



**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 6 JULI 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 6 JUILLET 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 de heer Vincent De Wolf 6

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

betreffende "de vertraging met de
automatisering van metrolijnen 1 en 5".

Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen, 6

betreffende "het project voor de
automatisering van de metro".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: 9

De heer Marc Loewenstein (FDF)
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)
De heer Paul Delva (CD&V)
De heer Pascal Smet, minister
De heer Vincent De Wolf (MR)
De heer Hervé Doyen (cdH)

Interpellatie van de heer Boris Dilliès 15

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

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

Bespreking – Sprekers: 17

De heer Ridouane Chahid (PS)
De heer Fabian Maingain (FDF)
De heer Hervé Doyen (cdH)
De heer Paul Delva (CD&V)
De heer Bruno De Lille (Groen)
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)

SOMMAIRE**INTERPELLATIONS** 6

Interpellation de M. Vincent De Wolf 6

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

concernant "le retard quant à l'automatisation
des lignes de métro 1 et 5".

Interpellation jointe de M. Hervé Doyen, 6

concernant "le projet d'automatisation du
métro".

Discussion conjointe – Orateurs : 9

M. Marc Loewenstein (FDF)
Mme Céline Delforge (Ecolo)
M. Paul Delva (CD&V)
M. Pascal Smet, ministre
M. Vincent De Wolf (MR)
M. Hervé Doyen (cdH)

Interpellation de M. Boris Dilliès 15

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

concernant "les modalités de rénovation du
tunnel Léopold II".

Discussion – Orateurs : 17

M. Ridouane Chahid (PS)
M. Fabian Maingain (FDF)
M. Hervé Doyen (cdH)
M. Paul Delva (CD&V)
M. Bruno De Lille (Groen)
Mme Céline Delforge (Ecolo)

De heer Pascal Smet, minister De heer Boris Dillières (MR)		M. Pascal Smet, ministre M. Boris Dillières (MR)	
Interpellatie van de heer Pierre Kompany	28	Interpellation de M. Pierre Kompany	28
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de mobiliteit van de bejaarden".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la mobilité des aînés".	
Bespreking – Sprekers:	29	Discussion – Orateurs :	29
De heer Pascal Smet, minister De heer Pierre Kompany (cdH)		M. Pascal Smet, ministre M. Pierre Kompany (cdH)	
MONDELINGE VRAGEN	31	QUESTIONS ORALES	31
Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghyssels	31	Question orale de M. Marc-Jean Ghyssels	31
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de website en de applicatie Fix My Street".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "le site web et l'application Fix My Street".	
Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes	31	Question orale de Mme Annemie Maes	31
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie, betreffende "de perkjes van rijbomen aan gewestwegen".		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie, concernant "les pieds des arbres d'alignement le long des voiries régionales".	
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	34	Question orale de Mme Cieltje Van Achter	34

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

betreffende "het beleid rond autocars".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 37

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

betreffende "de wijziging van het traject van
lijn 93".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 39

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

betreffende "de vooruitgang in verband met
de mobiliteitsknoop rond Docks Brussel".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 45

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

betreffende "de infrastructuur voor
elektrische wagens".

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

concernant "la politique en matière
d'autocars".

Question orale de M. Marc Loewenstein 37

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

concernant "la modification du tracé de la
ligne 93".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 39

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

concernant "le problème de mobilité lié au
projet Docks Brussel et les progrès
enregistrés dans ce domaine".

Question orale de M. Bruno De Lille 45

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

concernant "les infrastructures pour voitures
électriques".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de vertraging met de automatisering van metrolijnen 1 en 5".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "het project voor de automatisering van de metro".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Op 10 juni schreef Le Soir dat er niet langer sprake is van een snelle automatisering van metrolijnen 1 en 5. Er zou in de eerste plaats nieuwe wegmarkering komen, evenals een nieuw systeem voor automatische verkeerscontrole. Door dat laatste kan de frequentie omhoog tot een metrostel om de twee minuten, een doelstelling die in 2018 moet zijn gerealiseerd. Volgens de pers duurt het nog tot 2023 alvorens een stel om de anderhalve minuut wordt gehaald, de doelstelling voor 2020.*

In juli 2014 werd een start gemaakt met de voorbereiding van het Pulsarproject in de stations Delta, Schuman en tussen de stations Pétillon en Hankar. De zichtbare werken zouden midden 2018 van start moeten gaan.

Die zouden verband houden met station Erasmus

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "le retard quant à l'automatisation des lignes de métro 1 et 5".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "le projet d'automatisation du métro".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Le 10 juin dernier, le journal Le Soir, en page 6, indiquait que nous n'étions plus dans un scénario d'automatisation rapide des lignes de métro 1 et 5. Tout d'abord, une nouvelle signalisation s'installerait, ainsi qu'un nouveau système de contrôle automatique du trafic. Ce dernier permettrait de faire passer la fréquence des rames à deux minutes, objectif qui devrait être atteint en 2018. D'après la presse, il faudrait attendre 2023 avant d'atteindre la minute trente, qui était l'objectif prévu pour 2020.

Je rappelle que les travaux préparatoires du projet Pulsar avaient été entamés en juillet 2014. Selon mes informations, ces travaux auraient débuté dans les stations Delta, Schuman et entre les stations Pétillon et Hankar. De plus, les travaux visibles devaient débiter à la mi-2018.

Lesdits travaux concerneraient la station Erasme,

en voortgaan in oostelijke richting met de plaatsing van de automatische poortjes op 37 perrons. Volgens de beheersovereenkomst van de MIVB moest het Pulsarproject worden opgestart tussen 2013 en 2017. Vandaag schuift de MIVB 2019 als datum naar voren.

De MIVB garandeert dat de noordelijke metrolijn tegen 2025 volledig geautomatiseerd is. Het Pulsarproject heeft dan ook heel wat achterstand opgelopen. Om die vertraging te verantwoorden, roept de MIVB budgettaire redenen in, evenals de omvang van de werken.

De stad Rijsel voerde haar automatische systeem al 32 jaar geleden in en wij moeten nog wachten tot in 2023 of 2025 voor onze lijnen volledig geautomatiseerd zijn.

De bouw van de noordelijke metrolijn blijft een prioriteit, maar mag het automatiseringsproject van de lijnen, dat al twee regeerperiodes wordt aangekondigd en weer uitgesteld, niet in de weg staan.

Klopt het dat die belangrijke werf zoveel vertraging heeft opgelopen? Wat is volgens u een realistische kalender voor de geleidelijke automatisering van de metro vanaf 2019? Welke scenario's worden bestudeerd? Beschikt u over een eerste voorlopig budget per scenario? Hoe ziet dat eruit? Wat is het verschil met artikel 73 van de beheersovereenkomst 2013 -2017?

Kunnen de werken die midden 2018 in station Erasmus in oostelijke richting gepland waren nog altijd op die datum doorgaan? Kunt u me meer informatie geven over de vordering van de werken die afgelopen juli van start gingen in de stations Delta en Schuman, en tussen Pétillon en Hankar?

pour se poursuivre vers l'Est de la capitale dans le cadre de l'installation des portiques automatiques sur 37 quais. L'article 27 du contrat de gestion de la STIB stipule que "l'automatisation des lignes 1 et 5 du métro (projet Pulsar), comprenant les façades de quai et un nouveau système de contrôle et de pilotage à distance des véhicules fait partie des projets d'infrastructure qui ont été retenus pour être commencés dans la période 2013-2017." Aujourd'hui, la STIB évoque la date de 2019.

La STIB assure l'automatisation complète du métro nord (Station Albert - Gare du Nord - Bordet) pour 2025. Force est donc de constater que le projet Pulsar accuse un sérieux retard. Pour justifier ce retard, la STIB avance l'argument budgétaire (650 à 700 millions d'euros estimés) et l'importance du chantier, qui concerne 43 rames à mettre en service sur un total de 90, soit environ la moitié des rames en service.

Je vous rappelle que la ville de Lille a inauguré son système automatique il y a 32 ans. Nous sommes en 2015 et nous devons attendre jusqu'en 2023 ou 2025 pour voir nos lignes totalement automatisées. Cela pose question.

La construction du métro nord doit rester une priorité, mais ne doit pas constituer un frein au projet d'automatisation des lignes, annoncé et ajourné successivement durant deux législatures. Ce dossier me paraît symptomatique du retard que nous accusons en matière de mobilité par rapport à d'autres métropoles.

Pouvez-vous me confirmer le retard annoncé par la presse quant à ce chantier prioritaire pour les Bruxellois ? Quel serait, selon vous, un calendrier réaliste pour l'automatisation progressive du métro à partir de 2019 ? Quels sont les scénarios étudiés dans le cadre du projet ? Disposez-vous d'un premier budget prévisionnel pour chacun de ces scénarios ? Dans l'affirmative, quel est-il ? Dans quelle mesure diffère-t-il de l'article 73 du contrat de gestion 2013-2017 ?

Les travaux prévus à la mi-2018 dans la station Érasme pour poursuivre vers l'est sont-ils maintenus à cette date ? Pouvez-vous me donner plus d'informations sur l'état d'avancement des travaux qui ont débuté en juillet dernier dans les stations Delta et Schuman, ainsi qu'entre les stations Pétillon et Hankar ?

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

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Het is goed dat er nieuwe bakens werden uitgezet voor de uitvoering van het Pulsarproject. In 2011 al presenteerde de MIVB haar project Pulsar 2018, met als doelstelling de start van de automatisering van lijnen 1 en 5 tegen 2016 en van het volledige netwerk tegen 2018.*

Een aantal jaar later stellen we ons heel wat vragen bij dat utopische en irrealistische project, waarvan de uitvoering inmiddels werd uitgesteld tot 2023. De MIVB zou bovendien ook twijfelen tussen een directe overgang naar automatisering en een tussenfase via de semi-automatisering van lijnen 1 en 5.

Er zouden verschillende mogelijkheden ter studie liggen. Kunt u ons daar meer over vertellen? Waarom zouden we de overgang naar volledige automatisering nog langer uitstellen? Kunt u ons reeds resultaten meedelen? Wat zijn precies de verschillen tussen een automatisch en een semi-automatisch systeem?

Welke maatregelen zullen er worden genomen om ervoor te zorgen dat de nieuwe engagementen zullen worden nageleefd? Hoe kunnen we er zeker van zijn dat geen enkele hindernis het project nog verder zal vertragen?

De aankondiging van de automatisering van de metro op de noord-zuidlijn tussen de haltes Bordet en Albert tegen 2025 heeft niet veel stof doen opwaaien. Waarom wordt die nieuwe lijn vanaf de ingebruikname ervan in 2021 niet meteen geautomatiseerd?

Ik wil dit project graag zo snel mogelijk gerealiseerd zien, omdat het de kwaliteit van ons openbaar vervoer en de regelmaat, stiptheid, frequentie en betrouwbaarheid van de metro's en de veiligheid van de perrons zal verbeteren. De automatisering is bovendien noodzakelijk om de 550 miljoen reizigers die er tegen 2025 zullen zijn, aan te kunnen.

In december 2014 deelde u mee dat het Pulsarproject diepgaand zou worden geanalyseerd en dat de resultaten in april 2015 bekend zouden worden. Kunt u ons die resultaten meedelen?

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Je me réjouis d'apprendre que de nouvelles balises ont été fixées pour la réalisation du projet Pulsar. Je dis "nouvelles" car en 2011 déjà, la STIB présentait son projet Pulsar 2018, avec pour objectif le début de l'automatisation des lignes 1 et 5 pour 2016, et du réseau complet pour 2018. Il s'agit vraisemblablement d'un projet utopique et irréaliste.

En 2011, la STIB faisait la promotion de ce projet à l'aide d'animations que l'on trouve aujourd'hui sur You Tube, mettant en scène le métro automatisé et de petits bonhommes se promenant dans les stations bruxelloises. Je vous communiquerai le lien vers ces vidéos. La STIB s'était ainsi lancée dans ce projet Pulsar à grands renforts de publicité.

Nous sommes en droit de nous poser des questions quelques années plus tard, puisque la mise en œuvre du projet a été reportée à l'horizon 2023. La toile regorge d'ailleurs d'articles félicitant la STIB pour l'innovation dont elle fait preuve. Nous apprenons aujourd'hui que la STIB hésiterait entre un passage direct à l'automatisation et une transition "avec une semi-automatisation" des lignes 1 et 5.

Plusieurs possibilités seraient ainsi à l'étude. Pouvez-vous nous donner davantage d'informations sur ces possibilités. Pourquoi retarder davantage le passage complet à l'automatique ? Avez-vous déjà des résultats à nous communiquer ? Quelles sont exactement les différences entre un système automatique et un système semi-automatique ?

Quelles sont les mesures mises en œuvre visant à s'assurer que les nouveaux engagements seront respectés ? Comment être sûr qu'aucun obstacle ne viendra encore retarder ce projet lancé en 2011, devant voir le jour en 2016, être achevé en 2018 et aujourd'hui reporté à 2023, si pas à 2025 ?

Au vu de l'historique du projet, l'annonce de l'automatisation du métro sur l'axe nord-sud entre les arrêts Bordet et Albert pour 2025 n'a pas l'effet d'une révolution en la matière. Pourriez-vous m'indiquer ce qui empêche une automatisation de la nouvelle ligne dès sa mise en œuvre en 2021 ?

Financiert het gewest het project alleen? In 2011 werd het geschat op 629 miljoen euro. Op hoeveel wordt de kostprijs vandaag geraamd?

Hoe wordt het personeel van de MIVB op de hoogte gehouden van de projecten? Worden de metrochauffeurs opgeleid voor andere functies? Indien ja, welke?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- Normaal gezien zou er om de twee minuten een manueel bestuurde metro kunnen rijden, of dertig metro's per uur. Tijdens de spitsuren rijden er evenwel maar vierentwintig metro's per uur op het gemeenschappelijk deel. Zou het niet nuttig zijn om extra metrostellen te bestellen om een tempo van dertig stellen per uur te halen?

Volgens de directeur-generaal van de MIVB zou uit een veiligheidsaudit zijn gebleken dat de huidige signalisatie de veiligheid van het metroverkeer niet langer kan waarborgen na 2018. Kunt u een kopie van die audit aan de commissie bezorgen? Bevestigt u die informatie? De

Il n'en reste pas moins que je salue la volonté de réaliser le plus rapidement possible ce projet, qui assurera une meilleure qualité de nos transports publics en permettant d'augmenter la cadence des métros (notamment sur la jonction nord-midi) et d'améliorer la ponctualité, la fréquence, la fiabilité et la sécurité des quais. En outre, l'automatisation est nécessaire afin de drainer les 550 millions de voyageurs prévus en 2025.

En décembre dernier, vous nous indiquiez que le projet Pulsar était soumis à une analyse en profondeur dont les résultats, et donc les détails des investissements, seraient connus en avril 2015. Pouvez-vous nous faire part de ces résultats et de cette analyse ? La Région finance-t-elle seule le projet ? En 2011, le projet avait été estimé à 629 millions d'euros. Qu'en est-il aujourd'hui ? À combien en estime-t-on le coût ? Merci de me détailler votre réponse.

Enfin, une question subsiste. Comment le personnel de la STIB est-il tenu au courant des projets ? Des discussions avec les conducteurs ont-elles eu lieu afin de les rassurer sur leur avenir ? Une réorientation des conducteurs de métros vers d'autres tâches est-elle ou sera-t-elle envisagée ? Si oui, vers quelles tâches ?

Discussion conjointe

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

M. Marc Loewenstein (FDF).- En complément des questions posées par mes collègues sur des projets de semi-automatisation et d'automatisation couplés à l'installation de portiques de sécurité, j'aimerais revenir sur l'état de la situation et sur les mesures à prendre à plus court terme.

Pour l'instant, la signalisation permet en conduite manuelle la circulation d'un métro toutes les deux minutes, soit trente par heure. Or, aujourd'hui, à l'heure de pointe, vingt-quatre métros par heure circulent sur le tronçon commun.

Ne serait-il pas utile de commander déjà des rames supplémentaires pour arriver à une cadence effective de trente rames par heure, sachant que la

signalisatie in Parijs is meer dan dertig jaar oud en werkt nog altijd goed.

Zou het gezien de pessimistische conclusies over het huidige signalisatiesysteem en de hoge kostprijs van een volledige renovatie niet nuttig zijn om een bijkomend advies van een onafhankelijke expert in te winnen?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Wat zijn de geraamde uitgaven per jaar voor het Pulsarproject en wat zijn de werkelijke uitgaven?*

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit mij aan bij de vraagstellers. De uiteindelijke bedoeling van de automatisering is dat de frequentie van de metro verhoogt. Daar kijken veel inwoners van Brussel naar uit.

Is de reden voor het uitstel van het Pulsarproject van financiële of van technische aard? Financiële redenen hebben een tweevoudige impact, namelijk het vertragen van de investeringen zelf, maar ook

signalisation le permet ?

Sur la base d'un audit de sécurité relatif à la signalisation du métro commandé par la STIB, le directeur général de la société a déclaré qu'à partir de 2018, la signalisation actuelle ne garantirait plus la sécurité de la circulation des métros. Serait-il possible de transmettre une copie de cet audit à la commission ?

Lorsque l'on sait que la signalisation existante à Paris, qui remonte à plus de trente ans, est toujours fonctionnelle et sécurisée, il me paraît utile de disposer d'informations précises sur la question pour notre propre réseau. Confirmez-vous que la signalisation ne garantira bientôt plus la sécurité de la circulation ? Dans l'affirmative, à partir de quand ?

Étant donné les conclusions pour le moins pessimistes de l'audit sur notre système de signalisation actuel et les coûts d'investissement que représenterait une rénovation complète, ne serait-il pas opportun d'avoir également un rapport d'expert indépendant, pour disposer d'un second avis ?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne répéterai pas toutes les questions déjà posées, mais j'aurais aimé connaître le plan budgétaire initialement prévu pour chaque année et l'adéquation entre les faits et les prévisions du projet Pulsar. En d'autres termes, à combien en sommes-nous, combien prévoit-on et quelle est la différence entre le calendrier actuel de dépenses et celui initialement fixé ?

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Je rejoins mes collègues sur ces questions. L'automatisation a pour but ultime d'augmenter la fréquence des rames de métro.*

Les raisons du report du projet Pulsar sont-elles d'ordre financier ou technique ? Les raisons financières ont un double impact, car elles ralentissent les investissements proprement dits et retardent le remplacement d'un certain nombre de

het dulden dat er pas later wordt overgegaan tot de vervanging van een aantal metrotostellen die vervangen moesten worden omdat zij niet kunnen worden ingeschakeld in het automatiseringsproject.

Is het deze tweevoudige financiële factor die doorslaggevend is voor het uitstellen van het Pulsarproject of liggen er louter technische redenen aan ten grondslag?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans). - *Het is geen kwestie van vertraging, maar van een goede follow-up. We mogen de verbanden tussen de dossiers niet uit het oog te verliezen. We hebben de MIVB ook een realistische timing gevraagd.*

Vandaag hebben we het niet meer over Pulsar, omdat dat woord de indruk wekte dat het alleen om de automatisering ging, maar dat klopt niet.

De metro wordt in drie stadia gemoderniseerd:

- de vervanging van de seinen en de overgang naar communication-based train control;

- de vervanging van de oude metrostellen uit de jaren zeventig;

- de verhoging van de spitscapaciteit op de hoofdlijnen.

De automatisering van de metro sluit aan bij het laatste punt, want in combinatie met de nieuwe seinen, zal ze de frequentietermijnen doen toenemen van 2,5 minuten naar 1,5 minuten. Dat vergt een volledige automatisering van de metro, met afgesloten perrons. Overtollig geworden bestuurders krijgen een andere functie.

We hebben de MIVB gevraagd om daar rekening mee te houden tijdens de aanleg van de nieuwe lijn tussen Bordet en Albert, want dat is ook een prioriteit voor de regering en er bestaat een duidelijk verband tussen beide dossiers.

Voor we de begroting 2016 opstellen, willen we zicht krijgen op het algemene financiële plaatje van de metrowerkzaamheden voor de volgende tien jaar.

véhicules inadaptés dans le cadre du projet d'automatisation.

Ce double facteur financier est-il déterminant dans le report du projet Pulsar ou seules des raisons techniques sont-elles invoquées ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Ce n'est pas une question de retard, mais de bien suivre les dossiers. Beaucoup de choix ont été faits par le passé à la STIB, et il est important de réfléchir en fonction de l'interaction entre les dossiers. Il faut aussi établir un calendrier qui soit réaliste et nous l'avons demandé à la STIB.

Nous ne parlons plus du projet Pulsar aujourd'hui, mais de la modernisation du métro. Le mot Pulsar donnait surtout l'impression que le but était l'automatisation du métro. Mais ce n'est pas le cas.

La modernisation du métro se fera en trois volets :

- remplacer la signalétique et passer au système automatique de gestion des trains basée sur la communication ("communication based train control") ;

- remplacer les anciennes rames de métro qui datent des années 70, et nous avons demandé dans quel délai ce serait possible de le faire ;

- augmenter la capacité en heures de pointe sur les lignes principales, le tronçon Gare centrale-Schuman étant saturé à ces heures.

C'est dans ce cadre-là qu'entre en jeu l'automatisation du métro, car celle-ci, combinée avec la nouvelle signalétique, permettra d'augmenter les délais de fréquence, en passant de 2,5 minutes à 1,5 minute. Pour arriver à cette fréquence, il faut complètement automatiser le métro, avec des quais qui se referment, barrant toute possibilité de se jeter sur les rails. Les conducteurs qui ne seront plus nécessaires pourront être réaffectés à d'autres fonctions.

Voici pour les trois volets qui concernent la

De vertraging heeft niet alleen met de financiën te maken, maar ook met de link tussen de modernisering van het metronet en de ontwikkeling van nieuwe lijnen.

De opties die we onderzoeken omvatten de keuze tussen volledige en gedeeltelijke automatisering. Dat laatste vergt geen afsluiting van de perrons en biedt de mogelijkheid om de frequentie te verhogen van 2,5 naar 2 minuten.

In geval van volledige automatisering, moeten de uiteinden van perrons in de stations versterkt worden om ze te kunnen afsluiten. Dat kost geld en we houden daar rekening mee bij grote renovaties, zoals in Schuman en Hankar.

De precieze cijfers kan ik u pas meedelen na de opmaak van de begroting 2016. Dan hebben we een overzicht van alle uitgaven voor de modernisering van de metro en ook die voor de aanleg van een nieuwe lijn tussen Bordet en Albert.

We moeten naar een systeem van 'communication-based train control', dat automatisering mogelijk maakt. Het spreekt voor zich dat de veiligheid van gebruikers en personeel centraal staat. Volgens de MIVB duurt het nog jaren om de automatisering voor te bereiden, maar dat betekent niet dat we beslissingen in die zin mogen uitstellen.

Zodra de regering een beslissing kan nemen, wordt het parlement uitgebreid geïnformeerd over het financiële plaatje en de planning.

Vertraging wil ik dat niet noemen. Het gaat immers om de consolidatie van de grote investeringen en de opmaak van een correcte en realistische begroting.

modernisation du métro.

Nous avons demandé à la STIB de prendre tout cela en compte lors de la construction de la nouvelle ligne entre Bordet et Albert également, car c'est aussi un projet prioritaire du gouvernement et il y a un lien clair entre les deux dossiers.

La STIB a déjà beaucoup travaillé, entre autres avec le gouvernement. Tout doit être clarifié pour l'élaboration du budget 2016. Nous voulons, peut-être pour la première fois depuis longtemps, disposer d'une vue d'ensemble du volet financier des travaux dans le métro pour les dix ans à venir.

Le retard n'est pas seulement dû au volet financier qu'il a fallu examiner avec beaucoup de soin, il s'explique aussi par la grande interaction entre les dossiers de la modernisation du réseau du métro et du développement de nouvelles lignes.

Les options que nous examinons incluent le choix entre l'automatisation complète ou la semi-automatisation, avec encore des conducteurs à bord des voitures. Cela nous permet de ne pas forcément fermer les quais, tout en atteignant déjà une fréquence passant de deux minutes et demie à deux minutes, ce qui augmentera la capacité aux heures de pointe.

La fermeture des quais, nécessaire en cas d'automatisation complète, impose tout d'abord un renforcement des extrémités des quais des stations existantes. Cela coûte de l'argent, et l'on prend déjà cet élément en considération lors de grandes rénovations de stations de métro comme Schuman ou à Hankar en 2014 et celles qui auront lieu à l'avenir.

Il faudra attendre encore un peu les chiffres exacts car je ne serai en mesure de vous les communiquer que lorsque le budget 2016 sera établi. Dès ce moment, nous aurons un aperçu de toutes les dépenses liées à la modernisation du métro mais aussi celles liées à la construction d'une nouvelle ligne de métro entre Bordet et Albert, une autre de nos priorités absolues.

En ce qui concerne la signalétique, nous devons nous diriger vers une gestion des rames basée sur la communication ("communication based train control") qui permet une automatisation. Dans ce

cadre, il va de soi que la sécurité des usagers et du personnel doit être garantie. Selon la STIB, il nous faudra encore quelques années pour préparer ce type de gestion, mais il ne faut cependant pas trainer pour prendre les décisions qui vont dans ce sens.

Dès que le gouvernement aura la possibilité de trancher - ce qui peut arriver dans les semaines qui viennent, en fonction des tâches à remplir -, le parlement sera informé en détail des conséquences des options en termes financiers et de calendrier.

On ne peut pas vraiment parler d'un retard dans le cadre de ce dossier : il s'agit d'une consolidation de l'ensemble des grands investissements ainsi que de l'établissement d'un tableau de financement correct et réaliste.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).* - *In tegenstelling tot anders heeft de minister geen duidelijk antwoord gegeven. Mevrouw Delforge vroeg of de vertraging budgettaire redenen heeft. U bent van mening dat er geen vertraging is, en hebt u dan ook niet geantwoord.*

U antwoordt dat er drie elementen moeten worden gewijzigd om het netwerk te moderniseren: de signalisatie, de metrostellen en de capaciteit tijdens de spits. Tegelijkertijd was de regering van plan om een nieuwe metrolijn aan te leggen. Ik begrijp niet hoe dat tot vertraging kan leiden voor het automatiseringsproject Pulsar. Bij een nieuwe lijn vertrek je van nul. Je bouwt dus nieuwe stations en perrons die aangepast zijn aan de automatisering.

Heeft het project vertraging opgelopen door budgettaire problemen? Het is niet duidelijk wat de reden van de vertraging is, die u betwist, maar die wel degelijk bestaat. U kunt bovendien geen enkele termijn aangeven. Ik ben dan ook niet tevreden met het antwoord.

De voorzitter. - De heer Doyen heeft het woord.

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

M. Vincent De Wolf (MR). - Je ne suis pas habitué à ce genre de réponses du ministre qui sont généralement claires et précises. J'ai ici l'impression de ne pas avoir reçu de réponse. Mme Delforge a demandé si les raisons du retard étaient budgétaires. Estimant qu'il n'y a pas de retard, vous ne nous avez pas répondu. C'est violent. Par rapport au plan annoncé, je ne sais pas comment qualifier ces "longs délais".

Vous avez répondu que pour moderniser le réseau, il y avait trois éléments à modifier : la signalétique, les rames et la capacité en heures de pointe. Parallèlement, le gouvernement avait le projet de créer un nouvel axe de métro. Or, je ne comprends pas comment créer un nouvel axe de métro entraîne du retard dans le projet d'automatisation qu'on appelait Pulsar. Quand on lance de nouvelles lignes, on part en effet de zéro, on construit donc de nouvelles stations et leurs quais, pour qu'ils soient adaptés à l'automatisation.

Est-ce donc un problème budgétaire qui a retardé le projet ? Je n'ai pas compris la cause de ce retard, que vous contestez, mais qui existe bel et bien. De plus, vous ne pouvez nous préciser aucune échéance. Nous restons donc sur notre faim.

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

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Ik zal niet zo streng zijn als de heer De Wolf. Ik begrijp dat u uw prioriteiten hebt verlegd?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U moet het meer nuanceren. Aangezien er een duidelijke link is tussen de lijn Bordet-Noordstation en de lijn Noordstation-Albert, hebben wij beide dossiers samengevoegd. Dat heeft uiteraard financiële gevolgen. Wij moeten nu eenmaal de projecten realiseren binnen een realistische tijdsperiode, rekening houdend met de budgettaire restricties.*

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Als u die logica aanhoudt, dan komt de noord-zuidmetrolijn er in 2021, maar wordt de lijn pas nadien geautomatiseerd. Ik begrijp dat niet.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wanneer de lijn Noordstation-Albertstation een echte metrolijn wordt, zou het in het begin, om technische redenen, kunnen gaan om een manuele lijn. Wij vragen ons echter af of we in het kader van de herconsolidering van de grote investeringen inderdaad die weg moeten volgen.*

De nieuwe metrolijn Albert-Bordet moet af zijn tegen 2024.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Die nieuwe metrolijn zal dus onmiddellijk beantwoorden aan de normen van een moderne, automatische metrolijn?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Inderdaad.*

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Vandaag bedraagt de frequentie 24 voertuigen per uur, terwijl we die zouden kunnen optrekken tot 30 zonder automatisch systeem. Waarom gebeurt dat niet?*

M. Hervé Doyen (cdH).- Je ne serai pas aussi sévère que M. De Wolf. Si j'ai bien compris, vous avez réorienté vos priorités...

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

M. Pascal Smet, ministre.- C'est plus nuancé que cela. Il existe une interaction entre les deux dossiers qu'on a considérés comme distincts alors qu'ils sont liés. Quand je suis arrivé en poste, on a réuni toute la gestion des métros. Il y avait, à l'origine, deux projets de métro : la ligne des stations Bordet à Gare du Nord et la ligne des stations Gare du Nord à Albert. Nous les avons jointes. Vu cette interaction, il nous faut clarifier certains aspects, ce qui a, évidemment, des conséquences financières. Il nous faut faire attention au budget régional et étaler la réalisation dans le temps, de manière réaliste.

M. Hervé Doyen (cdH).- Si l'on adopte cette logique-là, l'axe Nord-Sud est prévu pour 2021, mais l'automatisation est annoncée plus tard que la mise en œuvre de la ligne, une situation que je ne comprends pas.

M. Pascal Smet, ministre.- Si nous réalisons bien la ligne de métro entre la station Gare du Nord et la station Albert, lorsque la ligne deviendra une ligne de métro, il pourra s'agir, dans une première phase, d'un métro manuel, pour des raisons simplement techniques. Dans le cadre de la reconsolidation des grands investissements, nous nous demandons actuellement si nous devons oui ou non passer par cette phase.

La date finale de la ligne complète de métro entre les stations Albert et Bordet est prévue pour 2024.

M. Hervé Doyen (cdH).- Vous nous confirmez bien que quand on réalisera la nouvelle ligne de métro, on la mettra directement aux normes d'un métro automatique moderne.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est exact et c'est là qu'est le lien.

M. Hervé Doyen (cdH).- J'aimerais revenir sur deux questions posées par un de mes collègues. Nous connaissons aujourd'hui une fréquence de 24 rames par heure, et pourrions passer à 30 sans système automatique. Qu'est ce qui nous empêche de le faire ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Die frequentie is enkel mogelijk met een semi-automatisch systeem. Daarvoor is evenwel een betere signalisatie nodig.*

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Volgens de CEO van de MIVB zou de huidige signalisatie in 2018 niet meer aan de normen voldoen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is niet wat ik heb gehoord. U hebt hem waarschijnlijk verkeerd begrepen.*

De voorzitter.- Ik preciseer dat de heer De Wolf niet kwaad was, maar dat hij de zaal heeft moeten verlaten omdat hij in de commissie Financiën wordt verwacht.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Als hij kwaad is, verlaat hij zelden de zaal.*

(Vrolijkheid)

- De incidenten zijn gesloten.

(De heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

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

De voorzitter.- De heer Dillière heeft het woord.

De heer Boris Dillière (MR) *(in het Frans).*- *De Leopold II-tunnel is al ongeveer 30 jaar lang in*

M. Pascal Smet, ministre.- C'est le système semi-automatique qui permettrait ce rendement. Pour ce faire, une meilleure signalétique est nécessaire.

M. Hervé Doyen (cdH).- Par ailleurs, le CEO de la STIB aurait annoncé dans une communication que la signalisation telle qu'elle existe à l'heure actuelle ne serait plus aux normes en 2018.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai rien entendu de tel. Il aurait dit cela à Milan. J'y étais également et je n'ai pas compris les choses comme cela. De même, j'ai lu dans la presse que le bus ne s'arrêterait plus au coin de la rue alors que rien de tel n'a été évoqué ! Il s'agit sans doute d'une incompréhension.

M. le président.- Je précise que M. De Wolf n'était pas fâché, mais qu'il a dû quitter la salle car il était attendu en Commission des finances.

M. Pascal Smet, ministre.- Lorsqu'il est fâché, il quitte rarement la salle.

(Sourires)

- Les incidents sont clos.

(M. Marc Loewenstein, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATION DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "les modalités de rénovation du tunnel Léopold II".

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

M. Boris Dillière (MR).- Sans être un obsédé du tunnel Léopold II, je vous ai déjà interpellé à ce

gebruik en wordt dagelijks door meer dan 65.000 voertuigen gebruikt. Met zijn lengte van 2,5 km is het wellicht een van de langste tunnels van België. In minder dan een jaar tijd werd hij echter twaalf keer gesloten wegens de vergaande staat van veroudering.

In het kader van mijn vorige interpellatie antwoordde u dat de renovatie van de tunnel 140 miljoen euro zou kosten. Daarbij komen nog de kosten voor de uitbreiding van het openbaarvervoeraanbod, afhankelijk van de gekozen renovatie.

U gaf toen ook aan dat er een mobiliteitsstudie was gemaakt die niet was gevalideerd en dat u, gelet op de toestand van het dossier, niet zeker wist of de werken wel in 2016 van start konden gaan. Uit alle deskundigenonderzoeken bleek bovendien dat, indien er niets gebeurt, de tunnel over maximaal vijf jaar voor het verkeer gesloten zal moeten worden.

De werken moeten dan ook snel van start gaan, gelet op de complexiteit van de aanbestedingen en procedures.

Er zijn drie opties:

- de totale sluiting van de tunnel, waarbij de werken dag en nacht plaatsvinden over een periode van ongeveer 18 maanden;

- de sluiting van de tunnel 's nachts, en overdag en 's nachts tijdens weekends, feestdagen en schoolvakanties;

- een afwisselende sluiting van de tunnel, in de ene en de andere rijrichting.

U deelde mee dat er nog voor de zomer een beslissing zou worden genomen zodat de werken over twee of drie jaar van start kunnen gaan. Er blijft dus niet veel tijd over. U beloofde tegen september een duidelijke kalender uit te werken.

We moeten ons niet alleen vragen stellen bij de relevantie van de voetgangerszone, maar ook bij de verkeersoverlast waarvoor die gedeeltelijk verantwoordelijk is. De werken aan de tunnel zullen lang duren en wellicht bijkomende mobiliteitsproblemen genereren.

sujet en début de législation.

Ce tunnel, ouvert à la circulation depuis près de 30 ans, accueille actuellement plus de 65.000 véhicules par jour. Avec ses 2,5km, c'est sans doute l'un des tunnels les plus longs de Belgique. En moins d'un an, il a été fermé douze fois à cause de sa vétusté importante. Vous savez sans doute que, depuis janvier dernier, date de mon interpellation, une automobiliste a reçu un petit morceau de tunnel sur son pare-brise et qu'on a littéralement frôlé la catastrophe.

Lorsque je vous avais interpellé, vous m'aviez répondu que le coût des rénovations s'élevait à 140 millions d'euros, auxquels il fallait ajouter les frais liés à l'augmentation de l'offre de transports en commun en fonction des modalités de rénovation choisies.

De plus, vous indiquiez qu'une étude de mobilité avait été entreprise sans être validée et qu'en l'état du dossier, vous ne saviez pas si les travaux débuteraient en 2016. En outre, tous les expertises semblaient indiquer que, d'ici cinq années au maximum, il faudrait fermer le tunnel au trafic si rien n'était entrepris.

Si je reviens un peu plus tôt qu'attendu sur ce dossier, c'est parce que, suite, entre autres, à la mise en place du piétonnier, on ne peut pas dire que notre Région connaisse actuellement une énorme fluidité en termes de mobilité.

On sait que ce tunnel est en mauvais état et qu'il doit être rénové rapidement. Cinq ans, c'est finalement assez court au regard de la fermeture que risque le tunnel si rien n'est entrepris. Il faudrait donc commencer les travaux assez tôt vu la lourdeur des marchés et des procédures.

Dans le cadre de ce dossier, trois options ont été identifiées :

- la fermeture totale du tunnel avec des travaux se déroulant jour et nuit sur une période estimée à 18 mois ;

- la fermeture du tunnel de nuit, et 24 heures sur 24 pendant les week-ends, les jours fériés et les congés scolaires ;

- la fermeture en alternance, d'un sens de

Voor welke renovatieoptie heeft de regering gekozen? Wat zijn de gevolgen voor de mobiliteit enerzijds en de duur van de werken anderzijds? Hoeveel bedraagt de totale kostprijs?

Hoe kunnen de deskundigen een verkeersmodel maken indien het verkeersplan voor de voetgangerszone nog aangepast kan worden?

Wat vinden de gemeenten van de opties die werden uitgewerkt door de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen? Is hun mening veranderd sinds de aanleg van de voetgangerszone?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *Het dossier van de tunnel sleept al lang aan. Jaren geleden zijn er offertes opgevraagd en ik vraag me af waarom de opdracht nooit toegewezen is.*

De veiligheid is het belangrijkste aspect, maar net die komt in het gedrang in de verouderde tunnel. Renovatiewerken kunnen niet uitgesteld worden en zullen grote verkeersgevolgen hebben, zeker in combinatie met de voetgangerszone.

Hebben we zicht op de precieze kosten? Is er

circulation puis de l'autre.

Vous aviez annoncé qu'une décision serait prise avant cet été pour que le chantier puisse débiter dans deux ou trois ans. Les délais sont donc serrés. Vous aviez annoncé un calendrier clair de ce chantier en septembre.

Il ne faut pas s'interroger uniquement sur la pertinence du piétonnier, mais aussi, et de façon urgente, sur les embarras de circulation dont celui-ci est partiellement responsable. Le chantier du tunnel sera lourd et long, et des problèmes de mobilité supplémentaires risquent de se poser.

Quelle option a-t-elle été retenue par le gouvernement pour la rénovation du tunnel? Pouvez-vous détailler votre réponse en m'indiquant les conséquences de cette option sur la mobilité, d'une part, et sur la durée du chantier, d'autre part?

Quel est le coût total de l'option retenue?

Comment les experts peuvent-ils réaliser des modélisations du trafic alors que le plan de circulation relatif au piétonnier peut encore être modifié?

Pouvons-nous connaître les avis des communes concernées sur chaque option développée par la Commission de coordination des chantiers? Ont-ils évolué depuis la création du piétonnier?

Discussion

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

M. Ridouane Chahid (PS).- Je rebondis volontiers sur l'interpellation de M. Dilliès, mais davantage sur le volet relatif au tunnel que sur celui du piétonnier. Tout le monde s'accorde en effet à dire que le dossier du tunnel Léopold II traîne depuis un certain temps. Malgré l'appel d'offres lancé il y a plusieurs années, le marché n'a jamais été attribué. Nous nous demandons pourquoi.

L'enjeu majeur du dossier est celui de la sécurité. Ce tunnel construit à une époque reculée a considérablement vieilli et pose problème.

nagedacht over de coördinatie van de gewestelijke werven om de impact op de mobiliteit te beperken? Is er al een planning voor de begroting en de werken?

Worden er maatregelen genomen om de tunnel in afwachting van de werkzaamheden veiliger te maken?

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (FDF) *(in het Frans).*- *Ik hoop dat u kiest voor het scenario dat de inwoners van de betrokken gemeenten in het noorden en noordwesten van Brussel het meest ten goede komt.*

Voor welk scenario hebt u gekozen?

De as vormt voor heel wat pendelaars de toegangsweg tot de stad, maar heeft ook een invloed op het leven van de Brusselaars. Ik hoop dat u bij uw keuze ook rekening houdt met die levenskwaliteit, al moet er ook een oplossing worden gevonden om de stad in betere omstandigheden binnen te rijden.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Vanuit het oogpunt van stadsmobiliteit is de Leopold II-tunnel een ramp. Geen enkele andere Europese stad wordt langs weerskanten door tunnels doorkruist.*

Geen enkele inwoner van Koekelberg neemt die tunnels 's ochtends, omdat ze vanaf de Ring vastzitten. De Leopold II-tunnel wekt de indruk dat

Entreprendre d'importants travaux pour le rénover dans les meilleurs délais ne serait pas un luxe. Un chantier de cet ampleur aura un fort impact sur la circulation, impact encore amplifié par le piétonnier.

Possède-t-on une évaluation précise des coûts de ce chantier ? A-t-on réfléchi aux dispositions pour coordonner les différents chantiers régionaux afin de minimiser leur impact sur la mobilité ? A-t-on déjà commencé à planifier le budget et les travaux ?

Comme l'a dit M. Dilliès, une automobiliste a été légèrement heurtée par un débris du tunnel. A-t-on envisagé de sécuriser le tunnel d'ici le début des travaux ?

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

M. Fabian Maingain (FDF).- Plusieurs scénarios sont sur la table. J'espère que votre choix s'est porté sur le scénario qui profite le plus aux habitants des communes concernées. On connaît l'importance de cet axe pour beaucoup de communes du nord et du nord-ouest de Bruxelles.

Quel scénario avez-vous choisi ? Dans quelle mesure était-ce celui qui était le plus avantageux pour les habitants de ces communes ?

C'est un axe qui représente une certaine tension puisqu'il constitue un axe d'entrée dans la ville pour beaucoup de navetteurs, mais affecte aussi la vie des Bruxellois. Je n'aimerais pas que le scénario retenu favorise les premiers au détriment des seconds, même s'il est nécessaire de trouver une solution pour que l'entrée dans la capitale se fasse dans les meilleures conditions.

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

M. Hervé Doyen (cdH).- À l'instar de M. Dilliès, je ne voudrais pas passer pour un "obsédé" dans ma lutte contre la rénovation de ce tunnel, mais je rappellerai malgré tout plusieurs choses.

Premièrement, en termes de mobilité urbaine, le tunnel Léopold II est une hérésie et personne ne pourrait affirmer le contraire. Il n'existe pas une seule ville européenne traversée, comme c'est le

de stad veel meer wagens kan slikken dan ook werkelijk het geval is.

Het is volstrekt onlogisch om auto's via tunnels een stadscentrum te laten binnenrijden. Die auto's moeten altijd op het ene of andere moment weer bovenkomen, wat het verkeer hindert.

Tenzij men al die wagens rechtstreeks naar een parking wil leiden, is het totale nonsens om te doen alsof er plaats is voor 200 wagens, terwijl er slechts plaats is voor 100 auto's.

Dat is echter precies wat men doet door een stadsboulevard onder de grond te verdubbelen. Dat is een strategie uit de jaren zeventig die inmiddels volledig verouderd is.

Het renoveren van de tunnel zal tientallen miljoenen euro's kosten en komt de pendelaars ten goede, niet de Brusselaars. Zij nemen de tunnel immers niet.

Kunnen we niet op een andere manier gaan nadenken over de mobiliteit in het noordwesten van Brussel, en met name vanaf de E40? De Keizer Karellaan is geen stadsboulevard meer, maar een invalsweg. Voor de bewoners is dat een ramp. Ook de Leopold II-laan is door de tunnel helemaal om zeep geholpen.

Dit is een uitgelezen gelegenheid om specialisten te raadplegen en na te denken over deze toegang tot de stad.

cas chez nous à l'heure actuelle, par des tunnels de part en part. Si l'on prend l'exemple de Paris, on ne trouve aucun tunnel au sein de la petite ceinture, au sein des 20 arrondissements donc.

Aucun habitant de Koekelberg n'emprunte les tunnels le matin, car ceux-ci sont déjà bouchés depuis le ring en passant par le boulevard urbain qu'est l'avenue Charles-Quint. L'existence du tunnel Léopold II laisse à penser que la ville peut absorber davantage de voitures que ne l'autorise sa capacité réelle.

Sur un plan strictement logique, faire entrer des voitures par des tunnels dans un centre urbain est donc une hérésie ! En effet, les gens circulant en sous-terrain devront toujours remonter à la surface à un moment ou l'autre et viendront ainsi encombrer la circulation.

Ainsi, si ce n'est pour faire entrer l'ensemble des voitures directement dans les parkings en venant de la périphérie - comme ce fut le cas lorsque nous avons commencé à mettre en œuvre le parking Arts-Loi partant du Cinquantenaire jusqu'à la Petite ceinture -, faire croire que l'on peut mettre 200 voitures là où il n'y a la place que pour 100 est une hérésie !

C'est pourtant ce que l'on a voulu faire en dédoublant un boulevard urbain par la création d'un tunnel sous-terrain. Or, c'est l'une des raisons de l'encombrement bruxellois. Cette stratégie de mobilité fut pensée dans les années 70 et n'a plus de raison d'être aujourd'hui.

Je ne vais pas demander à M. le ministre d'avoir l'extrême audace de penser à la fermeture du tunnel, sujet qui a déjà été abordé ici. En revanche, l'occasion peut se présenter de manière opportune, puisqu'il faut rénover celui-ci à coups de dizaines de millions d'euros, au bénéfice des navetteurs et non des Bruxellois. Moi, j'habite dans le nord-ouest de Bruxelles et je ne prends jamais le tunnel, toujours complètement embouteillé matin, midi et soir, pour rentrer chez moi en voiture. C'est une autoroute urbaine enterrée, rien d'autre !

Il faut donc se demander s'il n'y a pas moyen de repenser la mobilité dans le nord-ouest de Bruxelles, et singulièrement au départ de l'autoroute de la mer. L'avenue Charles-Quint, qui était un boulevard urbain il y a cinquante ans, est

devenue une autoroute de pénétration. Il y a des gens qui habitent sur cette avenue. Je vous invite à aller voir à quoi elle ressemble aujourd'hui ! C'est tout sauf un lieu de vie convivial : une véritable horreur. L'avenue se poursuit par un tunnel qui a complètement défiguré le boulevard Léopold II. Cela a avait probablement du sens - ou était dans l'air du temps - à une certaine époque : en effet, le boulevard Léopold II a été construit pour mettre fin à une autre hérésie, le viaduc Léopold II, construit en 1958 et dont les plus anciens d'entre nous se souviennent. Il aurait pourtant fallu, au lieu d'enterrer le viaduc, retrouver le boulevard urbain, c'est-à-dire le boulevard Léopold II tel que prévu à l'origine.

L'occasion se présentant ici, il y aurait peut-être lieu d'interroger des spécialistes et de réfléchir sur cette entrée de ville. Berchem-Sainte-Agathe, Jette, Koekelberg, Ganshoren ou Molenbeek ne suscitent peut-être pas autant l'intérêt que les communes du sud, mais vous ne trouverez jamais non plus une avenue Charles-Quint dans le sud de Bruxelles !

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dit dossier gaat al heel lang mee. Er zijn in de vorige en deze legislatuur waarschijnlijk al heel wat verkeerssimulaties en mobiliteitsstudies uitgevoerd. Mijn collega verwees naar de drie scenario's en het begeleidingscomité met zijn vele partners. Als mijn informatie correct is, was er sprake van een toewijzing per PPS. Is dat nog actueel?

Ik ben heel benieuwd naar de laatste stand van zaken. Is er in de timing plaats voor overleg of afstemming met het Vlaams Gewest en de Brusselse en andere openbaarvervoermaatschappijen?

Als de tunnel gesloten zou worden, als er met een of twee kokers wordt gewerkt, dan heeft dat een enorme impact op de mobiliteit van de Brusselaars en de pendelaars. Hoe zit het met het overleg dat u hopelijk hebt met de omringende gewesten en de openbaarvervoermaatschappijen in het Brussels en het Vlaams Gewest?

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

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *De nombreuses simulations de trafic et d'études de mobilité ont déjà été réalisées dans le cadre de ce dossier qui traîne depuis longtemps. Mon collègue a évoqué les trois scénarios et le comité d'accompagnement. Il était question d'une attribution par partenariat public-privé (PPP). Est-ce encore d'actualité ?*

Le calendrier laisse-t-il de la place à la concertation et à la coordination avec la Région flamande et les sociétés de transports publics bruxellois et autres ?

Si les travaux devaient être effectués d'un côté ou des deux côtés du tunnel, la mobilité des Bruxellois et des navetteurs en serait considérablement affectée. Qu'en est-il de la concertation que vous espérez mener avec les Régions avoisinantes et les sociétés de transports en Région bruxelloise et en Région flamande ?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De renovatie van de Leopold II-tunnel is een vervelend dossier. Hoe de werkzaamheden ook worden aangepakt, ze zullen veel overlast veroorzaken. Bovendien dreigt dit een zeer dure zaak te worden. Dat heeft te maken met de keuzes die zijn gemaakt bij de bouw van de tunnel en met de keuzes inzake veiligheid die vandaag worden gemaakt voor een dergelijke infrastructuur.

Dit kan ook een kans zijn voor Brussel. Op dat vlak sluit ik me aan bij de heer Doyen. Het gewest moet van de gelegenheid gebruikmaken om na te gaan of die tunnels nog wel nodig zijn en of de mobiliteit in Brussel niet op een andere manier kan worden georganiseerd. Zelfs met een publiek-private samenwerking zullen de werkzaamheden aan de tunnels de Brusselse belastingbetaler enorm veel kosten. In plaats van vandaag de beslissing te nemen om jarenlang miljoenen euro's te investeren rijst de vraag of met dat geld geen mentaliteitsverandering kan worden teweeggebracht bij de duizenden pendelaars, zodat ze op een andere manier naar Brussel komen.

Ik wil niet beweren dat de Brusselaars de tunnel niet gebruiken en dat de pendelaars eigenlijk zouden moeten opdraaien voor de kosten. Brussel wint uiteindelijk ook met al die pendelaars die hier komen werken. Het is belangrijk voor het gewest dat die mensen er zijn. Het verhaal dat ik wil vertellen is er een van levenskwaliteit en van economische aantrekkelijkheid. De bedrijven lijden onder het feit dat mensen in de file staan, of dat nu Brusselaars, werknemers, vrachtwagens of bestelwagens zijn die moeten leveren. De files zijn economisch schadelijk voor Brussel. Bovendien wonen er heel veel mensen in de buurt van de tunnel die aan levenskwaliteit inboeten. Het zou goed zijn als het gewest de kans zou grijpen om na te gaan hoe het de mobiliteit anders kan organiseren.

Dat gebeurde al voor het Reyersviaduct. Er werd een aantal jaar gediscussieerd of het viaduct al dan niet moest blijven. Op een bepaald moment was het duidelijk dat een herstelling een heel dure zaak zou worden. U hebt dan samen met de administratie de beslissing genomen om het af te breken.

Misschien moet het gewest vandaag even moedig zijn en in plaats van al het geld in de renovatie te

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*):- *Quelle que soit la manière dont l'on envisage les travaux de rénovation du tunnel Léopold II, ils créeront beaucoup d'embarras et de frais pour les Bruxellois, même avec un PPP.*

Je partage l'avis de M. Doyen. La Région doit saisir cette occasion pour vérifier si ces tunnels sont encore nécessaires et s'il n'est pas possible d'utiliser ce budget pour organiser autrement la mobilité à Bruxelles et induire un changement de mentalité auprès des milliers de navetteurs afin qu'ils adoptent un autre moyen de transport pour se rendre à Bruxelles.

Je ne prétends pas que les Bruxellois n'empruntent pas le tunnel et que les navetteurs devraient supporter les coûts de sa rénovation, car Bruxelles a besoin des navetteurs et doit donc demeurer un pôle économique attrayant pour les entreprises. Or, celles-ci subissent des pertes en raison des embouteillages dont leurs employés sont prisonniers. Par ailleurs, de nombreux riverains du tunnel voient leur qualité de vie se dégrader.

Il serait opportun que la Région réfléchisse à la manière d'organiser la mobilité autrement, comme elle l'a fait pour le viaduc Reyers dont la réparation aurait été si chère que vous avez finalement décidé avec l'administration qu'il fallait le démolir.

Au lieu de consacrer tous les fonds à la rénovation du tunnel, la Région devrait peut-être veiller rapidement à la sécurité de ses usagers et, avant d'envisager des travaux lourds, réfléchir à des alternatives comme des voies de circulation rapide pour les trams sur le boulevard Léopold II ou des parkings de dissuasion, qui s'inscriraient bien dans le cadre du réseau express régional.

Dans tous les cas, les embarras seront gigantesques. Si la fermeture temporaire des tunnels entraîne des nuisances, il faut empêcher la déviation du trafic vers les quartiers environnants. Profitons plutôt de l'occasion pour inverser les mentalités en matière de mobilité.

La capacité du tunnel ne doit être augmentée à aucun prix, même si cette idée est séduisante pour obtenir un trafic plus fluide, comme le souligne M. Doyen. Car les voitures débouchent des tunnels dans un centre-ville déjà confronté à la plus forte

stoppen, ervoor zorgen dat de auto's op korte termijn nog veilig door de tunnel kunnen rijden. Voordat er ingrijpende werken gebeuren, zouden wij moeten nadenken over alternatieven.

Ik hoop dat de regering de moed kan opbrengen om deze keuze te maken. Volgens mij moet het mogelijk zijn. Zeker met het gewestelijk expresnet dat eraan komt. Misschien kunnen er op de plaats waar nu tunnels liggen en op de Keizer Karellaan sneltrams rijden of randparkings worden gebouwd, zodat er veel mensen kunnen overstappen.

Nu is het moment aangebroken om dit te doen. Er zal in ieder geval enorm veel hinder ontstaan. Als de tijdelijke sluiting van de tunnels tot overlast leidt, moeten wij verhinderen dat het verkeer door de wijken wordt gestuurd en de omwonenden worden opgezadeld met extra files. Het moet mogelijk zijn om dit moment te gebruiken om een mobiliteits- en mentaliteitsomslag te verkrijgen.

In geen geval mag de verkeerscapaciteit van de tunnel door de herinrichting of reorganisatie groter worden. Zoals de heer Doyen al zei, kan dit in eerste instantie aantrekkelijk lijken, omdat er dan minder files zijn in de tunnels. Maar op het ogenblik dat de auto's de tunnels verlaten, komen ze terecht in het stadscentrum, waar het nu al het drukst is en creëren ze op een andere manier overlast.

Dit is te vergelijken met een regenpijp, die water toevoert naar een regenput, die wordt verbreed. Het water zal vlotter naar de put vloeien, maar dat verandert niets aan de capaciteit van de put, er kan geen extra water bij. De enige oplossing bestaat er dan in om de regenput te vergroten. Maar dat kan niet in Brussel. Wij willen eigenlijk net het tegenovergestelde, namelijk minder autodruk in het centrum.

Wij moeten dus opletten dat we niet in de val trappen door alleen het probleem van de tunnel te bekijken en daar vlotter verkeer te organiseren, waarbij wij later merken dat de problemen op de plaatsen waar meer mensen wonen en werken nog groter zijn geworden.

Welke keuzes werden er gemaakt? Bent u bereid om dit als een kans te zien en niet als iets dat de Brusselaars veel geld zal kosten, maar geen echte oplossing zal bieden?

densité de circulation.

Ce serait comme élargir une descente d'eaux pluviales vers une citerne. L'eau s'écoulera plus vite dans une citerne qui ne pourra pas contenir plus d'eau. La seule solution consisterait, dès lors, à augmenter la capacité de la citerne. Or, à Bruxelles, nous poursuivons le but inverse : moins de voitures dans le centre.

Nous ne devons pas céder à la tentation de fluidifier le trafic dans le tunnel pour aggraver à terme les problèmes dans des lieux de vie et de travail plus peuplés.

Êtes-vous prêt à concevoir la problématique du tunnel comme une opportunité et non comme quelque chose qui coûtera cher aux Bruxellois, sans apporter de véritable solution ?

L'aménagement du tunnel était soumis à une série d'exigences européennes plus ou moins strictes, avec un impact sur le coût. Quelle option a-t-elle été retenue par le gouvernement ?

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

Er waren een aantal Europese eisen over het inrichten van de tunnel. Volgens sommigen moesten wij de strengste versie daarvan toepassen. Volgens anderen kon het wat soepeler, waardoor alles minder duur zou uitvallen. Welke optie heeft de regering genomen?

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Misschien kunnen we een voorbeeld nemen aan wat andere steden met een dergelijke tunnel hebben gedaan. Zo werd in Lyon de tunnel aan de boulevard Garibaldi volgestort.*

Wie is er verantwoordelijk als er een ongeval plaatsvindt door de ouderdom van de infrastructuur?

Hoeveel zal de renovatie kosten? Die investering komt vooral de autogebruikers en de pendelaars die met de wagen naar het gewest komen ten goede. U bent vol lof over de voetgangerszone, die een goede zaak voor de mobiliteit in Brussel zou zijn. We mogen niet de verkeerde idee geven dat wij mensen aanmoedigen om met de auto tot aan het stadscentrum te komen, terwijl wij juist de autodruk in Brussel willen verminderen.

Welk budget is er begroot? Kan een deel van dat geld niet worden gebruikt voor betrouwbare studies? Wij zouden ervaren studie bureaus carte blanche kunnen geven om verschillende opties te onderzoeken en voorstellen te doen.

Waarom ons erbij neerleggen dat er miljoenen euro's moeten worden geïnvesteerd in de renovatie van een weginfrastructuur die het autoverkeer bevordert? Veiligheid is belangrijk, maar we moeten tegelijk andere mogelijkheden bestuderen. Waarom bijvoorbeeld dat bedrag niet investeren in het openbaar vervoer of in infrastructuur voor zachte mobiliteit?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne répéterai pas les propos de M. Doyen, mais la question qui se pose aujourd'hui est : "que ferait-on dans une autre ville avec un tel tunnel ?". Dans la ville de Lyon, par exemple, les trémies du boulevard Garibaldi ont été comblées.

J'ai une question très ponctuelle sur la sécurité. Si, demain, un accident survient à cause de la vétusté de l'infrastructure, qui est responsable ? Des vies sont en jeu.

Ensuite, combien cela va-t-il coûter ? Je rejoins entièrement mes collègues MM. Doyen et Maingain : l'argent investi dans ce tunnel l'est au profit de la voiture et à la navette automobile entrant dans notre Région. Vous nous louez en permanence le piétonnier qui serait une grande avancée pour la mobilité bruxelloise. Il serait dommage de laisser perdurer l'idée qu'on encourage les gens à venir en voiture jusqu'au centre-ville alors qu'on souhaite désengorger Bruxelles. Il faut enfin se mettre d'accord sur la question, sous peine d'avaliser la thèse que l'on incite les automobilistes à venir jusqu'à l'entrée du piétonnier. Nous sommes nombreux à avoir cette crainte.

Quel est le budget prévu ? Tant qu'à dépenser beaucoup d'argent, une partie du budget ne pourrait-elle pas être consacrée à des études fiables ? Nous pourrions donner carte blanche à des bureaux d'études expérimentés pour qu'ils analysent les pistes et fassent des propositions. Une des pistes serait l'investissement de millions dans une infrastructure routière favorisant la navette automobile, une autre l'investissement de telles sommes dans le transport public ou les

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Enerzijds hoor ik dat de Stad Brussel en het gewest de centrumlanen te vroeg autovrij gemaakt hebben, anderzijds wordt me aangeraden om de Leopold II-tunnel volledig te sluiten. Dat is behoorlijk tegenstrijdig.*

De sluiting van de tunnel staat niet op het programma en ik wil het er dan nu ook niet over hebben. Er wacht ons al voldoende discussie in september, wanneer een rijstrook van de E40 in Evere dicht gaat.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Voorts merk ik op dat de voetgangerszone helemaal geen verband houdt met de verwikkelingen rond de Leopold II-tunnel. De opening van de voetgangerszone ging gepaard met de vervroegde start van de werkzaamheden in de Belliardstraat. Bovendien is de Kleine Ring zo aangelegd dat kleine problemen in de buurt grote gevolgen hebben voor het verkeer in de tunnels.

Ik heb mijn verantwoordelijkheid genomen in verband met de veiligheid in de tunnel. Samen met politie, brandweer en de gewestelijke administratie zijn we tot de vaststelling gekomen dat de tunnel veilig open kan blijven. Ik heb zelfs schriftelijke garanties gekregen.

Brussel Mobiliteit heeft als taak de regering advies te geven over de tunnel, maar kan hem gedurende 72 uur sluiten als er zich een veiligheidsprobleem voordoet. We zullen er echter alles aan doen om de tunnel de volgende jaren open te houden.

Ik hoopte inderdaad dat er nog voor de zomer een beslissing over de renovatie van de tunnel zou zijn, maar we hebben veel bijkomende informatie gevraagd. Het parlement had veel vragen, waarop ik nu antwoord krijg van de administratie. Die antwoorden helpen ons bij de mobiliteits-

aménagements de mobilité douce.

Il faudrait étudier ces projets en termes d'opportunités plutôt que se résigner à englober des sommes folles dans la rénovation d'un tunnel de 2,5km. La sécurité est, certes, indispensable, mais nous devrions ici ouvrir le champ des possibles.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Que de questions ce sujet provoque-t-il ! Nous avons déjà eu l'occasion d'en débattre.

Il est contradictoire, d'une part, d'estimer que la fermeture des boulevards centraux par la Ville de Bruxelles et la Région était prématurée, que septembre apportera dans la zone son lot de navetteurs et de problèmes supplémentaires, et, d'autre part, de me conseiller de fermer totalement le tunnel Léopold II, alors qu'une telle décision générerait de grosses difficultés sur de longs mois. Vous me le conseillez, mais pourquoi ne pas l'avoir fait quand vous en aviez le pouvoir ?

La fermeture du tunnel n'est pas à l'ordre du jour. Elle ne figure pas dans la déclaration de politique régionale. Je ne souhaite donc pas en débattre pour l'heure... Les discussions seront déjà assez vives en septembre, au moment de la rentrée et avec la fermeture d'une bande de l'autoroute E40 à hauteur d'Evere pour réaliser le Parkway.

(Remarques de Mme Delforge)

Deuxièmement, je ne souhaite pas lier la problématique de la zone piétonne et celle du tunnel. Dans le même ordre d'idée, contrairement à ce que l'on peut lire sur Facebook, ce n'est pas parce qu'il y a des piétonniers que les gens jettent leurs débris sur la voirie. Si j'en crois les journaux, même dans la Flandre si disciplinée, avec la vague de chaleur qui pousse des milliers de personnes à sortir, la ville de Gand serait, elle aussi, devenue une poubelle. Apparemment, les gens aiment jeter leurs déchets par terre. J'ai pu faire le même constat à Couleur Café. On observe ce type de comportement également dans le centre-ville. Cependant, il faut relativiser les choses. Pour l'instant, le centre est à nouveau assez propre et ne dégage plus de mauvaises odeurs.

En outre, il faut garder à l'esprit que le lundi du

vraagstukken.

Mijn Vlaamse ambtsgenoot Ben Weyts is bereid om mee te werken aan het mobiliteitsplan. Naast de MIVB, zullen De Lijn en misschien de NMBS mee op zoek gaan naar oplossingen om de overlast te beperken. Het zal twee tot tweeënhalf jaar duren om het mobiliteitsplan op te stellen.

Er zijn twee opties om de impact van de renovatie op de mobiliteit te beperken:

- nachtwerk tijdens vakanties en weekends;

- alternerende rijrichtingen in de tunnelhelft waar geen renovatiewerkzaamheden plaatsvinden.

Niemand is voorstander van een volledige sluiting van de tunnel. Misschien dienen er zich nog andere oplossingen aan.

Het project wordt nog altijd opgezet als publiek-private samenwerking (PPS) op basis van een DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintain). Het dossier dat ik geërfd heb, was niet zo ver opgeschoten als verhoopt.

Een DBFM-contract verlengt de duur omdat de privésector het design, de renovatie, de financiering en het onderhoud voor een periode van 20 tot 30 jaar op zich neemt. Tegelijkertijd vermijden we dat de kosten tijdens deze regeerperiode gemaakt moeten worden, zelfs als we renoveren. Daar staan natuurlijk ook verbintenissen tegenover, maar ook die worden in de tijd gespreid. De hele constructie ligt ter tafel en de interestvoeten zijn voordeliger dan twee jaar geleden.

De dialoog met de gemeenten wordt voortgezet.

We hebben dus al maatregelen genomen om de veiligheid in de tunnel te garanderen. Uiterlijk in september nemen we een beslissing in verband met de renovatie.

lancement de la zone piétonne, les gens ont non seulement dû changer leurs comportements, mais le chantier de la rue Belliard a commencé plus tôt que prévu. Par ailleurs, la configuration de la Petite ceinture est telle que le moindre embouteillage dans un carrefour avoisinant se répercute en cascade et bloque la circulation dans tous les tunnels jusqu'à Koekelberg. Il ne faut donc pas lier les problèmes en s'imaginant que leur proximité fera une différence significative.

En ce qui concerne la sécurité du tunnel, j'ai pris mes responsabilités. Nous avons travaillé ces derniers mois avec la police, avec les pompiers, avec l'administration régionale pour nous assurer que le tunnel puisse rester ouvert en toute sécurité. À cet effet, nous avons pris toute une série de mesures et effectué divers contrôles. Nous en prendrons encore dans les mois à venir. Tant la police que les pompiers ont estimé que le tunnel pouvait rester ouvert à la circulation. J'ai obtenu, à ce sujet, des garanties écrites.

Bruxelles Mobilité a pour mission de conseiller le gouvernement qui est le gestionnaire du tunnel. Toutefois, en cas de problème lié à la sécurité, un fonctionnaire de Bruxelles Mobilité peut prendre la décision de fermer le tunnel durant 72 heures, avant que le gouvernement ne se saisisse de la question. On mettra tout en œuvre pour que, dans les années qui viennent, le tunnel reste ouvert.

Concernant la rénovation du tunnel, j'avais effectivement prévu que le gouvernement se décide avant l'été. C'est encore possible, mais si nous ne parvenons pas à trancher avant le congé parlementaire, ce sera sans doute en septembre.

Pour l'heure, aucune décision n'est encore prise car nous avons demandé beaucoup d'informations complémentaires. Le dossier a été analysé par l'ensemble des membres du gouvernement, et beaucoup de questions ont surgi. Les réponses nous parviennent en ce moment de l'administration. Sur la base de ces réponses, nous choisirons les options de mobilité.

J'ai parlé avec mon homologue flamand, Ben Weyts, qui a exprimé sa volonté d'être impliqué dans l'élaboration du plan de mobilité. Outre la STIB, la société De Lijn et peut-être même la SNCB s'impliqueront dans la recherche de solutions pour réduire les nuisances. Ce plan

prendra du temps à être élaboré puisque deux ans ou deux ans et demi seront nécessaires pour parfaire le volet de la mobilité.

L'impact sur la mobilité doit être limité dans le cadre de cette rénovation, et deux grandes options sont envisagées :

- le travail de nuit, pendant les vacances et le week-end ;

- la rénovation successive des voies du tunnel avec une alternance du sens du trafic (le matin dans un sens, l'après-midi dans l'autre, pour assurer le flux sortant de la ville, par exemple) dans la partie qui n'est momentanément pas concernée par les travaux.

La fermeture totale du tunnel, personne ne la souhaite véritablement, et d'autres options vont peut-être encore émerger.

Le montage du projet sous la forme d'un partenariat public-privé (PPP) basé sur un contrat DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) est toujours d'actualité. Le dossier dont j'ai hérité n'était pas aussi élaboré qu'on aurait pu le penser, et il y a du pain sur la planche pour élaborer cette option sérieusement prise en considération car elle présente le grand avantage budgétaire de l'étalement dans le temps.

Avec un montage DBFM, la durée est allongée car c'est le privé qui se charge du design, de la rénovation, du financement et de l'entretien, pour une période allant jusqu'à 20 ou 30 ans. Mais les nombreux avantages de ce montage nous évitent d'en arriver à la situation que nous connaissons. Cela permet en effet que les vrais coûts ne tombent pas sous cette législature, même si on rénove. Il y a, évidemment, les engagements, mais le volet de l'ordonnancement va aussi être étalé dans le temps.

Prenant tout cela en considération, le gouvernement bruxellois entend gérer cette législature de façon responsable, sans charger la prochaine.

Toute la construction est donc sur la table et, en ce qui concerne les taux d'intérêts, à mon avis, ils sont plus favorables aujourd'hui qu'il y a deux ans. C'est déjà un avantage de gagné.

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat u uw verantwoordelijkheid hebt genomen en veiligheidsmaatregelen hebt genomen om incidenten te voorkomen. Ik begrijp dat er nog geen beslissing is genomen, maar ik hoop dat er tegen september meer duidelijkheid zal zijn.*

U zegt dat de voetgangerszone niets met het dossier te maken heeft. Ik hoop dat dit inderdaad het geval is, want de werken op de centrumlanen zouden de situatie nog kunnen bemoeilijken.

Heel wat andere grootsteden hebben tunnels.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Welke?*

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- *Lyon en Marseille.*

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *Inderdaad, maar die zijn betalend.*

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- *De tunnel beantwoordt aan een visie uit de jaren dertig.*

We hebben allemaal vergissingen gemaakt op het vlak van de mobiliteit, zowel de partijen die voorstander als de partijen die tegenstander van de

Pour ce qui est des communes, nous poursuivons le dialogue avec elles.

En résumé, nous avons déjà pris des mesures et en prendrons d'autres pour garantir la sécurité du tunnel. Nous sélectionnerons une option pour la rénovation avant le congé parlementaire ou en septembre. Nous travaillons sur ce dossier complexe qui compte de nombreux volets. Des groupes de travail intercabinets sont d'ailleurs organisés autour de ce thème. Le parlement sera informé des décisions dès que le gouvernement les aura arrêtées.

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

M. Boris Dilliès (MR).- Ma crainte était celle d'un comité Théodule qui aurait été reporté. Mais j'entends que vous assumez vos responsabilités sur ce sujet potentiellement dangereux. Je me réjouis du fait que des mesures de sécurité ont été prises pour éviter des incidents tels que ceux survenus en janvier dernier. Aucune décision n'a encore été prise, ce que je peux comprendre. Il serait bon qu'en septembre, nous sachions exactement ce qu'il en sera.

Ma question était ouverte et ne comportait aucune malice. Vous indiquez que le piétonnier n'est pas en cause. Je l'espère, car des travaux sur les boulevards risqueraient d'aggraver encore la situation.

Je rappelle que d'autres grandes villes comptent des tunnels.

M. Hervé Doyen (cdH).- Lesquelles ?

M. Boris Dilliès (MR).- Lyon et Marseille, par exemple.

M. Hervé Doyen (cdH).- Oui, mais ils sont payants.

M. Boris Dilliès (MR).- Le tunnel correspond à une vision des années 30 telle que la concevait le prédécesseur de M. Doyen à Jette.

En matière de mobilité, soyons honnêtes : nous nous sommes tous un peu trompés, tous partis confondus. Certains étaient partisans du tout à la

auto waren. Ik ben het met de minister eens dat zowel links als rechts hun gezond verstand moeten gebruiken.

Het verheugt me dat een volledige sluiting niet wordt overwogen. Door een sluiting zouden 65.000 voertuigen de Brusselse straten overspoelen, met alle economische gevolgen van dien.

Wij zullen in september op dit dossier terugkomen. Hopelijk kunt u ons dan meer zeggen over de geplande maatregelen.

- Het incident is gesloten.

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "de mobiliteit van de bejaarden".

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *De zelfstandigheid van bejaarden is van groot belang. Als ze zich zelfstandig kunnen verplaatsen, kunnen ze hun sociaal leven in stand houden, boodschappen doen en naar de dokter gaan. In het andere geval raken ze geïsoleerd en verliezen ze hun vrijheid.*

In grote Franstalige steden geven senioren de voorkeur aan het openbaar vervoer. In landelijke gebieden rijden ze liever met de auto. Hun reflexen

voiture ; d'autres, de la suppression de la voiture. Désormais, nous reconnaissons ces erreurs. Je rejoins le ministre quand il affirme que droite et gauche doivent rejoindre le parti du bon sens.

En revanche, je suis content qu'on clôture d'emblée le dossier de la fermeture du tunnel. Sinon, on pourrait aussi bien fermer tous les tunnels ! Pourquoi garder celui de l'avenue Louise ?

Si le tunnel Léopold II est fermé, que fera-t-on de ces 65.000 véhicules ? Ces véhicules qui entrent dans Bruxelles ont un impact économique évident... Mais je ne vais pas moi-même relancer un débat que je me réjouis de voir refermé. Nous reparlerons de ce sujet en septembre, et j'espère que nous arriverons à y voir plus clair quant aux mesures concrètes qui seront prises dans ce cadre.

- L'incident est clos.

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

INTERPELLATION DE M. PIERRE KOMPANY

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

concernant "la mobilité des aînés".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- L'autonomie des personnes âgées est un enjeu primordial. Se déplacer de façon autonome, c'est préserver une vie sociale, avoir des loisirs, rendre visite à ses amis et sa famille, pouvoir faire les achats nécessaires ou encore se rendre chez le médecin. Perdre cette capacité peut mener à l'isolement, créer un mal-être et la sensation de perte de liberté.

Le transport public est le moyen de déplacement privilégié par les seniors dans les grandes villes

nemen echter af en het brutale verkeer in de stad jaagt hen angst aan. Uit de studie blijkt bovendien dat de mobiliteit van senioren in grote mate afhangt van de commerciële en stedelijke inrichting en het aanbod en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Bejaarden zorgen niet voor overbevolkt openbaar vervoer. Ze verplaatsen zich immers voornamelijk tijdens de daluren.

Meer bepaald komen ze buiten tussen 10 en 11 uur om boodschappen te doen.

Uit de statistieken van de MIVB blijkt dat het aantal bejaarde reizigers enorm is afgenomen vanaf het moment dat ze moesten betalen voor hun abonnement. Bejaarden zijn een deel van hun sociaal leven kwijt en moeten nu naar een kleine buurtwinkel. Is er een studie gemaakt over de impact van de kosten van het abonnement op de mobiliteit van de bejaarden?

Kunt u de grote lijnen van uw mobiliteitsbeleid ten opzichte van bejaarden uiteenzetten?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het volledige toegankelijkheidsbeleid werd ontwikkeld met het oog op bejaarden. Het gewest is*

francophones. Quelque 86% d'entre eux utilisent les transports publics avant la marche (64%).

À l'inverse de celles qui habitent en zone rurale, les personnes âgées en milieu urbain préfèrent ne plus utiliser la voiture : leurs réflexes diminuent et la brutalité de la circulation en ville a un effet dissuasif. En outre, l'étude révèle que la mobilité des seniors est très largement liée à l'aménagement commercial et urbain ainsi qu'à l'offre et l'accessibilité des transports publics.

Nous savons également que la mobilité générée par les personnes âgées n'a pas vraiment d'impact sur les problèmes de surpopulation dans certains transports en heure de pointe. En effet, les seniors se déplacent essentiellement pendant les heures dites "creuses" pour le reste de la population.

La principale raison pour laquelle les personnes âgées se déplacent, c'est pour faire leurs achats, en général entre 10 et 11 heures. Or, depuis que l'abonnement destiné aux plus de 65 ans est devenu payant, les statistiques de la STIB ont enregistré une énorme diminution de la demande. À mon sens, en touchant à la gratuité des transports publics, on a touché à l'autonomie des personnes âgées. On leur a retiré un outil créateur de lien social, les obligeant sans doute à faire systématiquement leurs achats dans un petit magasin de quartier et à se limiter à leur environnement proche. Une étude a-t-elle été menée afin de vérifier l'impact du coût de l'abonnement sur la mobilité des personnes âgées ?

M. le ministre, de manière plus générale, pouvez-vous m'indiquer les grandes lignes de votre politique de mobilité à l'égard des personnes âgées ? Comment leur permettre de retrouver cette autonomie grâce à une mobilité facile, accessible et flexible favorisant pleinement leur insertion sociale ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Toute la politique d'accessibilité est notamment développée au profit des personnes âgées. La Région s'est lancée dans le

mee in het plan van de toegankelijkheid van de weg en de openbare ruimte (PAVE) gestapt. Die plannen worden in alle gemeenten over een periode van vijf jaar uitgevoerd. Een studie bureau voert een toegankelijkheidsaudit uit van de openbare ruimtes en trottoirs, en stelt verbeteringen voor zodat alle trajecten te voet toegankelijk worden.

Bejaarden hebben immers meer dan anderen last van een slecht wegdek en indien de trottoirbanden niet systematisch worden verlaagd, kunnen ze geen looprek gebruiken.

Ernstige tekortkomingen die de voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit (PBM) in gevaar brengen, worden opgenomen in de app Fix My Street. Andere verbeteringen worden doorgevoerd via campagnes voor het verlagen van de trottoirbanden, markeringen of tijdens werken door de gemeente of het gewest in het kader van de wijkcontracten. Er komt een aanhangsel bij het contract om een stand van zaken op te maken van de toegankelijkheid van alle bovengrondse haltes van het openbaar vervoer.

Ik zal nagaan of ik nauwkeurige cijfers te pakken kan krijgen over de impact van het betalend abonnement op de mobiliteit van bejaarden.

Tegen 2018 zullen alle metro- en premetrostations met liften zijn uitgerust, waardoor bejaarden zich beter met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. Het Busplan zal ook de mobiliteit van PBM's aanzienlijk verbeteren.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Het is een goede zaak dat u van plan bent de trottoirs en de trottoirbanden aan te pakken. Die zijn immers belangrijk voor de mobiliteit van bejaarden.*

Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE). Ces plans seront réalisés dans toutes les communes sur une période de cinq ans. Un bureau d'études réalise un audit d'accessibilité des espaces publics et des trottoirs, 3.600km au total, et propose des améliorations pour rendre tous les trajets accessibles à pied.

Les personnes âgées sont en effet, plus que les autres, déstabilisées par un mauvais revêtement et le non-abaissement systématique des bordures les empêche d'utiliser un déambulateur permettant de prolonger leur mobilité.

Les défaillances graves qui mettent en danger les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR) seront intégrées dans l'application Fix My Street pour en assurer le suivi. Les autres améliorations se feront par le biais de campagnes d'abaissement des bordures, de marquages, ou lors de travaux exécutés par la commune ou la Région notamment dans le cadre de contrats de quartiers. Un avenant à ce marché est prévu pour réaliser l'état des lieux de l'accessibilité de tous les arrêts en surface des transports en commun sur notre territoire pour accélérer leur mise en accessibilité. Nous prenons nos responsabilités.

Vous avez raison sur la mesure de l'abonnement des 65+. Je ne siégeais pas au gouvernement quand cette mesure a été décidée. Nous ne l'avons pas reprise dans notre déclaration de politique régionale. J'ai déjà précisé dans cette commission l'impact du coût de l'abonnement sur la mobilité des personnes âgées, nous verrons à l'avenir si nous pourrions préciser davantage les chiffres.

À noter également que toutes les stations de métro et prémétro seront équipées d'ascenseurs d'ici 2018, ce qui améliorera les déplacements des personnes âgées en transport public. Le Plan bus influencera aussi fortement la mobilité des PMR.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Nous ne devons pas perdre de vue que la disparité des lieux d'habitation entraîne parfois un problème à caractère sentimental pour les parents. Cette situation est parfois lourde de conséquences. Aussi, je suis tout à fait ravi de vous entendre parler de l'aménagement des trottoirs et de l'abaissement des

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS

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

betreffende "de website en de applicatie Fix My Street".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener wordt de schriftelijke vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

EN AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

bordures. C'est votre responsabilité et vous l'assumez. Ces mesures sont importantes pour la mobilité des personnes âgées. Je vous remercie.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

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

concernant "le site web et l'application Fix My Street".

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

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

betreffende "de perkjes van rijbomen aan gewestwegen".

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

Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- In Los Angeles mogen buurtbewoners binnenkort gratis de berm langs de weg gebruiken om groenten te kweken. De stad neemt daarmee een mooie beslissing om de openbare ruimte terug te geven aan de bewoners. Nu zijn er in Brussel vooral veel verharde voetpaden, maar ook hier zijn er mogelijkheden om creatiever met de openbare ruimte om te gaan. Zo is het Brussels Gewest ook beheerder van een belangrijk aantal wegen en meer dan 27.000 bomen. Aan de voet van die bomen zijn regelmatig perkjes te vinden die vaak weinig creatief worden onderhouden. De gewestdiensten voeren een keer per maand onderhoudswerken uit. Ze schoffelen onkruid weg en brengen nieuwe houtsnippers aan. Er zijn hier en daar in Brussel al experimenten om buurtbewoners zich de perkjes rond de bomen te laten toe-eigenen, maar dit wordt niet echt actief gestimuleerd.

Brussel Mobiliteit wacht aanvragen af in plaats van te prospecteren en ondersteunt dit soort initiatieven niet financieel, hoewel het voor de dienst een kostenbesparing zou zijn als ze het onderhoud niet meer zelf moet doen. Bovendien heeft het beheer van de perkjes door de buurt nog veel andere positieve neveneffecten. Buurtbewoners leren elkaar beter kennen, raken gehecht aan hun wijk en zowel de buurtbewoners als de voorbijgangers zullen meer respect tonen voor de openbare ruimte. Dat kan een extra hulpmiddel zijn om een van de hardnekkigste problemen van de Brusselse openbare ruimte, namelijk sluikestorten, aan te pakken.

Dit kan ook een oplossing zijn voor het probleem dat mensen hun vuilniszakken aan de voet van een boom zetten. Vaak doen ze dat te goeder trouw, omdat de vuilniszak daar minder in de weg staat dan op het voetpad. Maar voor de bomen zijn de gevolgen nefast. Het is duidelijk dat die bomen in een slechtere conditie verkeren dan de bomen aan mooi onderhouden perkjes.

concernant "les pieds des arbres d'alignement le long des voiries régionales".

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

La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *À Los Angeles, les riverains pourront bientôt utiliser gratuitement les bermes situées au bord des routes pour cultiver des légumes. C'est un bel exemple de restitution de l'espace public aux habitants. Même si la Région bruxelloise compte un grand nombre de sentiers asphaltés, elle gère également quantité de chemins et plus de 27.000 arbres, aux pieds desquels la créativité peut librement s'exprimer. Ces arbres sont actuellement entourés de parterres très sobres entretenus une fois par mois par les services régionaux. Des expériences ont déjà été menées ici et là à Bruxelles pour que les riverains s'approprient ces parterres.*

Bruxelles Mobilité attend les demandes au lieu de prospecter et ne finance pas ces initiatives, pourtant génératrices d'économies en termes d'entretien. En outre, la gestion des parterres par le quartier présente bien d'autres côtés positifs : les habitants apprennent à mieux se connaître, s'attachent à leur quartier, et tant les riverains que les passants se montrent plus respectueux envers l'espace public. Ces initiatives contribueraient également à régler le problème tenace des dépôts sauvages à Bruxelles et celui des sacs poubelles déposés au pied des arbres.

Selon une réponse de la ministre Grouwels en 2012, des associations ou comités de quartier proposant un projet cohérent et sérieux pour les parterres entourant les arbres ont reçu le feu vert de Bruxelles Mobilité et les projets ont été évalués. Suivez-vous la même ligne ? Quels sont les aspects positifs et négatifs des projets de ces dernières années ?

Des projets pour les bermes ont-ils également été introduits et acceptés ? Bruxelles Mobilité est-il ouvert à cette possibilité ?

En 2012-2013, un projet pilote misant davantage sur la biodiversité a été mené au square de

Volgens een antwoord van voormalig minister Grouwels in 2012 kregen verenigingen of wijkcomités met een coherent en ernstig project voor de perkjes rond de bomen groen licht van Brussel Mobiliteit en werden de projecten geëvalueerd. Houdt u dezelfde lijn aan? Hoe werden de projecten de afgelopen jaren geëvalueerd? Welke negatieve en positieve aspecten werden er gesignaleerd?

Worden er naast projecten voor perkjes rond bomen ook projecten ingediend en aanvaard voor bermen? Staat Brussel Mobiliteit open voor de mogelijkheid daarvan?

In 2012-2013 liep er een proefproject op het Europaplein en de Paul-Henri Spaaklaan nabij het Zuidstation, de Stallestraat in Ukkel en de Waverssesteenweg in Oudergem. Daar werd er meer ingezet op biodiversiteit en nog slechts tweemaal per jaar gemaaid. Hoe werd het project geëvalueerd?

Op welke manier worden bewoners en verenigingen geïnformeerd dat ze projecten kunnen indienen bij Brussel Mobiliteit voor het beheer en onderhoud van de perkjes rond de bomen?

Op welke manier worden bewoners geïnformeerd over de negatieve gevolgen van het plaatsen van hun vuilniszakken aan de voet van een boom?

Ik had de vraag oorspronkelijk ook aan minister Fremault gericht, maar ik hoop dat u op alles kunt antwoorden.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik blijf op dezelfde lijn als vroeger. Dit betekent dat vragen van wijkcomités of verenigingen om parkjes of een rij bomen te mogen beheren in principe een gunstig antwoord krijgen, als de projecten ernstig en coherent zijn. De voorwaarde die tot nu toe werd opgelegd, is dat de betrokkenen zelf voor het onderhoud moeten instaan en het moeten bekostigen. De controleurs van de wijken gaan geregeld ter plaatse na of de aanvragers de aanplantingen en het onderhoud goed hebben uitgevoerd.

Brussel Mobiliteit heeft zowel goede als slechte

l'Europe, avenue Paul-Henri Spaak près de la gare de Bruxelles-Midi, rue de Stalle à Uccle et chaussée de Wavre à Auderghem. Comment celui-ci a-t-il été évalué ?

Comment les associations et habitants sont-ils informés qu'ils peuvent introduire des projets de ce type auprès de Bruxelles Mobilité ?

Comment les habitants sont-ils informés des effets désastreux pour les arbres des sacs poubelles déposés à leur pied ?

Ces questions étaient également adressées à la ministre Fremault, mais j'espère que vous pourrez y répondre dans leur globalité.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *En principe, les demandes de comités de quartier ou d'associations de pouvoir gérer des petits parcs ou une rangée d'arbres sont positivement accueillies si les projets sont sérieux et cohérents, et à condition que les intéressés financent et assurent eux-mêmes l'entretien. Des contrôleurs effectuent régulièrement des vérifications sur place.*

Bruxelles Mobilité a eu des expériences tant positives que négatives dans ce domaine, l'entretien étant une notion subjective.

Les bermes bordant les voiries régionales sont

ervaringen gehad. Soms wordt de voorwaarde van het onderhoud niet goed nageleefd. Dat is jammer, maar onderhoud is een subjectief begrip. Sommigen vinden in het wild groeiende bloemen mooi, anderen vinden dat verschrikkelijk.

De bermen langs de gewestwegen worden tot nu toe met gras ingezaaid en driemaal per maand gemaaid. In het verleden zijn er een aantal bloemenvelden ingericht. Soms zijn die spontaan ontstaan, soms zijn zij ingezaaid. Ze worden tweemaal per jaar gemaaid. Op het kruispunt van de Tervurenlaan en de Woluwelaan is dat het geval, maar ook op de Vilvoordselaan, de Biestebroekkaai en de Lennikse Baan.

Er bestaat op dit ogenblik geen echt beleid voor, maar u hebt een goede vraag gesteld. Het is belangrijk dat wij op dit vlak een beleid uitwerken en eventueel aan ondersteuning doen. Ik heb het idee opgenomen in mijn lijst van initiatieven die ik verder wil uitwerken tijdens deze legislatuur.

Ik wil nog toevoegen dat 'urban acupuncture' een kleine ingreep is die bij passanten een glimlach op het gezicht kan toveren, als zij klaprozen of andere bloemen zien. Het zijn zulke kleine dingen die het leven kruiden.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik dank u dat u met zo veel enthousiasme ingaat op mijn suggesties. Ik heb ook inspiratie gehaald in andere steden. Er zijn goede voorbeelden waar met heel kleine ingrepen een groot verschil gemaakt wordt. Ik kijk er al naar uit dat dat hier ook gebeurt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

gazonnées par semis et fauchées trois fois par an. Des champs de fleurs aménagés dans le passé sont fauchés deux fois par an, comme au carrefour de l'avenue de Tervueren et du boulevard de la Woluwe, mais également dans l'avenue de Vilvorde, au quai de Biestebroeck et sur la route de Lennik.

Il n'existe pas de véritable politique en la matière. J'ai inscrit cette idée sur la liste des initiatives que j'entends développer durant cette législature.

L'acupuncture urbaine est une intervention minime susceptible de faire naître un sourire sur les visages des passants. Elle fait partie des petites choses qui pimentent la vie.

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Je vous remercie pour votre enthousiasme par rapport à mes suggestions. Des exemples existent dans d'autres villes de petites interventions qui font une grande différence. J'ai hâte de les voir se concrétiser ici.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "het beleid rond autocars".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In november en december 2014 berichtte brusselnieuws.be meermaals over de parkeerproblemen van Megabus. Andere maatschappijen die autocarvervoer van en naar Brussel aanbieden, zoals iDBUS, IC Bus en Eurolines, ondervinden gelijkaardige problemen.

In de commissie Infrastructuur debatteerden we in januari al over het probleem. U bezorgde ons toen een overzicht van de busparkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De autocar is duidelijk in opmars. Sinds kort rijden ook de bussen van FlixBus in Brussel. Mensen die laat beslissen waar ze naartoe willen, zien het vaak niet zitten om een duur ticket voor de hogesnelheidstrein te kopen. Ze betalen liever minder en vinden het niet erg om wat langer op een bus te zitten.

Door de nieuwe verkeerssituatie in de Vijfhoek moeten de autocars voortaan op de de Berlaumontlaan parkeren. Is dat de definitieve locatie, of onderzoekt het gewest nog andere plaatsen? Hoeveel bussen kunnen er op de de Berlaumontlaan parkeren? Is er genoeg plaats? Zo niet, heeft u andere busparkeerplaatsen ingericht?

In 2001 werd er een studie rond autocars gevoerd. In januari zei u in de commissie dat die studie dit jaar zou worden bijgewerkt. Hoeveer staat u daarmee? Wanneer mogen we de studie verwachten?

Op de website van Brussel Mobiliteit zou informatie komen over de parkings voor autocars. Ik vind die daar echter niet meteen terug. Wordt die informatie reeds op de website gezet? Kunnen autocarbestuurders nu zowel op de website van visit.brussels als op die van Brussel Mobiliteit terecht voor informatie over de busparkeerplaatsen?

U zei dat u wilde afwachten hoe de richtschema's voor het Zuid- en het Weststation zouden

concernant "la politique en matière d'autocars".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Plusieurs compagnies d'autocars rencontrent des problèmes de stationnement à Bruxelles.*

La modification du plan de circulation au sein du Pentagone oblige désormais les autocars à stationner le long du boulevard de Berlaumont. Est-ce un emplacement définitif ou la Région examine-t-elle encore d'autres possibilités ? Combien d'autocars peuvent-ils stationner à cet endroit ? Y a-t-il suffisamment de place ? Dans la négative, avez-vous aménagé d'autres emplacements pour autocars ?

En 2001, une étude relative aux autocars a été réalisée. En janvier, vous annonciez en commission qu'elle serait actualisée cette année. Qu'en est-il ?

Le site internet de Bruxelles Mobilité devait fournir des informations sur les parkings pour autocars. Toutefois, je ne les retrouve pas. Ces informations ont-elles été mises en ligne ? Les chauffeurs d'autocars peuvent-ils retrouver ces informations, tant sur le site de visit.brussels que sur celui de Bruxelles Mobilité ?

Vous disiez vouloir attendre l'évolution des schémas directeurs pour la gare du Midi et la gare de l'Ouest avant de procéder à l'éventuel aménagement d'un véritable terminal pour autocars. Qu'en est-il de la création d'un terminal digne de ce nom ?

Les infrastructures routières régionales devraient également être considérées sous cet angle. Comment permettre aux autocars d'entrer dans la ville et d'en sortir rapidement via certains itinéraires ? Y travaillez-vous ? Comment ces itinéraires seront-ils organisés dans la Région ? Les autocars peuvent-ils utiliser les bandes bus existantes ?

evolueren voor u eventueel tot de ontwikkeling van een echte busterminal zou overgaan. Zo'n terminal moet er in elk geval komen, zodat de bestuurders er hun bus kunnen parkeren, zich kunnen opfrissen, er eventueel kunnen slapen en er wat kunnen eten. Reizigers kunnen er overstappen op de trein, de tram, de metro of een andere bus. Bovendien zou het verkeer daardoor af en toe gecontroleerd kunnen worden. Hoe staat u tegenover de uitbouw van een volwaardige busterminal?

Ook de gewestelijke weginfrastructuur zou vanuit die invalshoek moeten bekeken worden. Hoe kunnen we de autocars via busbanen snel in en uit de stad laten rijden? Bent u daarmee bezig? Hoe zullen die trajecten door het gewest lopen? Kunnen autocars van de bestaande busbanen gebruikmaken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Net zoals alle andere Brusselse gemeenten werkt Brussel-Stad momenteel aan haar gemeentelijk parkeeractieplan. In dat kader moet zij onder meer bekijken waar ze voldoende parkeerplaatsen voor autocars kan voorbehouden.

De de Berlaimontlaan behoort tot de mogelijkheden, maar zal wellicht niet de enige optie zijn. Wij hadden beloofd de studie bij te werken. Het bestek is klaar en de offertes worden tegen september verwacht. Dat betekent dat de studie in het najaar kan starten en dat wij wellicht in het voorjaar van 2016 over de resultaten zullen beschikken.

De studie moet onder meer een antwoord geven op de vraag of er een of meerdere busterminals moeten komen. Door de vrijmaking van de markt zijn er immers een aantal internationale buslijnen bijgekomen. De studie moet ook rekening houden met de ontwikkeling van de verschillende richtschema's, zoals die voor het Zuidstation en het Weststation.

De website van Brussel Mobiliteit zal worden gemoderniseerd. Wat de website van visit.brussels betreft, hebben we in 2009 een ontwerpplan uitgewerkt. Ik weet niet of de dingen die toen zijn beslist, vandaag ook effectief op de website staan. Momenteel bekijken we samen met Brussel-Stad of

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La Ville de Bruxelles élabore actuellement son plan d'action communal de stationnement et doit examiner, dans ce cadre, où réserver des emplacements pour autocars. Le boulevard de Berlaimont figure au rang des possibilités mais ne sera sans doute pas la seule option.*

Pour ce qui est de l'actualisation de l'étude, le cahier des charges est prêt et nous attendons les offres pour septembre. L'étude pourra donc démarrer en automne et nous devrions disposer des résultats au printemps 2016. Elle devra notamment trancher la nécessité de créer un ou plusieurs terminaux, en tenant compte des différents schémas directeurs.

Le site internet de Bruxelles Mobilité sera modernisé. Pour ce qui est du site de visit.brussels, nous examinons actuellement avec la Ville de Bruxelles la possibilité d'y indiquer les emplacements disponibles, par exemple par le biais de capteurs reliés au site. Cela nécessitera toutefois des moyens. Le plan d'action de stationnement de la Ville de Bruxelles devra aussi intégrer ce point.

het mogelijk is om de beschikbare parkeerplaatsen op de website aan te geven, bijvoorbeeld via sensoren die op de website aangesloten zijn. Daar zullen wel enige middelen voor nodig zijn. Ook dat zou in het parkeeractieplan van Brussel-Stad opgenomen moeten worden.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Zal de weginfrastructuur en de eventuele aanleg van busbanen ook deel uitmaken van de studie?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat kunnen we inderdaad in het bestek laten opnemen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

**betreffende "de wijziging van het traject
van lijn 93".**

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *Het zal nog jaren duren voor buslijn 71 in een tramlijn kan worden veranderd. Gezien de stedenbouwkundige procedures zal de vergunning pas over twee jaar worden uitgereikt. Daarop zullen nog eens twee jaar voorbereidende werken volgen voor de MIVB de tramsporen kan aanleggen. In het beste geval zal tram 71 operationeel zijn in 2020.*

Ondertussen kampt de buslijn met steeds meer

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *L'étude englobera-telle également les infrastructures routières et l'aménagement éventuel de bandes bus ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Nous pourrions en effet inclure ces aspects dans le cahier des charges.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

**concernant "la modification du tracé de la
ligne 93".**

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

M. Marc Loewenstein (FDF).- La tramification de la ligne 71 ne pourra se faire avant plusieurs années. Les procédures urbanistiques sont telles qu'un permis ne peut être attendu avant deux ans. Les travaux préparatoires (modification des réseaux d'impétrants, rénovation du réseau d'égouts, etc.) prendront un à deux ans avant que la STIB ne puisse poser ses voies. Au mieux, la ligne de tram 71 ne pourra donc être exploitée qu'en 2020.

problemen. Er bestaat nochtans een eenvoudige en goedkope oplossing, die op enkele maanden klaar kan zijn: een spooraansluiting tussen tramlijnen 93 en 94 en tramlijn 81 ter hoogte van het kruispunt Louiza-Baljuw-Lesbroussart.

Op die manier zouden de trams 93 en 94 die van het Louizaplein komen, op het kruispunt linksaf kunnen rijden, richting Flageyplein, vijvers van Elsene, Renbaanlaan, Buyllaan en Marie-Joséplein. Zo zou er een, weliswaar voorlopige, verbinding tot stand komen tussen de Louiza- en de Solboschwijk. Buslijn 71 zou niet helemaal vervangen zijn, maar de ingreep zou wel een oplossing bieden voor het middenstuk van die lijn.

Niet onbelangrijk in die context is dat de MIVB binnenkort de tramsporen op de Louizalaan zal vervangen.

Bestudeert de MIVB de optie die ik zonet heb beschreven? Wat is het standpunt van de regering?

Entre-temps, les déplacements entre le Solbosch, les environs de la place Flagey, la Petite ceinture et l'axe formé par les rues Royale et de la Régence se dégradent de plus en plus. Une solution simple et peu coûteuse peut être mise en place en quelques mois, moyennant la pose d'un raccordement entre les voies des lignes 93 et 94 avec celles de la ligne 81 à la hauteur du carrefour formé par l'avenue Louise, la rue du Bailli et la rue Lesbroussart.

Dès ce raccordement posé, il serait possible aux trams venant de la place Louise de virer à gauche et de gagner la place Flagey en descendant la rue Lesbroussart. Arrivés place Flagey, ils pourraient remonter le long des étangs d'Ixelles, gagner l'avenue de l'Hippodrome, l'avenue Buyl et la place Marie-José. L'exploitation de cet itinéraire pourrait se faire très aisément.

L'avenue Louise est aujourd'hui parcourue par deux lignes de tram : les lignes 93 et 94. Le tram 94 vient du musée du Tram par Watermael-Boitsfort et le Solbosch, parcourt le boulevard de la Cambre puis l'ensemble de l'avenue Louise pour retrouver son terminus place Poelaert. Quant au 93, il vient du nord de Bruxelles par les rues Royale et de la Régence, dessert la place Louise puis remonte l'avenue Louise où il retrouve son terminus à l'entrée du Bois de la Cambre.

En faisant quitter l'axe Louise aux trams de la ligne 93 à la hauteur de la rue du Bailli en direction de la rue Lesbroussart pour leur faire suivre l'itinéraire repris ci-dessus (place Flagey, avenue des Éperons d'or, avenue de l'Hippodrome, avenue Buyl, avenue du Pesage, square Marie-José), il est possible de créer une desserte provisoire, certes imparfaite, entre le haut de la ville, la place Flagey et le quartier du Solbosch. Cette ligne ne remplacerait pas la ligne 71, mais la soulagerait dans son tronçon central. Et son avantage serait indéniable : une mise en service à très brève échéance.

Enfin, la STIB prévoit prochainement le renouvellement des voies de trams sur l'avenue Louise.

Cette option de modification de la ligne 93 telle que décrite ci-dessus a-t-elle été étudiée par la STIB ? La STIB a-t-elle envisagé de profiter du renouvellement des voies sur l'avenue Louise pour

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De omleiding van tramlijn 93 die u zonet hebt beschreven, is een van de opties die momenteel door de MIVB en Brussel Mobiliteit bestudeerd worden met het oog op de toekomstige vertraming van buslijn 71. De regering zal voor het einde van het jaar een standpunt innemen. Ik zal de commissie op de hoogte houden van de voortgang van het dossier.*

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *We zijn benieuwd.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CIELTJE VAN ACHTER**

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

**betreffende "de vooruitgang in verband met
de mobiliteitsknoop rond Docks Brussel".**

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

prévoir une telle option ? Quelle est la position du gouvernement sur ce schéma visant à soulager le tronçon central de l'actuelle ligne 71 ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La proposition de déviation de la ligne 93 par la rue Lesbroussart, la place Flagey, l'avenue de l'Hippodrome et l'axe Buyl-Derby jusqu'à la place Marie-José fait évidemment partie des hypothèses étudiées à titre comparatif à l'éventuelle conversion en tram de la ligne 71.

Cette hypothèse de travail fait partie intégrante de l'étude en cours de réalisation par la STIB et Bruxelles Mobilité en vue d'une prise de position par le gouvernement avant la fin de cette année.

D'ici là, je reviendrai dans cette commission pour exposer ce qui sera fait à propos de la tramification de la ligne 71.

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

M. Marc Loewenstein (FDF).- Nous attendrons donc la fin de l'année pour connaître votre position sur cette question.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN
ACHTER**

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

**concernant "le problème de mobilité lié au
projet Docks Brussel et les progrès
enregistrés dans ce domaine".**

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Eindelijk staat het dossier van Docks Brussel nog eens op de agenda. De vorige keer antwoordde u me dat u nog geen informatie had en dat ik drie maanden moest wachten. Die zijn intussen voorbij en dus kom ik terug met een mondelinge vraag. Gezien het belang van het onderwerp, had ik u zelfs willen interpellieren, maar het is uiteindelijk toch een mondelinge vraag geworden.

Mijnheer de minister, de Raad van State heeft in zijn arrest van 24 februari 2015 felle kritiek geuit op het mobiliteitsaspect van de sociaal-economische vergunning voor Docks Brussel. De aanpak van de nakende mobiliteitsperikelen door de Brusselse regering overtuigt de Raad van State niet. Intussen is Docks Brussel al bijna helemaal af. Ik ben er gisteren nog met de wagen voorbijgereden.

Ook de argumentering van de regering in de loop van de procedure is tekenend en weinig overtuigend. Dat hoeft niet te verwonderen, want de regering lijkt de problemen te minimaliseren. Dat bleek ook uit uw antwoord in de commissievergadering van 2 maart 2015. Er worden nochtans 140.000 tot 155.000 bezoekers per week verwacht en bijna 22.000 verplaatsingen met de wagen op vrijdag. Uit het arrest leren we dat de Brusselse regering enkel op vrijdag een lichte stijging van het verkeer verwacht.

Ik citeer uit het arrest het standpunt van de regering (en dus niet dat van de rechters): "Daaruit blijkt dat enkel op vrijdag een beperkt verschil qua verkeersintensiteit moet worden verwacht. De bezoekers van het complex zullen hoe dan ook passanten zijn en de Lambermontlaan is nu al een drukke verkeersader met veel lawaai en filehinder". Voorts lees ik in de verdediging van de regering: "Het is niet onredelijk te stellen dat de verkeersstroom min of meer dezelfde zal blijven". Die bewering valt moeilijk te rijmen met de verwachte 140.000 à 155.000 bezoekers per week.

Tijdens de commissievergadering van 2 maart 2015 liet u weten dat u naar aanleiding van mijn dringende vraag aan minister-president Vervoort tijdens de plenaire vergadering van februari 2015 de administratie had gelast een nota op te maken met een overzicht van alle mobiliteitsvoorwaarden waaraan Docks Brussel moet voldoen, en welke daarvan afdwingbaar zijn. Ik denk daarbij aan de

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le dossier de Docks Brussel est enfin réinscrit à l'ordre du jour. Me voici donc de retour avec une question orale à ce sujet puisque vous ne disposiez pas des informations demandées voici trois mois.*

Dans son arrêt du 24 février 2015, le Conseil d'État émet de fortes critiques sur l'aspect de la mobilité dans le cadre du permis socio-économique octroyé à Docks Brussel, n'étant pas convaincu par l'approche du gouvernement bruxellois. Entre-temps, la construction du complexe est pratiquement achevée.

Le gouvernement semble minimiser les problèmes, comme le révèle aussi votre réponse en commission du 2 mars 2015. Pourtant, l'on escompte 140.000 à 155.000 visiteurs par semaine et près de 22.000 déplacements en voiture le vendredi. D'après l'arrêt, le gouvernement bruxellois prévoit une légère hausse du trafic, et ce, uniquement le vendredi. En outre, les visiteurs du complexe ne feraient que transiter sur le boulevard Lambermont qui est déjà une artère encombrée occasionnant beaucoup de bruit et d'embouteillages. Plus loin, le gouvernement ajoute qu'il n'est pas déraisonnable de penser que les flux de circulation demeureront plus ou moins identiques. C'est difficile à croire, compte tenu du nombre considérable de visiteurs annoncé.

En commission du 2 mars 2015, vous avez signalé, à la suite de ma question d'actualité au ministre-président Vervoort lors d'une séance plénière de février 2015, que vous aviez chargé l'administration de dresser un récapitulatif de toutes les conditions de mobilité imposées à Docks Brussel, dont celles présentant un caractère impératif, comme la rotonde ovale et l'accès à la gare de Schaerbeek. Cette note est-elle prête ? Si oui, pouvez-vous la commenter et nous la fournir ?

Vous vouliez également demander un état des lieux à l'administration afin de connaître les démarches restant à accomplir. Avez-vous reçu cet aperçu ? Pouvez-vous le commenter et nous le fournir ?

Quelle est votre analyse des problèmes de mobilité imminents posés par Docks Brussel ? Quelles conditions de mobilité ont-elles été associées à l'octroi des permis ? Quels engagements le gouvernement précédent a-t-il approuvés en

ovonde en de toegang tot het station van Schaarbeek. Is die nota intussen klaar? Zo ja, kunt u die toelichten en ons bezorgen?

Verder liet u ook weten dat u de administratie naar een stand van zaken wilde vragen om te weten welke stappen er nog gezet moeten worden. Hebt u dat overzicht intussen van uw administratie gekregen? Zou u het kunnen toelichten? Kunt u het ons bezorgen?

Uw beleidsdocumenten omvatten geen enkel antwoord op de mobiliteitsproblematiek rond Docks Brussel. Vandaar mijn vragen.

Wat is uw analyse van de nakende mobiliteitsproblematiek rond Docks Brussel? Welke mobiliteitsvoorwaarden werden er aan de verlening van de vergunningen gekoppeld (milieuvergunning, stedenbouwkundige vergunning enzovoort)? Welke engagementen op het vlak van mobiliteit heeft de vorige regering goedgekeurd? Welke engagementen op het vlak van mobiliteit heeft de projectontwikkelaar van Docks Brussel op zich genomen? Welke mobiliteitswerken hebt u in de begroting 2015 laten opnemen? Welke plant u voor 2016, gelet op het feit dat het complex tegen oktober 2016 de deuren zou openen?

Via brusselnieuws.be kwamen we op 19 juni al te weten dat er nutswerken worden uitgevoerd rond de Van Praetlaan. Kunt u die werken toelichten? Hebben de werken te maken met de voetgangers- en fietstunnel die zou komen op een plaats waar veel kabels van Belgacom liggen? Hoe zit het met het Observatorium van de Mobiliteit, dat alles zou moeten volgen en in kaart brengen? Hoe voert u de controle uit op alle maatregelen die genomen moeten worden?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - De aanwezigheid van twee tramlijnen, lijn 7 Heizel-Vanderkinderen en lijn 3 Esplanade-Churchill, zorgt ervoor dat Docks Brussel vlot bereikbaar is. De trams van lijn 7 rijden om de zes minuten, die van lijn 3 om de vijf minuten. Verzadiging is mogelijk, maar onwaarschijnlijk op korte termijn. Bovendien is capaciteitsuitbreiding niet gemakkelijk te realiseren.

Er is ook het nabijgelegen GEN-station van

matière de mobilité? Quels engagements le promoteur de Docks Brussel a-t-il pris en matière de mobilité? Quels travaux de mobilité avez-vous fait inscrire dans le budget 2015? Lesquels prévoyez-vous pour 2016, vu que le complexe devrait ouvrir ses portes en octobre 2016?

Le 19 juin, nous avons déjà pu lire sur brusselnieuws.be que des travaux d'utilité publique seront réalisés autour de l'avenue Van Praet. Ces travaux sont-ils liés au tunnel pour piétons et vélos? Qu'en est-il de l'Observatoire de la mobilité qui devrait tout recenser et suivre de près? Comment contrôlez-vous toutes les mesures qui doivent être adoptées?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Docks Brussel est facilement accessible au moyen des trams des lignes 7 et 3, qui passent toutes les 6 et 5 minutes. Une saturation de ces lignes est possible, mais improbable à court terme. En outre, l'augmentation de la capacité n'est pas facile à réaliser.*

Il y a aussi la station RER de Schaerbeek à proximité. Vous savez que nous insistons auprès du gouvernement fédéral pour que, lors du

Schaarbeek. U weet dat we er bij de federale overheid op aandringen om bij de uitbouw van het GEN het aantal treinen dat gebruikmaakt van de bestaande infrastructuur, te verhogen. We hopen dat dat zal leiden tot een aanzienlijke aanpassing in het Vervoersplan 2017 van de NMBS, dat enkele maanden na de geplande opening van Docks Brussel verwacht wordt.

Ik wil u dan ook vragen om in andere assemblees al uw invloed uit te oefenen.

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

We voeren een constructieve dialoog met de federale regering. Zonder de polemiek op te zoeken, zeg ik dat we allemaal moeten samenwerken, opdat er vanaf december 2017 veel meer treinen in het GEN-station van Schaarbeek zouden stoppen.

Ook voor de actieve modi is er potentieel, al is de situatie nog niet ideaal. Het is duidelijk dat de voetgangersverbinding tussen het station van Schaarbeek en Docks Brussel beter kan. Een van de mogelijkheden is de aanleg van een tunnel onder het station van Schaarbeek. De vorige regering heeft bij de verlening van de milieuvergunning beslist dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die tunnel niet hoeft te financieren. Die kosten zijn voor Infrabel.

U weet echter ook dat de veel te grote besparingen die de federale regering en Infrabel aan de NMBS opgelegd hebben, de aanleg van de tunnel in het gedrang kunnen brengen.

We hebben momenteel geen zicht op het definitieve investeringsprogramma, maar wij dringen er tijdens onze contacten met de federale overheid op aan om de tunnel aan te leggen.

De auto's die de stad binnenrijden, zorgen nu al voor een hoge verkeersdruk. In het kader van de invoering van eenrichtingsverkeer in de Van Ooststraat in Schaarbeek en van het verkeersplan dat daaruit voortvloeit, moeten we twee hypothesen bekijken. De eerste hypothese is de afschaffing van de rechtsaffer uit de richting van de Van Praetbrug naar de François-Joseph Navezstraat en de tweede wil hoger ingrijpen op de verkeersstromen ter hoogte van de Van Praetbrug. Dat wordt momenteel bekeken in het kader van de

développement du RER, le nombre de trains utilisant l'infrastructure existante soit augmenté. Nous espérons que cela conduira à un remaniement du plan de transport 2017 de la SNCB.

Je vous invite aussi à user de votre influence dans les autres assemblées.

(Remarques de Mme Van Achter)

Le dialogue avec le gouvernement fédéral est constructif. Nous devons tous contribuer à ce qu'à partir de décembre 2017, davantage de trains s'arrêtent à la station RER de Schaarbeek.

Il est clair que la liaison piétonne entre la gare de Schaarbeek et Docks Brussel peut être améliorée, par exemple en aménageant un tunnel sous la gare de Schaarbeek. Ces frais incombent à Infrabel, mais les économies drastiques que le gouvernement fédéral et Infrabel ont imposées à la SNCB pourraient compromettre cet aménagement.

Nous ne connaissons pas le programme d'investissement définitif, mais nous insistons auprès du gouvernement fédéral pour que le tunnel soit aménagé.

Dans le cadre de la mise à sens unique de la rue Van Oost à Schaarbeek et du plan de circulation qui en découle, deux hypothèses sont à l'étude. La première est la suppression du tourne-à-droite du pont Van Praet vers la rue François-Joseph Navez, et la deuxième est d'intervenir plus haut, à la hauteur du pont Van Praet.

Le permis d'environnement délivré à Docks Brussel comprend des outils de gestion de la mobilité. Comme je l'ai déjà signalé à ma collègue en charge de l'Environnement, et comme je le lui rappellerai en septembre, Bruxelles Environnement est responsable du suivi de ce permis. Mais le suivi ne sera effectif que lorsque Docks Brussel sera opérationnel. Nous sommes également impliqués dans le cadre de la politique globale de la mobilité.

L'Observatoire de la mobilité, qui doit être composé par Bruxelles Environnement, doit examiner les obligations de l'exploitant et proposer des solutions aux problèmes de mobilité.

werken rond de Van Ooststraat om de doorstroming van de tram daar te bevorderen in het kader van het Avantiprogramma.

De aan Docks Brussel afgegeven milieuvergunning omvat een aantal tools om de mobiliteit te beheren. Leefmilieu Brussel moet die vergunning opvolgen. Uiteraard zijn ook wij daarbij betrokken.

Het is ook Leefmilieu Brussel die het Observatorium van de Mobiliteit moet samenstellen, met vertegenwoordigers van mijn kabinet en de verschillende Brusselse instellingen, namelijk Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, Brussel Stedelijke Ontwikkeling, de gemeenten en de openbaarvervoermaatschappijen. Het observatorium moet de verplichtingen van de exploitant nagaan en oplossingen voor de mobiliteitsproblemen bestuderen en voorstellen.

Fietsenstallingen, de terugbetaling van het openbaar vervoer en de invoering van betalend parkeren voor auto's zijn maatregelen die de exploitant moet nemen.

De leveringen zullen buiten de spitsuren moeten gebeuren en enkel door gebruik te maken van de wegen die zijn aangeduid voor leveringen.

Ik heb er mijn collega bevoegd voor Leefmilieu al op gewezen en zal dat in september opnieuw doen: Leefmilieu Brussel moet voor de nodige follow-up instaan. De effectieve follow-up kan uiteraard maar gebeuren als Docks Brussel operationeel is.

Aan Docks Brussel is ook een bedrijfsvervoerplan opgelegd. Daarin zijn een aantal verplichtingen opgenomen, zoals het organiseren van bewustmakingsinitiatieven, het aanleggen van fietsenstallingen en het uitwerken van een actieplan voor vervuilingsspieken. Dat alles moet worden gevolgd.

De stedenbouwkundige vergunning omvat de aanleg van een ovonde loodrecht op het kruispunt van de Van Praetbrug en de Vilvoordselaan. Die moet volledig gefinancierd worden door Equilis, de projectontwikkelaar van de site. Voor zover ik weet, zal die dat ook effectief doen, met uitzondering van de verlichting omdat die sowieso vervangen moet worden en van de verkeerslichten omdat Brussel Mobiliteit over het nodige materiaal

Les mesures que l'exploitant doit prendre sont des parkings pour vélos, le remboursement du transport public et l'introduction du stationnement payant pour les voitures. En outre, les livraisons devront être faites en dehors des heures de pointe et par les seules routes désignées à cette fin.

Un plan de déplacements d'entreprise, qui comprend l'organisation de campagnes de sensibilisation, l'aménagement de parkings vélos et le développement d'un plan d'action pour les pics de pollution est également imposé à Docks Brussel.

Le permis d'urbanisme comprend l'aménagement d'un rond-point ovale au croisement du pont Van Praet et de l'avenue de Vilvorde, qui devra être entièrement financé par Equilis, le promoteur du site. Pour autant que je sache, il le réalisera, à l'exception de l'éclairage et des feux de circulation, qui doivent de toute façon être remplacés par Bruxelles Mobilité.

Les travaux d'utilité au pont Van Praet sont réalisés par les concessionnaires. Il n'y a donc pas de moyens spécifiques prévus pour le projet Docks Brussel.

beschikt. Er is dus niet in specifieke middelen voor het project Docks Brussel voorzien.

De nutswerken aan de Van Praetbrug worden uitgevoerd door concessiehouders waarvan het net langs die brug aanzienlijk is. Daar loopt de belangrijkste lijn van het Belgacomnetwerk en van een aantal gas- en waterleidingen.

Wat de controle op de naleving van de regels betreft, is Leefmilieu Brussel verantwoordelijk voor de follow-up van de milieuvergunning. Maar uiteraard zijn ook wij daarbij betrokken in het kader van het globale mobiliteitsbeleid.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben een beetje verrast. Het ziet er nog erger uit dan ik had gevreesd. Als ik het goed begrijp, omvatten de mobiliteitsvoorwaarden enkel fietsenstallingen, de terugbetaling van kaartjes van het openbaar vervoer en leveringen buiten de spits.

Verder hebt u de federale overheid opgelegd om een tunnel te bouwen.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat heeft de vorige regering gedaan.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat alles is dus opgenomen als voorwaarden in een mobiliteitsdossier dat voor een gigantische verkeersknoop zal zorgen, die trouwens nu al bestaat. Daarnaast komt er een ovonde die door Equilis gefinancierd moet worden. Dat is een lichtpunt, al ligt de ovonde er nog niet.

U zegt dat tram 3 en tram 7 aan Docks Brussel stoppen. Dat klopt, maar ik vraag me af hoe je van de tramhalte boven aan de brug bij Docks Brussel kunt geraken, want dat is niet gemakkelijk. Eerder was het de bedoeling om de haltes te verplaatsen, maar daar heb ik u niets meer over horen zeggen.

De Raad van State maakt zich zorgen en ook wij maken ons zorgen over de aanpak van de gewestregering. Er zijn geen middelen uitgetrokken en eigenlijk zijn er geen plannen om de mobiliteitsknoop te ontwarren.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Les conditions en matière de mobilité ne comprennent donc que quelques parkings pour vélos, le remboursement des cartes de transports publics et les livraisons en dehors des heures de pointe.*

À ces maigres conditions, il faut ajouter la demande de construction d'un tunnel aux autorités fédérales.

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *C'est le gouvernement précédent qui en est responsable.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Ce sont donc les seules conditions en matière de mobilité posées à ce dossier qui sera une source immense d'embarras de circulation. Le rond-point ovale financé par Equiris est une leueur d'espoir, mais il n'est pas encore installé.*

Les lignes 7 et 3 s'arrêtent effectivement à Docks Brussel, mais il n'est pas aisé d'y accéder depuis l'arrêt existant. Il avait été question de déplacer cet arrêt, mais vous n'en avez plus parlé.

Le Conseil d'État s'inquiète, tout comme nous, de l'approche du gouvernement régional. Aucun moyen ni plan n'est prévu pour résoudre les embouteillages.

De heer Pascal Smet, minister.- U bent wat te streng.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben helemaal niet te streng. Tramhaltes die moeilijk bereikbaar zijn en een GEN-station dat helemaal onbereikbaar is en waarvoor de federale overheid een tunnel moet aanleggen... Dat is toch geen serieuze aanpak van de mobiliteitsproblematiek!

De heer Pascal Smet, minister.- Wij voeren uit wat de vorige regering heeft beslist.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Kan daar niets meer aan gedaan worden?

De heer Pascal Smet, minister.- Het Observatorium van de Mobiliteit heeft de taak om alles in goede banen te leiden en bijkomende maatregelen voor te stellen als die nodig zijn.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het observatorium kan dus nog nieuwe voorwaarden opleggen?

De heer Pascal Smet, minister.- Het kan maatregelen voorstellen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Maar de procedures voor de milieuvergunning en dergelijke zijn nog hangende en op basis van wat ik vandaag hoor, kan ik me goed voorstellen dat de Raad van State zal oordelen dat de mobiliteit niet efficiënt aangepakt is.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ga niet vooruitlopen op wat de Raad van State beslist.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Vous êtes trop dure.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Absolument pas. Des arrêts de trams difficilement accessibles et une gare RER totalement inaccessible, pour laquelle les autorités fédérales doivent aménager un tunnel : ce n'est pas une approche sérieuse de la problématique de la mobilité !

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Nous suivons ce que le gouvernement précédent a décidé.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Ne peut-on rien y faire ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- L'Observatoire de la mobilité a pour mission de mettre tout en bonne voie et de prendre des mesures supplémentaires, le cas échéant.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- L'observatoire pourrait-il imposer de nouvelles conditions ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Il peut proposer des mesures.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Les procédures pour le permis d'urbanisme sont encore en cours. Sur la base de ce que j'entends aujourd'hui, je peux imaginer que le Conseil d'État considérera que l'approche en matière de mobilité n'est pas efficace.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je ne peux pas préjuger des décisions du Conseil d'État.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de infrastructuur voor elektrische wagens".

concernant "les infrastructures pour voitures électriques".

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

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Duurzame mobiliteit draagt bij tot een betere lucht- en levenskwaliteit in Brussel. De vermindering van de autodruk heeft daar een rechtstreekse invloed op. Ik sta er dan ook nog altijd achter om de autodruk te verminderen en de actieve modi te stimuleren, maar als het gebruik van de auto onvermijdelijk blijkt, moet dat wel zo milieuvriendelijk mogelijk gebeuren.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Je soutiens la diminution de la pression automobile et les modes actifs, mais lorsque l'usage de la voiture s'avère inévitable, il doit être le plus écologique possible.*

Hoewel ze de autodruk niet doen dalen, kunnen minder vervuilende auto's helpen bij het verbeteren van de luchtkwaliteit in Brussel. Er is op dat vlak nog veel werk aan de winkel. Daar heeft de Europese Commissie ons trouwens net op gewezen. Ook de autosector moet meer inspanningen leveren om minder vervuilende auto's te bouwen en het aanbod van elektrische auto's uit te breiden en te verbeteren.

Bien qu'elles ne fassent pas diminuer la pression automobile, des voitures moins polluantes contribuent à améliorer la qualité de l'air. Comme l'a fait remarquer la Commission européenne, il reste beaucoup à faire à ce niveau. Le secteur automobile doit également faire davantage d'efforts pour construire des voitures moins polluantes et améliorer l'offre de voitures électriques.

Elektrische wagens mogen dan al minder vervuilend zijn dan gewone, maar opdat iemand zo'n auto wil kopen, moet hij wel de garantie krijgen dat hij oplaadpunten zal vinden. Om de uitrol van elektrische auto's te bevorderen en garanderen, moeten er dus genoeg mogelijkheden zijn voor het herladen van de batterij.

Toutefois, pour acheter une voiture électrique, il faut avoir la garantie de pouvoir trouver des bornes de recharge. Il est donc indispensable, pour promouvoir et garantir l'extension des voitures électriques, d'avoir des possibilités de recharger les batteries en suffisance.

Een richtlijn van de Europese Commissie bepaalt dat er in België 21.000 laadpalen moeten komen. Ook deze regering zegt het gebruik van elektrische voertuigen te willen stimuleren door de privésector te steunen om te investeren in de plaatsing van zoveel mogelijk oplaadpalen over het volledige gewestelijke grondgebied.

D'après une directive de la Commission européenne, il faudrait 21.000 bornes de recharge en Belgique. Votre gouvernement affirme vouloir stimuler l'usage de véhicules électriques en soutenant les investisseurs privés pour qu'ils placent un maximum de bornes de recharge sur l'ensemble du territoire régional.

Uit bepaalde studies blijkt dat elektrische auto's weliswaar minder fijnstof uitstoten, maar dat de aanmaak van de gebruikte elektriciteit performant moet zijn, bijvoorbeeld door het gebruik van hernieuwbare energie.

Les voitures électriques rejettent moins de particules fines, mais il faut aussi que la production de l'électricité utilisée soit performante, par exemple via le recours aux énergies renouvelables.

Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel hebben een studie laten uitvoeren in verband met de impact van elektrische en door aardgas aangedreven voertuigen, waarvan de conclusies inmiddels beschikbaar zouden moeten zijn.

Quelles sont les conclusions de l'étude relative à l'impact des voitures électriques et au gaz naturel commandée par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ? Quelles mesures doivent-elles être prises ? Comment rejoignent-elles le projet BruCel.net ?

Combien de bornes de recharge compte actuellement la Région ? Combien sont-elles accessibles au public ? Combien sont-elles

Wat zijn de conclusies van de studie? Welke maatregelen moeten er genomen worden? Hoe sluiten die aan bij het project BruCel.net?

Hoeveel laadpalen telt het gewest op dit moment? Hoeveel zijn er publiek toegankelijk? Hoeveel worden er door hernieuwbare energie bevoorraad? Hoe ver staat het globale project BruCel.net?

Hoe wordt de privésector gesteund voor het plaatsen van oplaadpalen? Hoeveel bedraagt het budget voor die steunmaatregelen? Om hoeveel palen gaat het en zijn die ook publiek toegankelijk, en niet alleen voor de medewerkers van het eigen bedrijf?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De studie is nog aan de gang. De conclusies verwachten wij kort na het reces, in september 2015. Ik kan vandaag dus nog niet vooruitlopen op de conclusies van de 'Comparative Energy and Environmental Analysis of Alternative Vehicle Technologies'. Zodra die in ons bezit zijn, zullen wij ze lezen, analyseren en in deze commissie bespreken.

Op deze studie zal ongetwijfeld een nieuwe studie moeten volgen, namelijk over de uitvoering en praktische aanpak om elektrische oplaadpunten in Brussel te installeren. Het is immers onze bedoeling om in het hele gewest op gemeente- en gewestwegen een uniform netwerk van laadpalen uit te bouwen.

Op dit ogenblik telt het gewest een vijftiental openbare laadpunten. Er zijn er in verscheidene Totalstations, op sommige door Interparking beheerde openbare parkings, op parkings van grootwarenhuizen, en aan de Bolivarlaan is er een dat ook door taxichauffeurs wordt gebruikt.

U weet dat mijn administratie met elektrische wagens rijdt. In het CCN-gebouw zijn er oplaadpunten geïnstalleerd. Ikzelf heb ook een elektrische wagen die ik in het stopcontact van de garage in het CCN-gebouw stop. Het is een hybride wagen, dus ik kan ook opladen wanneer de wagen rijdt. Voor de geïnteresseerden, het is een Audi A3 Hydron, een kleine stadswagen. Ik ben er heel tevreden over.

approvisionnées en énergie renouvelable ? Où en est le projet BruCel.net ?

Comment le placement de bornes de recharge par le secteur privé est-il soutenu ? Avec quel budget ? Combien de bornes sont-elles concernées ? Sont-elles accessibles au public ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'étude 'Comparative Energy and Environmental Analysis of Alternative Vehicle Technologies' est encore en cours. Nous en attendons les conclusions pour septembre 2015. Dès que nous en disposerons, nous les analyserons et nous en discuterons dans cette commission.*

Après cette étude, il en faudra certainement une autre plus pratique pour l'installation des bornes de recharge électriques à Bruxelles. Il entre en effet dans nos intentions de développer un réseau uniforme de bornes sur les voiries régionales et communales de l'ensemble de la Région.

La Région compte actuellement une quinzaine de points de recharge publics, disposés dans des stations Total, des parkings publics gérés par Interparking et des parkings de supermarchés. Un point de recharge situé sur le boulevard Simon Bolivar est aussi utilisé par les chauffeurs de taxi.

Vous savez que mon administration roule en voiture électrique. Des points de recharge sont aussi installés dans le bâtiment du CCN. Par ailleurs, les voitures hybrides se rechargent également quand elles roulent.

Le projet BruCel.net, qui réunit une quinzaine de partenaires publics et privés, propose également de placer des bornes de recharge publiques. Elles fonctionneraient avec des abonnements. Nous devons encore examiner si nous pouvons accéder à cette demande. Dans une perspective de

Ook het project BruCel.net, dat een vijftiental openbare en privépartners samenbrengt, stelt voor om laadpalen voor openbaar gebruik te plaatsen. Zij zouden met oplaadabonnementen werken. Wij moeten nog nagaan of wij op dat verzoek kunnen ingaan, want wij moeten vermijden dat in het Brussels Gewest iedereen oplaadpunten begint te installeren. Wij willen dat in de toekomst meer stroomlijnen. Het dossier zal in de loop van de volgende maanden en jaren verder uitgewerkt worden. Het is de bedoeling om de laadpalen voor het einde van de legislatuur effectief op ons grondgebied te hebben geïnstalleerd.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik dacht dat de studie al afgerond was. Ik zal mijn vraag in september opnieuw stellen.

De regering moet er inderdaad voor zorgen dat er een uniform systeem wordt uitgerold, om wildgroei te vermijden.

Anderzijds is het niet nodig dat de overheid zelf laadpalen plaatst, net zoals zij geen benzinestations inricht. Het is belangrijker dat zij een kader voor elektrische wagens schept, zodat initiatiefnemers weten waar zij aan toe zijn. De sector wacht ongetwijfeld op een duidelijk reglementair kader.

Nemen de auteurs van de studie, met het oog op uniformiteit, ook met de autoproducenten contact op? Die zitten immers evenmin op een lijn?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- We kunnen ervoor zorgen dat de laadpalen met verschillende standaardplugs gebruikt kunnen worden.

- *Het incident is gesloten.*

rationalisation, nous devons en effet éviter que tout le monde se mette à installer des bornes de recharge en Région bruxelloise. Notre objectif est d'avoir installé les bornes de recharge sur le territoire de la Région d'ici la fin de la législature.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Je pensais que l'étude était achevée. Je poserai à nouveau ma question en septembre.*

Le gouvernement doit effectivement veiller à ce que le système soit uniforme et éviter un développement sauvage. Cependant, les pouvoirs publics ne doivent pas placer eux-mêmes des bornes de recharge, mais élaborer un cadre pour que le secteur sache à quoi s'en tenir.

Les auteurs de l'étude contactent-ils aussi les constructeurs automobiles ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Nous veillerons à ce que les bornes de recharge puissent être utilisées avec différentes fiches standard.*

- *L'incident est clos.*