas échéant, la décision de ne pas retenir ce type de matériau.

Je vous saurais gré de bien vouloir nous informer de l'avancée de ce dossier.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE**

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

betreffende "de samenhang van de keuze van een overstapparkerterrein met de andere beleidskeuzes die gevolgen hebben voor het gebruik van de grondoppervlakte en de kwaliteit van het leven in de stad".

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *De Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) is van plan om een sociaal wooncomplex te bouwen op de hoek van de Jacques Brellaan en de Spirulinaan in Sint-Lambrechts-Woluwe, juist naast het parkeerterrein van Roodebeek, een van sites die volgens de pers een overstapparking zal worden.*

Sommigen hadden liever gezien dat het parkeerterrein voor woningbouw werd gebruikt en dat het bouwterrein, dat vol bloemen en bomen staat, als groene ruimte werd behouden. Dat zou beter aansluiten bij de moderne opvatting van een kwaliteitsvolle leefomgeving. Wie wil immers naast een overstapparking met 189 parkeerplaatsen wonen?

De wijk ondervindt al heel wat overlast van het MIVB-verkeer, maar nu komt daar nog het pendelverkeer bij, dat u definitief in uw plan bekrachtigt. Waarom niet wat ambitieuzer zijn en de parkings naar onbewoonde zones verhuizen en een pendeldienst creëren? 189 auto's, dat zijn minder dan tien bussen 's ochtends en 's avonds. U zou ook kabelsystemen kunnen overwegen, zoals in andere steden.

Nu ziet het er evenwel naar uit dat twee beleidskeuzes die geacht worden de levenskwaliteit te verbeteren, met elkaar in conflict zullen komen en de situatie voor de Brusselaars nog zullen verergeren.

**QUESTION ORALE 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 "l'intégration du choix des sites de parking de dissuasion avec les autres politiques affectant l'emploi de l'espace au sol et la qualité de vie urbaine".

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Par voie de presse, j'ai récemment appris les choix d'implantation des parkings de dissuasion. Je souhaite attirer votre attention sur un projet de la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB). Elle souhaite construire un complexe de logement social au croisement de l'avenue Jacques Brel et de l'avenue de la Spiruline à Woluwe-Saint-Lambert, c'est-à-dire juste à côté du parking de Roodebeek, l'un des sites choisis pour la dissuasion automobile.

D'aucuns auraient préféré que cet espace de parking soit affecté au logement, en préservant tout ou partie du terrain à bâtir fleuri et arboré actuellement. C'eût été plus cohérent dans le contexte moderne caractérisé par une défense de la qualité de l'habitat.

Ce choix de sacrifier un espace vert de plus par la Région étant fait, pourriez-vous préciser qui, fût-il allocataire social, souhaite délibérément vivre devant ou à côté d'un parking de transit de 189 places ?

Il est à noter que ce quartier est déjà extrêmement chargé par le charroi de la STIB, auquel vient s'ajouter le trafic de navetteurs que vous envisagez de consacrer définitivement dans votre plan. Un projet plus positif pouvait encore être imaginé jusqu'à présent. Pourquoi ne pas être un peu plus ambitieux et reporter davantage certains parkings vers des zones inhabitées, en les dotant le cas échéant de lignes de bus de ralliement ? En effet,

Was u bij de keuze van de site van Roodebeek op de hoogte van het project van de BGHM?

Beschikt u voor de andere sites over een inventaris van de (openbare) projecten die in de onmiddellijke buurt gepland zijn?

Hebt u de andere gewestelijke actoren geraadpleegd om coherente keuzes te maken?

Is bij de keuze van de sites rekening gehouden met de gevolgen op de levenskwaliteit van de Brusselaars?

Is het nog mogelijk om uw keuze te wijzigen?

189 voitures, cela fait moins de dix bus le matin et le soir. Vous pouviez aussi envisager des systèmes de cabines téléphériques permettant de surmonter certains obstacles au sol. Cela semble anodin mais cela commence à se faire dans certaines villes.

Ainsi, deux politiques régionales censées améliorer la qualité de la vie, fluidifier le trafic et permettre à tous de vivre correctement, vont-elles en l'occurrence se percuter en aggravant une situation portant déjà préjudice aux Bruxellois. Il semble que cela soit dû à un manque de concertation et de politique intégrée.

J'ignore quel est le degré d'intégration urbaine des autres parkings et de leurs nuisances sur la qualité de vie des Bruxellois. C'est pourquoi j'aimerais vous poser les questions suivantes. Étiez-vous au courant, lors du choix du site de Roodebeek, du projet d'implantation d'un complexe de logement social ?

Disposez-vous, pour les autres sites choisis, d'un inventaire des projets, du moins publics, en préparation dans l'aire avoisinante ? Avez-vous consulté les autres acteurs régionaux pour faire des choix cohérents dans une approche de politique intégrée ? De façon générale, le choix des sites tient-il compte de l'incidence sur la qualité de vie des Bruxellois ? Si oui, comment ?

Enfin, est-il encore possible de modifier votre implantation ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gaat niet om mijn keuze, maar om een plan dat de regering goedgekeurd heeft. Het parkeerterrein van Roodebeek wordt in feite al beschouwd als een overstapparking, maar dan zonder specifiek beheer. Het is voor iedereen vrij toegankelijk. Uiteraard willen wij graag dat alle overstapparkings in de toekomst onder het beheer vallen van parking.brussels, maar het parkeerterrein van Roodebeek behoort niet tot de acht overstapparkings van het uitbreidingsproject.*

We hebben die locatie niet opgenomen vanwege de verschillende vastgoedprojecten en de projecten ter bevordering van een intermodaal vervoerssysteem die er al zijn. Bij de keuze van de sites

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il importe de préciser qu'il ne s'agit pas de "mon" implantation mais d'un plan approuvé par le gouvernement. Il est à noter que le parking de Roodebeek n'est pas repris dans les projets d'extension.

Notre commission a déjà largement débattu de cette question. Je me limiterai donc à répondre à votre question sur ledit parking de Roodebeek. Ce dernier est déjà considéré comme un parking de dissuasion, mais sans gestion spécifique. Il est libre d'accès.

Bien entendu, nous souhaitons qu'à l'avenir, tous les parkings de dissuasion soient gérés par parking.brussels, qui fasse la demande des permis

houden we altijd rekening met lopende en geplande overheidsprojecten en uiteraard met de doelstellingen van de gewestelijke plannen voor mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Voor de vergunningen zullen we effectenstudies uitvoeren. Die zullen ons een beter beeld geven van de integratie van het project in het stadswefsel en de deugdelijkheid van onze keuzes.

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Het parkeerterrein van Roodebeek is dus geen overstapparking. Aangezien u op de hoogte bent van woningbouwprojecten aan andere parkeerterreinen, zou het interessant zijn als u ons daarover meer informatie zou geven.*

- Het incident is gesloten.

nécessaires. Cependant, le parking de Roodebeek ne figure pas parmi les huit parkings de dissuasion retenus pour un projet d'extension.

La connaissance des différents projets immobiliers et d'intermodalité sur le site est une des raisons de l'éviction de cette localisation. Tous les sites choisis le sont en connaissance des projets publics en cours et en projet. Ils s'inscrivent dans les objectifs régionaux repris dans les plans de mobilité et d'aménagement du territoire.

Des études d'incidences seront menées pour l'octroi des permis. Elles permettront de répondre à toutes les interrogations en matière d'intégration urbaine et de pertinence des choix posés.

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Voilà une clarification bien utile. Le parking de Roodebeek n'est donc pas un parking de dissuasion. Par ailleurs, vous êtes au courant des projets éventuels d'implantation de logements pour les autres parkings. Ces éléments me semblaient intéressants à préciser.

- L'incident est clos.