



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 4 MAI 2016**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 4 MEI 2016**

—

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/>

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/>

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	8	INTERPELLATIES	8
Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	8	Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	8
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2015".		betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de MIVB-gebruikers voor 2015".	
Interpellation jointe de M. Jamal Ikazban,	8	Toegevoegde interpellatie van de heer Jamal Ikazban,	8
concernant "le baromètre de satisfaction 2015 de la STIB et les défis lancés par la perturbation de la mobilité en surface".		betreffende "de tevredenheidsbarometer 2015 van de MIVB en de uitdagingen ten gevolge van de verstoorde bovengrondse mobiliteit".	
Discussion - Orateurs :	11	Bespreking - Sprekers:	11
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)	
Interpellation de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	15	Interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	15
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les suites de l'appel à intérêt aux fournisseurs de bus électriques".		betreffende "de reacties op de oproep tot gegadigden aan leveranciers van elektrische bussen".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge	15	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	15
concernant "la nouvelle commande de bus par la STIB".		betreffende "de nieuwe bestelling van bussen door de MIVB".	

Discussion - Orateurs :	21	Bespreking - Sprekers:	21
M. Bruno De Lille (Groen) M. Paul Delva (CD&V) M. Ridouane Chahid (PS) M. Pascal Smet, ministre Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) Mme Céline Delforge (Ecolo)		De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Paul Delva (CD&V) De heer Ridouane Chahid (PS) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Interpellation de M. Julien Uyttendaele	37	Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele	37
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la qualité de l'air dans les stations de métro et prémétro".		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de luchtkwaliteit in de metro- en premetrostations".	
Discussion - Orateurs :	40	Bespreking - Sprekers:	40
M. Pascal Smet, ministre M. Julien Uyttendaele (PS)		De heer Pascal Smet, minister De heer Julien Uyttendaele (PS)	
Interpellation de Mme Fatoumata Sidibé	42	Interpellatie van mevrouw Fatoumata Sidibé	42
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique, et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les femmes, la sécurité et le sentiment d'insécurité dans l'espace public".		tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studenten-aangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid, en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "vrouwen, veiligheid en het onveiligheidsgevoel in de openbare ruimten".	
Interpellation de M. Benoît Cerexhe	43	Interpellatie van de heer Benoît Cerexhe	43
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la création de trois lignes de tram interrégionales et l'application du principe de		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de aanleg van drie intergewestelijke tramlijnen en de toepassing	

réciprocité".		van het principe van wederkerigheid".	
Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,	43	Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,	43
concernant "l'élargissement du ring".		betreffende "de verbreding van de Ring".	
Interpellation jointe de M. Paul Delva,	43	Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	43
concernant "les travaux sur le ring de Bruxelles (RO), le Brabantnet et les autoroutes pour vélos".		betreffende "de werken aan de RO, het Brabantnet en de fietsnelwegen".	
Interpellation jointe de M. Marc Loewenstein,	43	Toegevoegde interpellatie van de heer Marc Loewenstein,	43
concernant "la concertation interrégionale, de la mobilité à la Stratégie 2025".		betreffende "het interregionaal overleg, van de mobiliteit tot de Strategie 2025".	
Discussion conjointe - Orateurs :	56	Samengevoegde bespreking - Sprekers:	56
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR) M. Pascal Smet, ministre M. Mohamed Ouriaghli (PS) Mme Annemie Maes (Groen) M. Marc Loewenstein (DéFI) M. Benoît Cerexhe (cdH) M. Bruno De Lille (Groen) M. Paul Delva (CD&V)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) De heer Pascal Smet, minister De heer Mohamed Ouriaghli (PS) Mevrouw Annemie Maes (Groen) De heer Marc Loewenstein (DéFI) De heer Benoît Cerexhe (cdH) De heer Bruno De Lille (Groen) De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de Mme Simone Susskind	69	Interpellatie van mevrouw Simone Susskind	69
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'information donnée aux usagers de la STIB en cas de déviations"		betreffende "de informatie voor de MIVB-reizigers bij omleidingen".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	69	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	69
concernant "la gestion des chantiers d'envergure par la STIB, en ce compris les conséquences pour ses propres usagers".		betreffende "het beheer van de grootschalige werken door de MIVB, met inbegrip van de gevolgen voor haar eigen gebruikers".	

Discussion - Orateurs :	72	Bespreking - Sprekers:	72
M. Mohamed Ouriaghli (PS) M. Pascal Smet, ministre Mme Céline Delforge (Ecolo)		De heer Mohamed Ouriaghli (PS) De heer Pascal Smet, minister Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
QUESTIONS ORALES	76	MONDELINGE VRAGEN	76
Question orale de M. Marc Loewenstein	76	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	76
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'exploitation du réseau SNCB par la STIB ou un opérateur privé conventionné".		betreffende "de exploitatie van het NMBS-net door de MIVB of door een geconventioneerde privéoperator".	
Question orale de Mme Evelyne Huytebroeck	78	Mondelinge vraag van mevrouw Evelyne Huytebroeck	78
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la pollution dans les tunnels".		betreffende "de verontreiniging in de tunnels".	
Question orale de Mme Céline Delforge	81	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	81
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'adoption du Plan régional de mobilité".		betreffende "de goedkeuring van het Gewestelijke Mobiliteitsplan".	
INTERPELLATIONS	83	INTERPELLATIES	83
Interpellation de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	83	Interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	83
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement		tot de heer Pascal Smet, minister van de	

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

concernant "la signalisation des problèmes de circulation et des travaux en cours à Bruxelles".

Interpellation de M. Paul Delva

83

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

concernant "l'Agence régionale du stationnement parking.brussels".

Interpellation de M. Paul Delva

84

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

concernant "le plan de stationnement du centre-ville".

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de melding van verkeersproblemen en werken in Brussel".

Interpellatie van de heer Paul Delva

83

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

betreffende "het gewestelijk parkeeragentschap parking.brussels".

Interpellatie van de heer Paul Delva

84

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

betreffende "het parkeerplan voor het stadscentrum".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2015".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN

concernant "le baromètre de satisfaction 2015 de la STIB et les défis lancés par la perturbation de la mobilité en surface".

M. le président.- En raison de l'absence de M. Gaëtan Van Goidsenhoven, excusé, l'interpellation principale est considérée comme retirée et l'interpellation jointe devient l'interpellation principale.

La parole est à M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban (PS).- À la suite de la publication du baromètre de satisfaction 2015 de la STIB, largement commenté le 9 mars par nos médias, j'ai eu envie de partager avec vous cette satisfaction, mais également quelques interrogations quant aux nouveaux défis qui se profilent pour la société de transport.

En effet, dans ce parlement sont souvent pointés les anomalies et les dysfonctionnements. Il me semble donc salutaire de pouvoir parfois se réjouir également.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de MIVB-gebruikers voor 2015".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "de tevredenheidsbarometer 2015 van de MIVB en de uitdagingen ten gevolge van de verstoorde bovengrondse mobiliteit".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, die verontschuldigd is, wordt de hoofdinterpellatie geacht te zijn ingetrokken en de toegevoegde interpellatie wordt de hoofdinterpellatie.

De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- De tevredenheidsbarometer 2015 die de MIVB publiceert, bevat mooie cijfers. Toch tekent zich ook een aantal vragen af rond de nieuwe uitdagingen voor de vervoersmaatschappij.

Uit de recentste cijfers, die tussen oktober en december 2015 door een onafhankelijk bureau bij 8.200 reizigers (waarvan 25% pendelaars) verzameld werden, blijkt dat het aantal reizen bij de MIVB met 5 miljoen is gestegen tot 370 miljoen. De maatschappij krijgt van de reizigers een

Tout d'abord, arrêtons-nous sur ce beau bulletin puisque, selon les derniers chiffres collectés d'octobre à décembre 2015 auprès de 8.200 usagers (dont 28% de navetteurs), par un bureau dont il est important de souligner l'indépendance, la STIB a vu ses voyages augmenter de 5 millions pour atteindre 370 millions, et s'est vu octroyer une moyenne de 7/10. C'est sa toute première distinction après les hausses enregistrées depuis 2013.

Si les trois modes de transport ont progressé dans le service rendu à la clientèle, le métro est en tête du peloton, rejoint pour la première fois par le tram, grâce à l'introduction du T3000 et à l'augmentation des fréquences. La plus forte progression enregistrée dans ce baromètre de satisfaction est celle du bus dont la capacité totale du réseau a augmenté de 20% dès la fin de 2014.

Pour le métro, les travaux de rénovation de trois stations de métro importantes (Arts-Loi, Schuman et Rogier) sont enfin terminés, à la plus grande satisfaction des voyageurs. Ces voyageurs se disent particulièrement satisfaits des dispositifs électroniques les informant du temps d'attente puisque les 200 nouveaux appareils qui sont venus renforcer les 450 existants obtiennent une note de 8,2/10.

Par ailleurs, le comportement du personnel de la STIB est apprécié positivement : les chauffeurs ont une moyenne de 6,8/10, les contrôleurs, de 6,9/10, et les employés aux guichets, de 7,2/10.

Tout cela est donc très positif pour notre STIB, d'autant que les priorités des usagers restent le confort, les correspondances et la ponctualité.

Quant au sentiment de sécurité, il est généralement en augmentation, surtout en soirée, même si 5,5/10 reste une note beaucoup trop basse.

Un petit bémol se constate cependant au niveau des escalators et autres ascenseurs qui ont vu leur cote de popularité diminuer légèrement. Des collègues vous avaient d'ailleurs interpellé à ce sujet, ici même, en octobre et en février. On en reparlera très certainement dans les prochaines semaines, car les escalators et ascenseurs sont régulièrement en panne à certains endroits. Ils restent en panne longtemps et aucune indication ne permet de savoir quand ils seront réparés. A fortiori - je l'ai encore

gemiddeld cijfer van 7/10.

De klantentevredenheid is over zowel tram, bus als metro toegenomen. De metro en de tram staan samen op kop. Ongetwijfeld hebben de ingebruikname van de T3000 en de toegenomen frequentie het comfort van de tramreiziger verhoogd. De sterkste stijging is echter voor de bus. Het busnetwerk zag zijn totale capaciteit dan ook met 20% toenemen sinds 2014.

Tot grote tevredenheid van de reizigers werden de renovatiewerken in drie grote metrostations afgerond. De reizigers zijn vooral tevreden over de elektronische informatieborden waarop de wachttijden geafficheerd zijn. Ze krijgen een 8,2/10.

Daarnaast krijgt ook het MIVB-personeel een positieve beoordeling voor zijn houding: de chauffeurs krijgen gemiddeld 6,8/10, de controleurs 6,9/10 en de loketbedienden 7,2/10.

Het veiligheidsgevoel neemt toe, maar 5,5/10 blijft wel een veel te laag cijfer.

Over de roltrappen en de liften zijn de reizigers heel wat minder tevreden. Op bepaalde plaatsen zijn die regelmatig langdurig buiten gebruik. Bovendien staat nergens aangegeven wanneer ze weer zullen werken. Voor gehandicapten of voor wie een kinderwagen of een boodschappenwagentje bij zich heeft, is het bijzonder moeilijk om de vaste trap te gebruiken. Waar de roltrap of lift defect is, zou de MIVB personeel moeten inzetten om die reizigers te helpen.

Eén ondervraagde op vier vindt dat de verplaatsingen met de MIVB vlotter verlopen, maar tegelijkertijd is 38% van mening dat de Brusselse mobiliteit over het algemeen verslechterd is. Nochtans vond de bevraging nog voor de sluiting van de tunnels plaats.

De problemen met de tunnels plaatsen de MIVB voor nieuwe uitdagingen. Het is goed dat steeds meer Brusselaars de auto voor het openbaar vervoer ruilen, maar het gevolg is wel dat sommige metrostellen overvol zitten, waardoor reizigers lang moeten wachten voor ze de metro kunnen nemen.

constaté récemment - il est très difficile pour des personnes à mobilité réduite, des personnes avec des poussettes ou des caddys de monter et de descendre les escaliers. Sans doute serait-il important de mettre du personnel à disposition pour aider ces usagers.

Par ailleurs, si plus d'un sondé sur quatre estime que la mobilité avec la STIB s'est améliorée, pas moins de 38% trouvent que, de manière générale, la mobilité à Bruxelles s'est dégradée sur la même période. Pourtant, c'était bien avant les problèmes de bouchons énormes rencontrés en surface à la suite de la fermeture de certains tunnels.

Après avoir dressé le tableau de la cuvée 2015 de la STIB, avec des félicitations amplement méritées, on ne peut faire abstraction des défis que les problèmes de vétusté de nos tunnels font déjà porter sur la STIB. S'il est rassurant de voir de plus en plus de citoyens recourir aux transports en commun à la place de la voiture, la conséquence est que certaines rames de métro sont anormalement bondées, obligeant de nombreux usagers à laisser passer un, deux, voire trois métros avant d'embarquer, et je doute que l'indicateur confort soit au même niveau.

Cette situation démontre le report de charge important sur les transports publics. Quelles sont les lignes les plus affectées par les travaux relatifs aux tunnels ? Quelles mesures sont-elles prévues au sein de la STIB pour répondre à l'explosion de la demande sur ces lignes ? La STIB est-elle en mesure d'augmenter suffisamment les fréquences ou le nombre de véhicules en circulation aux heures de pointe ?

Des mesures spécifiques, comme des panneaux d'affichage visant à faire connaître la plus-value des lignes de transport en commun par rapport à la voiture, sont-elles prévues à destination des navetteurs bloqués dans les bouchons ? Enfin, tous ces escalators, ces ascenseurs en panne donnent une mauvaise image de nos transports publics. Des plans de rénovation sont certainement prévus, mais n'est-il pas possible au moins d'indiquer plus ou moins, avec des panneaux, quand l'escalator sera réparé, pour permettre aux gens de prendre leurs dispositions, et d'avoir éventuellement du personnel étudiant pour aider les usagers les plus faibles à monter et descendre les escaliers ?

Op welke lijnen is het aantal reizigers het sterkst toegenomen door de werken aan de tunnels? Welke maatregelen neemt de MIVB om de toegenomen vraag aan te kunnen? Kan de MIVB de frequentie of het aantal voertuigen tijdens de piekuren voldoende opdrijven?

Overweegt u om borden te laten plaatsen die autobestuurders die in de file vastzitten, op het comfort van het openbaar vervoer wijzen?

Ten slotte zijn er nog de defecte roltrappen en liften, die het Brusselse openbaar vervoer een slecht imago bezorgen. De renovatieplannen liggen ongetwijfeld al klaar, maar kan de MIVB in afwachting geen bordje hangen waarop reizigers informatie krijgen over het moment waarop de trap of lift weer zal werken, zodat ze hun voorzorgen kunnen nemen? Waarom schakelt de MIVB geen jobstudenten in om zwakkere reizigers te helpen bij het gebruik van de vaste trap?

Discussion

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je voulais d'abord excuser M. Van Goidsenhoven. Je remarque aussi que deux questions importantes n'ont pas été soulevées par M. Ikazban. Le score de 2015 ne risque-t-il pas de stagner, voire de régresser en 2016 vu qu'aucun nouveau matériel ne sera mis en service sur le réseau ?

Quelle explication pouvez-vous donner à la diminution du nombre de personnes ayant participé à l'enquête ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La livraison de manière significative et visible de nouveaux véhicules plus modernes et plus confortables a sans doute influencé positivement le niveau de satisfaction des clients de la STIB en 2015.

S'il est vrai que l'année 2016 ne verra pas de mise en service de nouveau matériel, en revanche, l'augmentation des fréquences de passage se poursuit toujours. La taille de la flotte étant constante, les augmentations de cette année toucheront exclusivement les périodes hors pointe : heures creuses, soirée, week-end, vacances scolaires. Les voyageurs sont également en attente de meilleures fréquences à ces moments. Les nombreuses améliorations déjà en service depuis le mois de février 2016, ainsi que celles qui suivront en septembre 2016, contribueront à améliorer la satisfaction des utilisateurs.

Si l'on examine en détail les informations récoltées lors de l'enquête de satisfaction 2015, diverses informations peuvent être dégagées. Mais je voudrais d'abord rappeler que nous allons acheter 235 bus hybrides, que nous préparons le cahier de charges pour de nouveaux trams et de nouvelles rames de métro... J'espère que nous pourrions proposer un nouveau type de tram pour la fin de la législature. Nous allons consulter le marché et voir qui emporte l'appel d'offres.

Avec la société Bombardier, il est vrai que notre parc de trams est assez homogène. Mais s'il s'agit d'une autre société ou si c'est encore Bombardier, il n'est pas certain que cette dernière propose le

Bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Loopt de MIVB niet het risico dat de score van 2015 in 2016 stagneert of zelfs daalt, aangezien er geen nieuw materieel in gebruik genomen wordt?*

Hoe verklaart u dat er minder reizigers aan de enquête hebben deelgenomen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De ingebruikname van moderne, comfortabele voertuigen heeft de klanttevredenheid in 2015 zonder enige twijfel beïnvloed.*

In 2016 komen er geen nieuwe voertuigen op het net, maar de frequentie wordt buiten de piekuren wel opgetrokken en daar zitten de reizigers evengoed op te wachten. De MIVB voerde in februari al heel wat verbeteringen door en zal dat in september nog eens doen. Daardoor zal de klanttevredenheid verder toenemen.

Uit de gegevens die de tevredenheidsenquête van 2015 opleverde, kunnen we heel wat opmaken.

Maar eerst en vooral wil ik melden dat de MIVB 235 nieuwe bussen zal aankopen en dat er een bestek voor nieuwe trams en metrostellen in de maak is. Hopelijk kan ik tegen het einde van de regeerperiode een nieuw type tram voorstellen.

De nieuwe bussen zijn gepland in 2018 en de nieuwe tram- en metrostellen in 2019.

même matériel. Du nouveau matériel va donc arriver en 2018 pour les bus et en 2019 pour les trams et les métros.

M. le président.- Ce sera donc avant le RER.

(Sourires)

M. Pascal Smet, ministre.- Probablement.

Si l'on examine en détail les informations récoltées lors de l'enquête de satisfaction 2015, les informations qui peuvent être dégagées sont claires. Le niveau de satisfaction est plus élevé auprès des clients de la STIB résidant en Flandre (7,2/10) et Wallonie (7,1/10) qu'auprès des Bruxellois (6,9/10). Pourtant, les Flamands sont souvent critiques, voire trop...

À Bruxelles, les niveaux de satisfaction les plus élevés sont obtenus à Anderlecht (7,3/10), Molenbeek (7,2/10) et Woluwe-Saint-Lambert (7,1/10). Les niveaux les moins élevés sont obtenus à Ixelles (6,6/10), Forest (6,7/10), Bruxelles-Ville et Saint-Gilles (6,8/10).

La diminution du nombre de participants à l'enquête s'explique par la fermeture du réseau à la suite du relèvement du niveau d'alerte terroriste et du lockdown en novembre dernier, c'est-à-dire lors de l'enquête qui s'est déroulée du 26 octobre 2015 au 1er décembre 2015. L'effet Paris se fait donc déjà sentir.

Les enquêtes par téléphone ont été suspendues à la suite du lockdown et sur les 3.000 enquêtes par téléphones prévues, un peu plus de 2.000 ont été réalisées. Pour la partie en ligne de l'enquête, cette enquête était, par défaut, moins visible sur le site internet où les informations réseaux primaient à cette période. Le nombre d'enquêtes complétées en ligne après le 20 novembre a donc diminué, avec seulement 565 enquêtes remplies après cette date.

La fermeture partielle de 2 tunnels routiers a eu au début un impact négatif sur la fluidité des lignes de surface de la STIB, suite au report de trafic vers les voies et carrefours en surface. Il s'agissait principalement des lignes de tram 92, 93, 94 et 97 qui empruntent le goulet Louise et des lignes de bus 27 et 80 à proximité du rond-point Montgomery.

De voorzitter.- Dat is nog voor het GEN.

(Vrolijkheid)

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

Uit de gedetailleerde analyse van de enquête blijkt dat de tevredenheid hoger is bij MIVB-klienten die in Vlaanderen (7,2/10) en Wallonië (7,1/10) wonen dan bij Brusselaars (6,9/10). Nochtans zijn de Vlamingen erg kritisch en soms zelfs te kritisch ...

In Brussel worden de beste scores behaald in Anderlecht (7,3/10), Molenbeek (7,2/10) en Sint-Lambrechts-Woluwe (7,1/10). De laagste scores zijn voor Elsene (6,6/10), Vorst (6,7/10), Brussel-Stad en Sint-Gillis (6,8/10).

De daling van het aantal deelnemers valt toe te schrijven aan de sluiting van het net tijdens het terreuralarm en de lockdown van november 2015, die midden in de enquêteperiode vielen.

De lockdown leidde ook tot de opschorting van de telefonische enquêtes. Van de 3.000 geplande gesprekken werden er iets meer dan 2.000 gevoerd. De enquête was bovendien minder zichtbaar op de website omdat er voorrang gegeven werd aan informatie over de lockdown en de dienstverlening. Na 20 november werden er nog slechts 565 online enquêtes ingevuld.

De gedeeltelijke sluiting van twee autotunnels had in eerste instantie negatieve gevolgen voor de doorstroming op de bovengrondse MIVB-lijnen. Vooral tramlijnen 92, 93, 94 en 97, die door de Louizaflessenhals moeten, en buslijnen 27 en 80 in de buurt van Montgomery werden getroffen.

Tramlijn 81 moest tijdelijk ingekort worden om te vermijden dat de tram over de Montgomerytunnel moest en daar in de opstopping terecht kwam. Onder andere de gedeeltelijke sluiting van de Louizarotonde heeft de verkeersdoorstroming verbeterd.

Een ander rechtstreeks gevolg is dat meer tram-, bus- en autogebruikers met de metro zijn gaan

La ligne de tram 81 a dû être raccourcie temporairement pour ne plus passer au-dessus du tunnel Montgomery, mais également pour éviter de trop pénaliser cette ligne par les reports de trafic empruntant la voie de surface. Quelques dispositifs correcteurs ont été mis en service par la suite, comme une fermeture partielle du rond-point Louise, afin d'augmenter la fluidité du trafic.

L'autre impact direct est le report de voyageurs vers les axes souterrains, que ce soit le fait d'utilisateurs des trams et bus ou d'automobilistes. Ceci a amené un surcroît de clientèle sur les axes de métro ou de prémétro.

Il est difficile de mesurer l'ampleur de ce report modal, dans la mesure où, peu de temps après, il y a eu les attentats du métro, qui ont eu l'effet inverse, à savoir de détourner une partie des clients des axes souterrains.

La STIB utilise actuellement son parc de véhicules au maximum des possibilités pendant les heures de pointe.

Par ailleurs, les arrêts Louise et Montgomery correspondent déjà aux endroits où la fréquentation est maximale sur les axes souterrains, à savoir la partie de la ligne où la capacité disponible est déjà entièrement consommée. C'est ce qui explique que, comme vous l'avez observé, les voyageurs sont parfois contraints de devoir laisser passer un véhicule plein avant de pouvoir embarquer. Ceci démontre une fois de plus qu'il est essentiel de réaliser les investissements visant à augmenter rapidement le nombre de métros, trams et bus, mais aussi de construire les dépôts destinés à les accueillir. Vous savez que le gouvernement a décidé de consacrer un budget de 5,2 milliards d'euros pour réaliser ces investissements.

Concernant les escalators, il y a tout un programme d'investissements qui s'étale de 2016 à 2025. On va investir plus de 7,5 millions d'euros, soit près de 79 millions d'euros en 10 ans, pour remplacer à peu près tous les escalators.

Il faut cependant parfois déplorer des actes de vandalisme, des personnes s'amusant à pousser sur le bouton d'alarme. Dans certains cas, l'escalator peut être redémarré à distance, à partir d'un centre technique. Pour les escalators plus anciens, ce n'est pas possible. Les nouveaux escalators pourront

reizen, wat tot een stijging van het gebruik van de metro en premetro heeft geleid.

Het is moeilijk om de omvang van die overstap te meten omdat niet veel later de aanslagen plaatsvonden, wat dan weer het omgekeerde effect had.

De MIVB zet haar vloot maximaal in tijdens de spits.

Aan de ondergrondse haltes Louiza en Montgomery is het gebruik van het openbaar vervoer het grootst. Daardoor moeten reizigers soms een metrostel laten voorbijrijden vooraleer ze kunnen instappen. We moeten dan ook snel in meer metrostellen, trams, bussen en remises investeren. U weet dat de regering daar 5,2 miljard euro voor uittrekt.

In nieuwe roltrappen wordt er 79 miljoen euro geïnvesteerd, gespreid over de periode 2016-2025.

De roltrappen komen helaas soms tot stilstand omdat vandalen de alarmknop indrukken. In een aantal gevallen kan zo'n roltrap vanop afstand opnieuw in werking gesteld worden, maar bij oudere exemplaren is dat niet het geval. Niet-werkende roltrappen zijn dus niet altijd het gevolg van technische problemen.

Over het algemeen stijgt de tevredenheid, wat aantoont dat investeringen in openbaar vervoer neerkomen op investeringen die de reiziger gelukkiger maken.

tous être redémarrés à distance. Le non-fonctionnement des escalators n'est donc pas toujours dû à des problèmes techniques. On constate le même phénomène avec la signalétique : la STIB place des indications dans les stations de métro qui, bizarrement, disparaissent le soir.

Globalement, nous pouvons saluer l'amélioration du niveau de satisfaction. Cela montre que l'investissement dans les transports en commun est un investissement dans la ville et le bonheur des gens.

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Votre réponse démontre bien que la politique de mobilité doit se faire de manière globale et que tous les éléments sont interdépendants. Vous êtes confronté à toute une série d'impératifs et vous nous avez répondu assez clairement à cet égard.

En ce qui concerne les escalators, il y a sans doute des actes de vandalisme, mais la plupart des escalators que j'ai vus en panne n'ont pas fait l'objet de pareils actes. Par exemple, lorsque vous aviez lancé le système Villo, beaucoup de personnes avaient prédit qu'il y aurait beaucoup de vandalisme, dans certaines communes plus qu'ailleurs. Or, ce n'est pas du tout le cas.

J'insiste donc fortement pour que, d'ici à la réparation ou au remplacement de ces escalators, du personnel puisse être mis à disposition des voyageurs pour les aider. Le jeudi, jour du marché à Molenbeek-Saint-Jean, certains usagers sont vraiment en souffrance pour monter et descendre les escaliers. Heureusement que la solidarité joue, mais il n'y a pas toujours beaucoup de monde. Pourquoi ne pas engager des étudiants pour ce faire dans les semaines prochaines ?

Je sais que vous êtes un grand amoureux de la modernisation et de la modernité...

M. Pascal Smet, ministre.- Pas à n'importe quel prix !

M. Jamal Ikazban (PS).- Vous m'enlevez les mots de la bouche ! Peut-être qu'un jour, nous pourrions disposer d'une application ou d'un panneau qui indique que tel métro ou tel tram en approche est bondé ou rempli à moitié. Quand les usagers sont

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Uit uw antwoord blijkt duidelijk dat het mobiliteitsbeleid globaal gevoerd moet worden. De roltrappen staan soms misschien stil ten gevolge van vandalisme, maar vaak zijn er andere oorzaken.*

Ik blijf dus aandringen op personeel dat de reizigers helpt zolang de roltrappen niet hersteld of vervangen zijn. Waarom zet u daar geen studenten voor in? Ik weet dat u een grote voorstander bent van modernisering ...

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Niet tegen elke prijs!*

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *U haalt me de woorden uit de mond! Misschien komt er ooit een app of een bord waar men kan lezen hoe vol de naderende metro of tram zit. Als de gebruikers op de hoogte zijn van een probleem,*

prévenus d'une anomalie ou d'un blocage, ils ont tendance à s'organiser et à s'adapter à la nouvelle situation. Pourquoi ne pas prévoir des panneaux ou une application pour signaler que tel tram est bondé ou rempli à moitié ?

Ne boudons pas notre plaisir : les résultats de ce baromètre de satisfaction sont extrêmement positifs et encourageants. Il faut principalement les attribuer au personnel de la STIB qui, dans sa grande majorité, est remarquable. Il l'a encore démontré dans les moments difficiles et troublés que nous avons vécus dernièrement.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "les suites de l'appel à intérêt aux fournisseurs de bus électriques".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE

concernant "la nouvelle commande de bus par la STIB".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous avons appris, ce lundi dans la presse, que vous aviez pris la décision, lors du conseil des ministres de jeudi dernier, de violer la loi.

(Rumeurs)

Dans ce cas présent, il s'agissait de violer le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) en son article 2.4.6, alinéa 3, qui stipule : "Aucun des véhicules de transport public à acquérir ou à prendre en leasing par la STIB et mis en service à partir du 1er janvier 2015 ne sera équipé d'un moteur fonctionnant au carburant diesel". Cette obligation reprend celle

gaan ze zelf naar een oplossing op zoek.

De resultaten van de enquête zijn niettemin erg bemoedigend. Dat danken we hoofdzakelijk aan het MIVB-personeel.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de reacties op de oproep tot gegadigden aan leveranciers van elektrische bussen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de nieuwe bestelling van bussen door de MIVB".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Maandag lazen we in de pers dat de regering een beslissing heeft genomen die in strijd is met de wet.*

(Rumoer)

Artikel 2.4.6 van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) bepaalt namelijk dat de MIVB vanaf 1 januari 2015 geen dieselveertuigen meer mag kopen. Bovendien staat dat verbod ook in het beheerscontract voor de periode van 2013 tot 2017.

Mijnheer Smet, dankzij uw communicatietalent laat

prévue à l'article 62.5 du contrat de gestion de la STIB 2013-2017, non respectée, elle non plus, par la même occasion.

Votre maîtrise de la communication politique nous ferait presque oublier que les 235 bus hybrides que la STIB s'apprête à acheter roulent aussi au diesel, et pas seulement à l'électricité. C'est en effet du diesel qui permettra d'alimenter leur moteur thermique.

Nous ne nions pas le caractère délicat du dossier ni l'importance de faire des choix prudents et réfléchis, mais l'on peut s'interroger sur la pertinence des questions sur la maturité des technologies, alors que de nombreuses villes se sont dotées - parfois depuis très longtemps - de flottes ou composantes de flottes à l'électricité, comme Vienne, Indianapolis ou Shenzhen, au gaz comme Los Angeles ou Delhi, à l'hydrogène comme Aberdeen, ou hybrides comme San Francisco. Des tests d'ampleur ont été réalisés depuis des dizaines d'années et des centaines de rapports rédigés, permettant d'affiner les connaissances technologiques en la matière et de se faire progressivement une idée.

Votre prédécesseur n'avait cessé de se retrancher derrière l'argument de l'évolution incessante des technologies pour ne pas se lancer dans un processus de conversion des flottes. Il ne faudrait pas retomber dans la même attitude. Nous savons tous que la technologie évolue et qu'il ne faut pas se précipiter, mais notre Région a une fâcheuse tendance à l'attentisme. Nous pouvons comprendre que, pour une série d'éléments objectifs, les ingénieurs de la STIB n'aient pas choisi dès à présent la solution 100% électrique. Cependant, il faut souligner que d'autres types de carburant auraient pu être choisis, vu qu'il existe des hybrides à essence, mais aussi au gaz ou à l'hydrogène.

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'existe que des hybrides à essence.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vais vérifier l'information que j'ai lue et vous en reparlerai. Peut-être ma source n'était-elle pas fiable.

Quoi qu'il en soit, il faut reconnaître que la STIB

u ons bijna vergeten dat de 235 hybride bussen die de MIVB zal aankopen niet enkel op elektriciteit, maar ook op diesel zullen rijden.

Wij ontkennen niet dat dit een gevoelig dossier is, maar het slaat nergens op om te beweren dat de alternatieven voor dieselmotoren nog in de kinderschoenen staan. In heel wat wereldsteden worden al elektrische bussen, aardgasbussen, waterstofbussen of andere hybride bussen ingezet. De afgelopen tien jaar werden allerlei grootschalige tests uitgevoerd waardoor de technologische kennis op punt werd gesteld.

Uw voorganger verschuilde zich achter het argument dat de technologie voortdurend evolueert om de overschakeling op milieuvriendelijkere bussen uit te stellen. U mag niet dezelfde fout maken. We mogen niet overhaast te werk gaan, maar ons gewest heeft de kwalijke neiging om gelaten af te wachten. Wij kunnen begrijpen dat de MIVB vandaag niet voor bussen kiest die uitsluitend op elektriciteit rijden, maar het was best mogelijk om voor een andere brandstof dan diesel te kiezen. Er zijn immers ook hybride bussen die naast elektriciteit op benzine, aardgas of waterstof rijden.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat klopt niet. Er zijn in Europa geen hybride bussen op de markt die op elektriciteit en benzine rijden.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik zal mijn informatie checken. Misschien was mijn bron niet betrouwbaar.*

De MIVB heeft in het verleden een aantal tests uitgevoerd. Zo heeft ze in 1994 twintig

n'est pas restée les bras croisés en termes de tests. En 1994, elle a acheté 20 bus roulant au gaz naturel. En 1995, elle a développé un bus à pile à combustible dans ses ateliers de Haren. Elle a ensuite acquis douze bus Cito diesel-électriques en leasing, qui ont roulé sur le réseau bruxellois entre 2000 et 2008. Elle a également eu des contacts avec la Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) pour les biocarburants. Elle a enfin effectué des tests avec un bus 100% électrique de la firme BYD en décembre 2012. Pourtant, aucune décision n'a été prise concernant des lignes expérimentales au long cours.

Je ne vous cache pas que vous m'avez coupé l'herbe sous le pied par votre annonce, lundi, de développer des lignes spécifiques pour des bus 100% électriques. J'avais rédigé une proposition de résolution en ce sens, que je comptais déposer à la fin de mon interpellation d'aujourd'hui, ou plutôt de lundi dernier, puisque nos interpellations sont régulièrement reportées à cause de votre mandat à la Ville de Bruxelles.

(Rumeurs)

Je suis vraiment heureuse que vous ayez pris cette décision de développer des lignes 100% électriques, après tant de tergiversations. Personnellement, je ne voyais pas pourquoi ce qui existait parfois depuis vingt ans dans certaines villes n'existait pas à Bruxelles ! Je parle de ces lignes expérimentales que nous appellerons, je l'espère, lignes pilotes, car il me semble que nous sommes déjà un pas plus loin. À Londres, il existe depuis très longtemps deux lignes électriques et une à l'hydrogène. À San Francisco, on trouve l'hydrogène sur trois lignes locales et trois lignes de transit. À Hambourg, on a opté d'abord pour l'hydrogène sur la ligne expérimentale 103, puis pour l'hybride. À Paris, la ligne 341 est 100% électrique, et ce ne sont que quelques exemples.

Les résultats de l'appel à intérêt qui a donné lieu à cette décision n'étaient évidemment pas ceux qu'on pouvait escompter, puisque, sur les quinze candidatures reçues, aucune ne présentait de proposition suffisamment pertinente aux yeux des experts de la STIB. Pourriez-vous nous énoncer les raisons pour lesquelles des bus hybrides au diesel ont finalement été choisis ? Les détails publiés dans la presse ne sont pas, à notre sens, suffisants.

aardgasbussen aangekocht en ontwikkelde ze in 1995 een bus met een brandstofbatterij in haar ateliers in Haren. Nadien heeft ze twaalf hybride bussen geleased die op diesel en elektriciteit reden en tussen 2000 en 2008 op het Brussels net werden ingezet. De MIVB heeft eveneens contact gehad met de Vlaamse Vervoermaatschappij over het gebruik van biobrandstof. Tot slot vond in december 2012 een test met volledig elektrische bussen plaats. Die experimenten werden nadien evenwel nooit verlengd.

U hebt mij maandag het gras voor de voeten weggemaaid met uw aankondiging dat u van plan bent om specifieke lijnen voor volledig elektrische bussen te ontwerpen. Ik had een voorstel van resolutie in die zin opgesteld, dat ik vandaag na mijn interpellatie wilde indienen, of eigenlijk vorige week maandag al, maar onze interpellaties worden regelmatig uitgesteld omdat u naar een vergadering van de Brusselse gemeenteraad moet.

(Rumoer)

Het is goed dat u volledig elektrische bussen wilt inzetten op een aantal lijnen. In andere steden wordt er al twintig jaar met dergelijke alternatieven gewerkt. Ik heb nooit begrepen waarom dat in Brussel niet gebeurde.

De offerteaanvraag heeft niet de verhoopte resultaten opgeleverd, aangezien geen enkele voorstel werd goedgekeurd door de experts van de MIVB. Waarom werd uiteindelijk voor hybride bussen gekozen die op elektriciteit en diesel rijden?

Wanneer zult u het BWLKE wijzigen? Zal het enkel om artikel 2.4.6 gaan of zult u nog andere artikelen wijzigen, bijvoorbeeld met betrekking tot de andere voertuigen van de MIVB?

Ik maak me zorgen over de keuze voor hybride bussen die op diesel en elektriciteit rijden. Een ingenieur beweerde dat de kans groot is dat die hybride bussen vaker op diesel dan op elektriciteit zullen rijden. Moet ik u eraan herinneren dat België vorige week opnieuw een waarschuwing van de Europese Unie heeft gekregen voor een overschrijding van de stikstofdioxidenormen? Die overschrijdingen zijn vooral te wijten aan dieselveertuigen.

U kondigt aan dat alle voertuigen van de MIVB

Quand allez-vous modifier le Cobrace ? Vous limiterez-vous au seul article que j'ai évoqué précédemment, ou allez-vous en profiter pour modifier d'autres articles liés, entre autres, aux différentes flottes de la STIB ?

Le choix de la technologie pour les bus hybrides a de quoi nous inquiéter. D'après un ingénieur, certains de ces bus risqueraient de circuler davantage au diesel qu'à l'électricité, suivant le type de moteur choisi. L'effet escompté en serait évidemment fortement diminué. Dois-je vous rappeler que la Belgique a reçu, pas plus tard que la semaine dernière, une nouvelle lettre de mise en demeure de l'Union européenne pour dépassement du seuil de dioxyde d'azote ? Or, nous savons tous que ces dépassements sont principalement liés au transport et aux véhicules diesel.

Enfin, comment expliquez-vous votre annonce dans les médias du "tout électrique en 2030", sachant que la durée de vie d'un bus est de quinze à vingt ans, qu'une flotte de 172 bus diesel a renforcé la flotte de la STIB en 2014, et que 235 bus hybrides diesel n'arriveront qu'en 2018 ?

Pourriez-vous nous communiquer l'état précis du reste de la flotte de bus de la STIB, étant donné qu'elle dispose d'environ 700 véhicules et que les nouveaux achats présents ou programmés continuent à prévoir du diesel ? Qu'est-il prévu pour remplacer ces véhicules ? Quand ce remplacement aura-t-il lieu ? Qu'est-ce qui garantit que ce sera de l'électrique à tout prix, alors que les ingénieurs ne veulent pas de cette option à grande échelle ?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La Région s'est fixé un objectif réglementaire dans le Cobrace, à savoir l'arrêt de toute commande de bus de la STIB roulant au diesel.

Dans un esprit de bonne gouvernance, le choix d'une réglementation va de pair avec des obligations de résultat, à plus forte raison quand c'est la même autorité qui fixe la réglementation et qui doit l'appliquer. L'objectif, c'est-à-dire la suppression des bus diesel pour 2015-2016, étant fixé, il eût été normal de s'interroger sur la manière

tegen 2030 op elektriciteit zullen rijden. Hoe zult u die doelstelling bereiken? De levensduur van een bus is vijftien tot twintig jaar. In 2014 heeft de MIVB 172 dieselbussen aangekocht en in 2018 zullen daar nog 235 hybride dieselbussen bijkomen. Wanneer zullen al die bussen worden vervangen? Welke garantie hebben we dat er volledig elektrische voertuigen in de plaats komen? De ingenieurs van de MIVB zijn immers geen voorstanders van een algemene invoering van elektrische voertuigen.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest heeft zichzelf in het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) een verbod opgelegd om nog dieselbussen te bestellen voor de MIVB.*

Normaal gezien moet een dergelijke regelgeving resultaten opleveren. Het is immers de overheid zelf die de regelgeving heeft vastgesteld en moet toepassen. Aangezien het de bedoeling is om tegen 2015-2016 alle dieselbussen af te schaffen, had de

d'y parvenir. Au contraire, tout laisse à penser dans ce dossier que l'objectif recherché est de conserver malgré tout des bus au diesel, même si la réglementation s'impose à nous, qui vise à protéger la santé des citoyens.

Une piste avait été envisagée, qui est éprouvée dans de nombreuses villes : le choix des bus au gaz. Nous avons visité ensemble les dépôts de bus au gaz de Strasbourg, et en sommes revenus très enthousiastes. Alors que nous nous engageons dans la voie assez confortable, puisque éprouvée, de la suppression des bus diesel pour 2015-2016, un retournement de situation est intervenu, accompagné d'affirmations amusantes sur les dangers de cette technologie, les risques d'explosion, etc. Une fois de plus, Bruxelles semble être la seule Région incapable d'adopter une technologie innovante ! Cette incapacité serait comique si ses conséquences n'étaient pas aussi dramatiques.

Nous avons donc assisté à un revirement vers les véhicules électriques. Ce choix est un peu particulier, dans la mesure où cette technique n'est pas encore totalement maîtrisée. Une autre piste était envisageable, qui était d'opter pour le gaz pour une première partie de la flotte, afin de travailler très confortablement au passage à l'électrique pour la deuxième partie, en ayant en vue l'objectif réglementaire de suppression des bus au diesel émettant des particules fines à partir de 2015.

Aujourd'hui, nous en avons la confirmation : les prochaines commandes concerneront des bus au diesel. Il n'y a pas d'autre mot pour qualifier ce choix que le mot "échec" !

M. Pascal Smet, ministre.- C'est du bon sens...

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le bon sens, c'est de ne pas continuer à mettre en danger la santé des habitants jusqu'en 2030 ! Si vous appelez cela du bon sens, c'est que nous n'avons pas la même définition de ce qu'est le bon sens, sauf si vous me dites que les réglementations visant à protéger la santé des citoyens ne relèvent pas du bon sens.

Je revois votre camarade Jef Van Damme se moquer des écologistes en disant qu'en un an, vous seriez parvenu à faire ce qu'ils n'avaient pas réussi

regering zich moeten afvragen hoe ze die doelstelling kon bereiken. Dat is evenwel niet gebeurd. Alles in dit dossier wijst erop dat de doelstelling er eerder in bestaat om de dieselbussen te behouden.

Op een gegeven ogenblik werd het gebruik van aardgasbussen overwogen. Dat alternatief wordt al in veel steden gebruikt. Wij waren zeer enthousiast teruggekomen van een bezoek aan Straatsburg, maar nadien veranderde de regering van koers en vestigde ze plots de aandacht op de risico's van die technologie.

Nu wordt voor elektrische voertuigen geopteerd, hoewel die technologie nog niet helemaal op punt staat. De MIVB had andere keuzes kunnen maken. Ze had bijvoorbeeld een deel bussen door aardgasbussen kunnen vervangen en nadien geleidelijk aan de rest door elektrische bussen kunnen vervangen. Vandaag krijgen wij echter te horen dat er opnieuw dieselbussen zullen worden besteld. Dit is een gemiste kans!

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Mijn beslissing is een kwestie van gezond verstand.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het getuigt niet van gezond verstand om een beslissing te nemen die de gezondheid van de Brusselaars nog tot 2030 bedreigt!*

Uw collega Jef Van Damme dreef indertijd de spot met Ecolo en beweerde dat u in een jaar meer zou klaarspelen dan de vorige regering op vijf jaar. Maar nu blijkt dat u hybride dieselbussen zult bestellen! Dat is geen beslissing om trots op te zijn. U lijkt te vergeten wat er echt op het spel staat.

à faire en cinq ans. Que constate-t-on aujourd'hui ? Que vous allez commander des bus hybrides roulant au diesel ! C'est vraiment une décision de champion ! Rien que de ce point de vue, la communication, un peu fanfaronne (bien que finalement un peu gâchée) à laquelle nous avons pu assister hier, était assez gonflée. En effet, vous avez l'air d'oublier ce qu'il y a derrière. Vous pouvez rire, mais les gens qui ont des enfants asthmatiques rient certainement un peu moins de ce genre de chose.

M. Jamal Ikazban (PS).- C'est de la démagogie !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Ce n'est pas de la démagogie ! Il n'y a sans doute que quelques décès prématurés, la qualité de l'air n'est qu'un petit détail... Ceux qui s'en inquiètent font, à coup sûr, de la démagogie...

Cette question n'est pas neuve, M. Ikazban. Peut-être n'est-ce qu'un détail pour vous, mais pas pour nous, et ce n'est pas pour rien !

Il s'avère donc que, malgré des annonces triomphantes relatives à l'arrivée de bus électriques, on se retrouve, in fine, avec de simples bus hybrides roulant au diesel. Il se dit beaucoup de choses, et notamment que cet appel au marché a été rédigé exactement pour que cela ne fonctionne pas. On peut s'inquiéter de cette tendance qui peut furieusement faire croire que le gaz et l'électricité n'emballaient pas une série de personnes et que certains se sentaient sans doute plus à l'aise avec le maintien du diesel.

C'est d'autant plus problématique que Mme d'Ursel a fait mention de contacts avec des ingénieurs, ce qui est parfaitement normal. Comme nous n'habitons pas sur une île, nous avons tous fait de même avec des personnes spécialisées tant dans le secteur commercial que dans le monde académique. Quels que soient les intérêts ou l'absence d'intérêts en jeu, ces spécialistes sont tout bonnement effarés de la manière dont ce dossier a été mené.

M. le ministre, je vous vois faire la moue, mais c'est ainsi. Quand vous nous annoncez en fanfare que, pour 2030, vous allez tout faire passer à l'électrique alors que les bus commandés pour les quinze à vingt prochaines années rouleront au

Mensen met kinderen die astma hebben zullen u die beslissing zeker niet in dank afnemen.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Dat is pure demagogie!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Helemaal niet. Luchtvervuiling is zeer schadelijk voor de gezondheid. Mijnheer Ikazban, u ligt er misschien niet wakker van, maar wij van Ecolo wel!*

Hoewel minister Smet dus met veel bombarie elektrische bussen had aangekondigd, blijken dat uiteindelijk hybride dieselbussen te worden. Het gonst van de geruchten over dit dossier. De offerteaanvraag zou zo zijn opgesteld dat er geen alternatieven voor hybride dieselbussen mogelijk waren. Dat is bijzonder verontrustend. Het zou immers betekenen dat sommigen niet in aardgas en elektriciteit geloven.

Specialisten staan versteld over de manier waarop dit dossier wordt aangepakt. Het is trouwens toch normaal dat parlementsleden experts raadplegen?

Ik weet niet wie of de verantwoordelijkheid voor de beslissing om hybride dieselbussen te stellen bij de regering of de MIVB ligt, maar ze is totaal onzinnig! Het is evenwel nog niet te laat om ambitieuzere doelstellingen vast te stellen.

diesel, il s'agit d'un choix dramatique.

Il est encore temps de fixer des objectifs plus ambitieux et j'espère que vous allez le faire. On peut en tout cas s'inquiéter de la gouvernance et du rôle joué par certaines entités dans ce dossier. J'ignore si cet échec est à mettre au compte de la STIB, du gouvernement ou dans le domaine politique, mais on peut vraiment s'inquiéter.

Discussion

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *En annonçant dans un communiqué de presse que toute la flotte de transports en commun à Bruxelles serait électrique en 2030, vous avez détourné l'attention du fait que cela aurait déjà dû être le cas en 2019. Vous obligez donc quelques gouvernements futurs à concrétiser une promesse à laquelle vous étiez tenu dès aujourd'hui.*

Vous parlez de bon sens à propos du passage aux bus diesel, mais rien n'est moins vrai. Bruxelles risque en effet une condamnation de l'Europe pour la mauvaise qualité de son air. Les 235 nouveaux bus hybrides génèreront autant de particules fines que les 174 bus diesel actuels, ce qui est beaucoup pour l'une des Régions les plus polluées d'Europe, où de nombreuses personnes souffrent de problèmes de santé liés à la pollution atmosphérique. Vous ne pouvez pas évoquer le "bon sens" lorsque des considérations économiques l'emportent sur l'environnement et la santé publique.

La manière de procéder pose également question.

Le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) prévoit l'exclusion des véhicules fonctionnant au carburant diesel. Comment défendre le fait que, lorsqu'une loi n'est pas respectée, le gouvernement fait en sorte de modifier celle-ci, alors qu'il devrait montrer le bon exemple et respecter les lois qu'il édicte ?

Par ailleurs, il semblerait que tout ait été mis en œuvre pour faire échouer les marchés publics, avec des délais beaucoup trop courts pour les entreprises privées.

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Wij zijn inderdaad getuige geweest van een slimme communicatietruc. U had elektrische bussen aangekondigd, maar dat is mislukt, zodat we het nu met dieselhybrides moeten doen. Dus hebt u in een persbericht aangekondigd dat het openbaar vervoer in Brussel in 2030 helemaal elektrisch zal rijden. Zo leidt u de aandacht af van het feit dat dat al in 2019 het geval had moeten zijn. U verplicht dus enkele toekomstige regeringen om een belofte uit te voeren die u zelf vandaag al had kunnen waarmaken.

U noemt het overschakelen naar dieselbussen een kwestie van gezond verstand, maar dat is het niet. Brussel staat immers op het randje van een veroordeling door Europa voor de gebrekkige luchtkwaliteit. Dit is het enige gewest in België dat ook effectief veroordeeld zal worden. De geplande hybride dieselbussen verbruiken inderdaad 25% minder diesel dan gewone dieselbussen, maar ook dan stoten die 235 nieuwe bussen nog altijd evenveel uit als 174 gewone dieselbussen. Dat is veel, in een van de meest vervuilde gewesten in Europa, waar ontzettend veel mensen gezondheidsproblemen hebben door de luchtvervuiling. Dat kun je niet zomaar wegwuiven met "gezond verstand" waarbij vooral op de portemonnee wordt gelet, ten koste van het milieu en de volksgezondheid.

Ook de manier van werken roept vragen op. Volgens het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) zijn dieselbussen helemaal verboden. Toch zegt de MIVB, die volledig afhangt van de Brusselse regering, dat zij hooguit in overweging neemt om over te schakelen op elektrische bussen, en er eigenlijk zelf niet in

La communication ne débordait pas non plus d'enthousiasme vis-à-vis des bus électriques. Pourquoi les entreprises privées auraient-elles dès lors investi dans un bon dossier ?

Pourriez-vous préciser quelles étaient les exigences de ce marché public ? Il est tout de même étrange que personne ne puisse fournir des bus électriques, alors que des trolleybus circulent à Gand depuis des années. Il est vrai que Bruxelles veut des bus électriques sans câbles électriques, qui ont une moindre autonomie.

Les batteries ne sont pas la méthode optimale, car celles-ci prennent beaucoup de place, mais de petites batteries pourraient être rechargées aux différents arrêts. De nombreuses solutions sont illustrées sur le site de Busworld, qui ont déjà été adoptées par d'autres villes. La Région ne se trouve donc pas confrontée à un défi insurmontable.

Quelles étaient les exigences de la STIB pour ce marché public ? Quel était le coût estimé par bus ? Celui-ci inclut-il le coût sociétal de la pollution ? Comment garantissez-vous que les lignes testées seront effectivement utilisées, pour que Bruxelles puisse également disposer de bus électriques d'ici quelques années ?

geloofd. Gas is al helemaal uitgesloten, dus zullen het waarschijnlijk toch diesel- of dieselhybridebussen worden. Dat is vreemd, want wettelijk zijn dergelijke bussen niet toegelaten. Hoe valt het te verdedigen dat als een wet niet kan worden nageleefd, de regering de wet dan maar verandert. Dat is geen manier om de maatschappij te organiseren. Een regering moet het goede voorbeeld geven en haar eigen wetten respecteren.

Het lijkt ook alsof er alles aan gedaan is om de openbare aanbesteding te laten mislukken. De termijnen waren onhaalbaar kort, zodat privéondernemingen niet adequaat konden reageren of aanpassingen konden aanbrengen. Zeker bij nieuwe of vernieuwende technologie is dat nochtans essentieel.

Ook uit de communicatie bleek weinig enthousiasme voor elektrische bussen. De MIVB sprak zelf over een verplichte stap voordat zij kon overgaan tot de aankoop van diesel- of dieselhybridebussen. Als je echter aan privéondernemingen laat verstaan dat je eigenlijk niet geïnteresseerd bent in elektrische bussen, waarom zouden die ondernemingen dan investeren in een goed dossier? Zo worden bedrijven bedrieglijk en onnodig op kosten gejaagd. Dat is niet correct en het getuigt niet van goed beleid.

Kunt u ook zeggen welke eisen precies werden gesteld? Het is toch vreemd dat niemand elektrische bussen kan leveren? Elektrische bussen zijn nochtans niets nieuws, in Gent hebben er jarenlang trolleybussen rondgereden. Brussel wil echter elektrische bussen zonder elektrische kabelverbinding. De vraag is hoe die bussen zonder kabels lang genoeg kunnen blijven rijden.

Er zijn verschillende systemen. Batterijen zijn misschien niet de optimale methode, want ze nemen veel plaats in, waar dan geen passagiers kunnen zitten. Aan de verschillende haltes zouden echter kleinere batterijen kunnen worden opgeladen. Er zijn ook systemen om het opladen niet langs de bovenkant te regelen, maar via de grond door inductie. Aan haltes kan ook via de bovenkant contact worden gemaakt. Op Busworld waren er veel voorbeelden te zien. Andere steden maken daar al gebruik van. Het is dus niet zo dat het geweest voor een onhaalbare uitdaging staat.

Welke eisen heeft de MIVB gesteld? Welke kosten

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Ce qui me frappe à la lecture de la décision, c'est que deux lignes électriques seront exploitées par la STIB à partir de 2018, tandis que le reste de la flotte sera constituée de bus hybrides. Pourquoi ce qui est possible pour deux lignes ne le serait-il pas pour l'ensemble du réseau ?*

Il ne s'agit pas, selon moi, d'une question financière. Serait-ce lié à un manque de capacité du côté des fournisseurs de bus ? Ou au fait que ces deux lignes serviront de lignes test, en vue de rectifier les problèmes techniques éventuels ?

En réalité, ce serait beaucoup plus clair si aucun bus électrique ne circulait en 2018. Je suis curieux d'entendre comment le ministre justifiera ce choix.

La décision du gouvernement implique-t-elle une adaptation du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) ?

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

M. Ridouane Chahid (PS).- Je ne comptais pas intervenir dans ce dossier, mais les propos assez graves que je viens d'entendre, notamment de M. De Lille et de Mme Delforge, me poussent à vouloir apporter quelques précisions.

Tout d'abord, personne n'a le monopole de savoir quelles sont les priorités : les particules fines, les personnes qui décèdent à la suite de leur toxicité...

Deuxièmement, je voudrais quand même rappeler -

had de MIVB geraamd per bus? Is de maatschappelijke kost van de vervuiling daarin opgenomen? Hoe garandeert u dat de testlijnen ook effectief zullen worden gebruikt, zodat Brussel binnen enkele jaren wel elektrische bussen zal hebben?

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Iedereen heeft gelezen wat de beslissing is. Wat mij opvalt, is dat er vanaf 2018 twee elektrische lijnen uitgbaat zullen worden en de MIVB voor de rest hybride bussen aanschaft. Wat is de verhouding tussen die twee elektrische lijnen en de hybride bussen? Als we twee lijnen kunnen uitbaten, waarom kunnen we dan niet alles met elektrische bussen doen?

Ik denk niet dat dat een financiële kwestie is. Heeft het misschien te maken met een gebrek aan capaciteit bij de busleveranciers? Of komt het doordat die twee lijnen als een soort proefproject dienen om na te gaan of alles op technisch vlak goed verloopt en eventuele kinderziekten weg te werken?

Het zou in feite duidelijker zijn als er in 2018 helemaal geen elektrische bussen zouden rijden. Ik vind het beter zoals het nu is. De minister heeft echter een keuze gemaakt, en die roept een aantal vragen op. Ik ben benieuwd naar het antwoord.

Ten slotte had ik nog een technische, maar daarom geen onbelangrijke vraag: impliceert het besluit van de regering dat er een aanpassing van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) nodig is?

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans)*.- *Ten eerste wijs ik erop dat niemand het alleenrecht heeft om te bepalen welke de absolute prioriteiten zijn.*

Ten tweede herinner ik u eraan dat de regering in de periode 2004-2009 en op initiatief van Pascal Smet aan de MIVB heeft gevraagd om contact op te nemen met Fluxys om werk te maken van de toekomstige buslijnen op gas. De MIVB heeft een dossier samengesteld en een akkoord gesloten met

car il ne le fera sans doute pas lui-même - qu'à l'initiative de M. Pascal Smet, pendant la période 2004-2009, le gouvernement a demandé à la STIB de prendre contact avec Fluxis pour travailler sur le projet de futures lignes de bus fonctionnant au gaz. La STIB a constitué un dossier et a même été jusqu'à conclure un accord avec Fluxis pour qu'il y ait une partie du dépôt de Haren qui y soit dédiée. Et puis, soudainement, au sein du gouvernement, il n'y a pas eu d'accord quant au financement de ce projet. Il faudrait s'interroger sur les raisons pour lesquelles certaines composantes du gouvernement n'ont pas estimé utile d'injecter de l'argent dans ce projet.

Troisièmement, je suis étonné par le positionnement de M. De Lille. J'ai suivi ce dossier de très près quand j'étais à la STIB. Une représentante de Groen en présidait le comité de gestion et un Ecolo en était membre. J'étais le seul socialiste à y siéger avec un autre membre cdH. Je me souviens que, lorsque nous avons discuté de ce dossier, nous avons demandé à maintes reprises de procéder à différentes consultations sur l'hybride, le diesel, le gaz et l'électrique. Nous avons reçu des rapports et, alors que vous disposiez de leviers pour le faire, vous n'avez jamais poussé la discussion jusqu'au bout et eu la volonté d'imposer au comité de gestion et au conseil d'administration de la STIB l'achat de bus au gaz. La seule chose que vous avez pu faire, c'est éjecter Mme Adelheid Byttebier pour la remplacer par quelqu'un qui avait le même raisonnement que vous.

M. Bruno De Lille (Groen).- C'était une question de choix entre le gaz et l'électricité. En effet, le Cobrace avait été voté et le diesel n'était plus possible. Pour ma part, je suis prêt à accepter l'électricité, je n'y suis pas opposé. Je l'ai rappelé et je suis déçu que ce ne soit pas ce choix qui a été fait. Je rappelle simplement qu'il ne faudrait pas retourner au diesel, mais s'orienter vers l'autre option, à savoir le gaz.

M. Ridouane Chahid (PS).- Que vous formuliez des critiques à l'égard du gouvernement, c'est une chose, mais que vous attaquiez directement la STIB en disant qu'elle n'a pas fait son travail, c'en est une autre et c'est faux. La STIB a fait son job.

M. Bruno De Lille (Groen).- Ce n'est pas vrai.

Fluxys. Achteraf bleek er in de regering echter geen akkoord te zijn over de financiering van dit project. We moeten ons de vraag stellen waarom sommige fracties het niet nodig vonden om in dit project te investeren.

Ten derde verbaast het standpunt van de heer De Lille mij. Ik heb dit dossier destijds bij de MIVB van dichtbij gevolgd. Meermaals hebben we toen gevraagd om het gebruik van hybride en elektrische voertuigen en voertuigen op diesel en gas te bespreken. U had over de mogelijkheid om de knoop door te hakken maar hebt de aankoop van bussen op gas uiteindelijk nooit aan het beheerscomité opgelegd. Wel hebt u mevrouw Byttebier uit haar positie gewipt om ze te vervangen door een gelijkgezinde.

De heer Bruno De Lille (Groen) (in het Frans).- *Er moest een keuze worden gemaakt tussen gas en elektriciteit. Het nieuwe BWLKE was goedgekeurd en diesel was geen optie meer. Elektrisch kan wat mij betreft ook. We mogen wel niet terug naar diesel en zouden andere opties moeten overwegen, in casu gas.*

De heer Ridouane Chahid (PS) (in het Frans).- *Kritiek op de regering is een ding, maar zeggen dat de MIVB haar werk niet heeft gedaan is fout. De MIVB heeft haar werk wel gedaan.*

De heer Bruno De Lille (Groen) (in het Frans).- *Dat is niet waar.*

M. Ridouane Chahid (PS).- Comment pouvez-vous l'affirmer ?

M. Bruno De Lille (Groen).- La STIB ouvre la possibilité de revenir au diesel, ce qui est interdit. Comment, dès lors, peut-on affirmer qu'elle fait son travail ?

M. Ridouane Chahid (PS).- C'est un mensonge, M. De Lille. Vous n'avez pas d'éléments écrits qui le prouvent.

M. Bruno De Lille (Groen).- Est-ce un mensonge de dire que le diesel est interdit ?

M. Ridouane Chahid (PS).- Non, c'est effectivement interdit.

M. Bruno De Lille (Groen).- Comment alors la STIB peut-elle prévoir l'achat de bus fonctionnant au diesel alors que c'est interdit ? Si cette option n'existe pas dans la loi, pourquoi l'envisager ? La STIB doit choisir entre le gaz, l'hydrogène ou l'électricité.

M. Ridouane Chahid (PS).- S'il faut regretter quelque chose aujourd'hui dans le cadre de ce dossier, c'est que des décisions n'ont pas été prises en amont, soit il y a quelques années, par des composantes politiques qui n'ont pas assumé leurs responsabilités.

(Colloques)

M. Bruno De Lille (Groen).- Pour moi, tant l'électricité que le gaz sont positifs. C'est donc un mensonge de M. Chahid.

M. le président.- Je vais intervenir en mon nom propre. En complément des questions posées, je voulais revenir sur quatre points.

Le premier concerne l'appel à intérêt lancé et le cahier des charges réalisé pour les bus électriques. On a pu lire dans la presse que certaines associations estimaient que cet appel n'avait pas été adapté aux spécificités des bus électriques.

Pourriez-vous nous en dire davantage quant à ces affirmations ? Même si la presse d'hier évoque 2030 pour la mise à l'électrique des bus de la STIB et si la STIB annonce de son côté la mise en

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- Hoe weet u dat zo zeker?

De heer Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans).*- De MIVB oppert de mogelijkheid om weer op diesel over te schakelen, terwijl dat verboden is. Dan doet ze haar werk niet.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- Dat is een leugen en u beschikt niet over schriftelijke bewijzen.

De heer Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans).*- Lieg ik als ik beweert dat diesel verboden is?

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- Neen, diesel is inderdaad verboden.

De heer Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans).*- Waarom overweegt de MIVB dan de aankoop van bussen die op diesel rijden? De wet biedt deze optie niet, de MIVB moet kiezen tussen gas, waterstof en elektriciteit.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- Het valt te betreuren dat er enkele jaren geleden geen beslissing is genomen. De politici hebben destijds hun verantwoordelijkheid niet genomen.

(Samenspraak)

De heer Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans).*- Voor mij kunnen zowel elektriciteit als gas. De heer Chahid liegt dus.

De voorzitter.- In eigen naam wens ik u te attenderen op de volgende punten.

Ten eerste verwijst ik naar de aanbesteding en het bestek voor de elektrische bussen. In de pers meldden sommige verenigingen dat deze niet waren aangepast aan de bijzonderheden van de elektrische bussen. Kunt u hier iets meer over zeggen?

Volgens de pers zullen deze bussen in 2030 rijden, maar de MIVB kondigt de indienststelling van 2 elektrische buslijnen aan op een veel kortere termijn. Toch blijkt de volgende bestelling

service à plus court terme de deux lignes de bus électriques, il semble que la piste du passage à l'électrique pour la prochaine commande soit aujourd'hui écartée. Qu'en est-il ? Quels sont les motifs avancés pour expliquer ce délai assez éloigné ? Quelle est la nature des deux lignes annoncées de bus électriques ?

Deuxième point : la presse évoque aussi l'achat de 235 bus hybrides. Qu'en sera-t-il du respect du Cobrace ? Quelles sont les pistes envisagées par le gouvernement pour concilier la réalité et les contraintes bruxelloises aux prescriptions du Cobrace ?

Troisième élément : la STIB est liée à la firme Mercedes pour un marché stock. En ce qui concerne l'achat de bus, ce marché implique-t-il une relation d'exclusivité entre la STIB et Mercedes ? Ce marché tient-il compte des normes environnementales fixées par le Cobrace ? Si non, quelles sont les contraintes auxquelles la Région et la STIB sont confrontées dans le cadre de l'acquisition de nouveaux bus ?

Enfin, lors de mon intervention en commission le 15 février dernier, dans le cadre de la présentation du réaménagement de la chaussée d'Ixelles, j'avais abordé la question des bus bi-articulés, notamment en ce qui concerne la ligne 71. Vous aviez alors répondu que des tests concernant ces bus bi-articulés seraient réalisés prochainement. Ces tests ont-ils eu lieu ? Si oui, s'agissait-il de tests sur le terrain ou de tests via logiciel ? Sont-ils concluants ? Le cas échéant, la commande des nouveaux bus pourrait-elle prévoir des bus de ce type pour certaines lignes ? Pourrait-il s'agir de bus bi-articulés électriques ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Dans ma réponse, je vais exposer les raisons pour lesquelles cette décision de bon sens a été prise. En effet, par ce biais, nous allons pouvoir améliorer la qualité de l'air en Région bruxelloise. Aujourd'hui, environ 125 bus Euro 2 roulant au diesel, donc très polluants, circulent dans cette ville. Leur simple remplacement par des bus hybrides va déjà réduire le taux d'oxydes d'azote (NOx) de 94%, de dioxydes de carbone (CO2) de 63%, d'hydrocarbures (HC) de 88% et de particules

uitgesteld. Wat is het nu? Welke zijn de redenen voor dit uitstel? Kunt u iets meer vertellen over de twee aangekondigde elektrische buslijnen?

Ten tweede meldt de pers ook de aankoop van 235 hybride bussen. Wordt het BWLKE dan wel gerespecteerd? Hoe zal de regering de realiteit en de Brusselse eisen met betrekking tot het BWLKE met elkaar verzoenen?

En ten derde heeft de MIVB een overeenkomst met Mercedes. Is deze exclusief? Houdt deze overeenkomst rekening met de milieunormen van het BWLKE? Zo niet, met welke verplichtingen moeten het Gewest en de MIVB dan rekening houden bij de aankoop van nieuwe bussen?

Tot slot had ik in de commissievergadering van 15 februari, bij de voorstelling van de heraanleg van de Elsenesteenweg, de kwestie van de dubbelgelede bussen aangesneden, meer bepaald in verband met lijn 71. U zei toen dat er snel tests zouden worden uitgevoerd. Hebben deze plaatsgevonden? Gaat het om tests op het terrein of via software? Zijn deze afdoend? Zo ja, zou dit type bus dan voor sommige lijnen kunnen worden opgenomen in de bestelling van nieuwe bussen? Zouden dat elektrische dubbelgelede bussen kunnen zijn?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Mijn beslissing zal een verbetering van de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest teweegbrengen. Tegenwoordig rijden er ongeveer 125 erg vervuilende Euro 2-dieselbussen in de stad. Door de vervanging van die bussen daalt de uitstoot van stikstofverbindingen (NOx) met 94%, die van koolstofdioxide (CO2) met 63%, die van koolwaterstof (HC) met 88% en die van fijnstof met 93%.*

fines, de 93%.

Le fait que l'on remplace ces 125 bus et pas les autres implique que les nouveaux bus seront beaucoup moins polluants que ceux qui roulent actuellement.

Il faut souligner que le gouvernement n'est pas le seul à avoir pris cette décision puisque c'est la STIB qui a préparé le dossier. En outre, le gouvernement a décidé de constituer une commission d'accompagnement, présidée par un expert en la matière : le président de la Commission régionale de la mobilité (CRM). Siègent au sein de cette commission d'accompagnement un représentant de la STIB, un représentant d'Innoviris, un représentant de Bruxelles Environnement ainsi que des experts externes provenant d'universités. Cette commission d'accompagnement a validé la décision du gouvernement.

Les experts sont d'accord avec la position prise. Vous dites que certains ne sont pas contents. Donnez-moi les noms de ces personnes, bien sûr pas publiquement. Je les convierai pour leur expliquer en détail les raisons de cette décision et je suis convaincu qu'à l'issue de la réunion, ils seront d'accord avec moi.

Je tiens à souligner que nous ne nous sommes pas limités aux affirmations de la STIB ou du comité d'accompagnement. Nous avons réalisé un benchmarking, une analyse de marché, avec l'Union internationale des transports publics (UITP) pour comparer la situation de ce marché dans le reste de l'Europe.

Mme d'Ursel, je me suis posé la même question que vous, mais la réponse est qu'il n'y a pas d'hybrides essence en Europe. Cela existe aux États-Unis, mais pas sur le marché européen. Je pensais aussi que cela pouvait être une bonne solution. Nous avons consulté les constructeurs, mais personne n'est intéressé par cette production.

Nous avons donc actuellement deux possibilités technologiques - le recours au gaz ou à l'électricité - que nous avons comparées.

Pour le gaz, il faut des dépôts spécifiques sécurisés, car le gaz reste une matière première dangereuse. De plus, le parcours des bus au gaz demande une

De regering heeft de beslissing niet eenzijdig genomen, want de MIVB heeft het dossier grondig voorbereid. Bovendien richtte de regering een begeleidingscommissie met de voorzitter van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) aan het hoofd. Verder nemen vertegenwoordigers van de MIVB, Innoviris en Leefmilieu Brussel deel aan de commissie, alsook externe experts. De begeleidingscommissie steunde de beslissing van de regering.

De experts zijn het eens met het standpunt van de regering. U zegt dat sommige van hen niet tevreden zijn. Welnu, zeg me dan wie, zodat ik hun kan uitleggen hoe we tot de beslissing gekomen zijn. Ik weet zeker dat ik ze zal kunnen overtuigen.

Ik wil ook nog onderstrepen dat we niet alleen rekening hebben gehouden met de mening van de MIVB en het begeleidingscomité. De beslissing van de regering steunt ook op benchmarking en een marktanalyse.

Mevrouw d'Ursel, ik heb me hetzelfde afgevraagd als u, maar het antwoord is dat er geen hybride bussen op de Europese markt zijn die op elektriciteit en benzine rijden. Dat zou een goede oplossing zijn geweest, maar de constructeurs waren niet geïnteresseerd. Dan blijven er nog twee mogelijkheden: bussen die op gas of uitsluitend op elektriciteit rijden.

Bussen op gas vergen beveiligde remises, want gas blijft een gevaarlijk goedje. Bovendien kunnen bussen op gas niet op elke route worden ingezet en is gas duurder dan elektriciteit. Slechts 7% van de Europese bussen rijdt op gas en dat aantal neemt af omdat de constructeurs het niet als een technologie van de toekomst zien.

Wie zou in het huidige klimaat trouwens nog een bus op gas door de stad laten rijden? Kunt u zich voorstellen wat een bom in zo'n bus zou kunnen aanrichten?

De regering vond dan ook dat ze de keuze voor gasbussen onmogelijk kon uitleggen.

(Rumoer)

Wacht nog even voor u reageert, want ik haal nog twee argumenten aan die de heer Chahid gelijk geven. Ik kan u ook een document van de MIVB

analyse précise, sans compter que le gaz est plus cher que l'électricité. Quand on l'analyse, on constate que seulement 7% du marché européen est au gaz. Il n'y a presque plus de villes qui optent aujourd'hui pour le gaz, car plus aucun constructeur ou exploitant ne considère le gaz comme une technologie d'avenir.

Par ailleurs, dans le climat actuel, prendre la décision de faire rouler des bus au gaz dans la ville serait incompréhensible. Une bombe dans un bus roulant au gaz : vous imaginez ?

Le gouvernement s'est penché sur cette question et a estimé que ce serait difficile d'expliquer un tel choix aux Bruxellois.

(Rumeurs)

Ne réagissez pas trop vite, deux autres points vont encore être abordés, qui donnent notamment raison à M. Chahid. Je détiens un document de la STIB qui va étonner M. De Lille. Je l'aborderai tout à l'heure. Patience.

Le gaz n'est pas une technologie d'avenir et je soutiens totalement l'avis du gouvernement à ce sujet. On s'est donc dirigé vers l'énergie électrique. Le gouvernement a lancé un appel public afin de jauger l'intérêt de tel ou tel soumissionnaire et déterminer si son offre correspondait à nos demandes.

Au niveau européen, les carburants utilisés sur le marché sont le diesel (79%), le biodiesel (10%), le gaz (7%), le biogaz (0,6%), l'électricité, l'hybride (1,2%) et d'autres carburants (2,3%).

En milieu urbain, on observe une tendance à adopter l'électricité alors que le marché montre que des bus hybrides, voire diesel, sont encore choisis. Je reste opposé aux bus roulant au diesel et c'est la raison pour laquelle la STIB achète des bus hybrides.

L'appel à intérêt décrivait le besoin de véhicules, d'infrastructures, le budget, les capacités de livraison, les références des clients existants sur les trois dernières années, etc.

L'analyse des réponses reçues a montré que les délais, l'autonomie potentielle des bus, les coûts mis en avant par le gouvernement ne pouvaient être

voorleggen waarvan de heer De Lille zal opkijken.

Gas is geen technologie met toekomst. Dat is het standpunt van de regering, en daar sta ik ook echter. Daarna overwogen we volledig elektrische bussen. De regering verspreidde een offerteaanvraag.

In Europa rijdt 79% van de bussen op diesel, 10% op biodiesel, 7% op gas, 0,6% op biogas, 1,2% rijdt op elektriciteit of is een hybride bus en 2,3% rijdt op andere brandstoffen.

In steden is er een tendens om over te schakelen op elektrische voertuigen, maar op de markt wordt vaak nog voor hybride of zelfs voor dieselbussen gekozen. Ik ben tegen dieselbussen. Daarom koopt de MIVB hybride bussen.

In de offerteaanvraag werden de precieze verwachtingen beschreven. Uit de analyse van de offertes bleek dat de leveranciers geen voldoende garanties konden bieden inzake de leveringstermijn, de actieradius van de bussen en de maximale prijs die de regering wilde betalen.

Daarop verhoogden we het budget, want elektrische bussen zijn veel duurder dan hybride of dieselbussen.

De twee constructeurs die voldoende garanties konden bieden inzake de leveringstermijnen en de actieradius van de bussen, dienden offertes in die ver boven het budget lagen.

We hebben ook de Europese markt bestudeerd. Ik ben zelfs op werkbezoek geweest in het Zweedse Göteborg, een stad die wereldwijd bekendstaat omdat ze volledig elektrisch openbaar vervoer wil invoeren. Ik had er een ontmoeting met de grote baas van Volvo en daar was ook een groene jongen bij aanwezig. Ik heb me dus goed geïnformeerd.

De conclusie was duidelijk: er bestaat momenteel nog geen volledig elektrisch openbaar stadsvervoer. Het begint overal met testlijnen.

Daarom hebben we besloten om tijdens deze regeerperiode elektrische bussen in te zetten op twee lijnen, waarbij voor de ene de technologie 'opportunity charging' wordt gebruikt en voor de andere 'overnight charging'. De hoogteverschillen in het Brussels Gewest hebben ook invloed op de

respectés par aucune des organisations soumissionnaires.

Nous avons ainsi augmenté le budget puisque les bus électriques sont beaucoup plus chers que les bus hybrides ou diesel.

Les deux constructeurs qui semblaient pouvoir respecter les délais et les capacités d'autonomie exigées dépassaient de beaucoup le budget projeté.

Outre cette analyse, nous avons aussi étudié le marché européen. J'ai même été invité à Göteborg, en Suède, ville réputée dans le monde entier pour développer un système de transports publics fonctionnant totalement à l'électricité. C'est là que sont installées les usines Volvo. J'ai d'ailleurs rencontré le grand patron de l'entreprise, c'était très intéressant. Il y avait même un écologiste autour de la table, j'étais très bien entouré ! Je me suis donc bien informé.

Et la conclusion de notre étude était claire : il n'y a aujourd'hui aucun réseau de transports publics qui ait opté pour le tout électrique, ni la RATP, ni celui d'Amsterdam, pas même celui de Londres. Tous commencent par lancer des lignes tests.

Nous avons donc décidé de réaliser, au cours de cette législature, un test sur deux lignes existantes qui seront électrifiées : une "opportunity charging" et une "overnight charging" (recharge au dépôt). Le relief de la Région bruxelloise a aussi un impact sur l'autonomie des batteries. Il faut donc choisir la bonne technologie.

Selon le constructeur, un bus électrique est en phase de test à Copenhague, un à Paris, six à Marseille, un en Finlande, soixante et un à Shanghai, un à Genève, quatre à Barcelone, quatre à Bonn et cinq à Munster. Cette période de test prendra encore du temps. La technologie n'est pas stabilisée.

J'ai rencontré le directeur de la division bus de l'UITP qui estime que rien ne justifie, pour l'instant, le passage à l'électrique, car des investissements, des tests et des développements restent nécessaires. J'ai également parlé avec d'autres constructeurs à Milan, lors du congrès bisannuel de l'UITP, à la prochaine édition duquel devrait assister la commission. Ce sera l'occasion pour vous de vérifier la véracité de mes dires.

batterijduur.

Volgens de constructeur wordt er momenteel een elektrische bus getest in Kopenhagen, een in Parijs, zes in Marseille, een in Finland, eenenzestig in Shanghai, een in Genève, vier in Barcelona, vier in Bonn en vijf in Munster. De testperiode duurt nog enige tijd.

Ik ontmoette de directeur van de busafdeling van UITP, die van mening is dat er momenteel nog geen argumenten zijn om op volledig elektrische bussen over te stappen.

De regering heeft dus beslist dat er vanaf 2030 op het hele net elektrische bussen moeten worden ingezet. De test vindt in de eerste plaats op twee bestaande lijnen plaats en op een citybuslijn. De eerste van die lijnen vormt de verbinding tussen de boven- en de benedenstad. Ik zou die lijn ook langs de voetgangerszone willen laten rijden.

Intussen heeft de regering besloten om hybride bussen te kopen. We zullen het contract met Mercedes dus niet verder gebruiken en twee nieuwe aanbestedingsprocedures starten voor gewone en gelede hybride bussen. We hebben nog geen dubbel gelede bus getest, maar naargelang de resultaten kunnen we nog altijd een derde specifieke aanbestedingsprocedure starten.

We hebben juristen geraadpleegd over de vragen in verband met het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE). Daarin staat een artikel waarover een uitvoeringsbesluit moet worden genomen, maar dat heeft de vorige regering nooit gedaan. De huidige regering heeft inmiddels een uitvoeringsbesluit in eerste lezing goedgekeurd, waardoor we dus hybride bussen kunnen kopen.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

We zullen zien wat de Raad van State van ons juridisch standpunt denkt. Er zijn argumenten pro en contra. Als de Raad van State niet akkoord gaat, moeten we ons besluit wijzigen.

Komt er geen uitvoeringsbesluit voor het BWLKE, dan zal het nog een aantal jaren duren voordat we nieuwe bussen kunnen bestellen en zal het busplan vertraging oplopen. Bovendien moeten we dan nog een aantal jaren blijven rijden met Euro 2-bussen,

Le gouvernement a donc décidé d'opter pour des bus électriques sur tout le réseau à partir de 2030. Le test aura d'abord lieu sur deux lignes existantes, mais aussi sur une ligne de "city bus". La première ligne de ce nouveau concept de minibus électriques reliera le haut et le bas de la ville : les quartiers Louise, Sablon, centre-ville et Dansaert, en boucle. J'aimerais aussi que la ligne passe par le piétonnier. Il y aura donc trois lignes électriques.

Entre-temps, le gouvernement a décidé d'acheter des bus hybrides, dans le cadre d'un nouveau contrat. Nous n'allons plus utiliser le contrat Mercedes, qui est toujours ouvert mais que nous n'allons pas épuiser, et nous allons lancer deux nouveaux marchés, pour des bus hybrides standards et hybrides articulés. Nous n'avons pas encore testé le bus bi-articulé, mais, en fonction des résultats, nous pourrions toujours lancer un troisième marché spécifique.

S'il s'avère, après le test sur la ligne 71, que les gens acceptent le système et qu'il s'agit d'une bonne idée, il sera toujours temps de lancer un troisième marché pour des bus bi-articulés. Pour l'heure, il faut encore réaliser ce test.

Au sujet des questions qui se posent concernant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), nous avons consulté des juristes. Le Cobrace contient un article qui prévoit qu'un arrêté d'exécution est nécessaire pour le mettre en œuvre. Or, le gouvernement précédent n'a jamais pris cet arrêté. Le gouvernement actuel, en revanche, a adopté en première lecture cet arrêté d'exécution du Cobrace permettant d'acheter des bus hybrides.

(Remarques de M. De Lille)

Le Cobrace s'articule donc autour d'un raisonnement juridique et nous verrons ce qu'en pensera le Conseil d'État. Il existe des arguments pour et contre sur le plan juridique et nous attendons que ce dernier se prononce : s'il trouve le Cobrace correct en l'état, nous le garderons tel quel, si non, il faudra le modifier.

En réalité, si le Cobrace n'est pas validé, nous ne pourrions plus acheter de bus pendant quelques années et nous ne pourrions donc pas mettre en œuvre le Plan bus. Par ailleurs, si nous n'achetons pas de nouveaux bus maintenant, nous polluerons

die veel slechter zijn voor het milieu dan de nieuwe hybride bussen die we willen bestellen.

In Vlaanderen heeft De Lijn al hybride bussen gekocht die op elektriciteit en diesel rijden. De mensen zijn daar blij om, want het is goed voor het milieu. In Brussel kopen we geen dieselmotoren meer, maar wel hybride bussen, zodat we de meest vervuilende bussen uit de roulatie kunnen nemen.

Het BWLKE kan nu eenmaal niet worden uitgevoerd zonder uitvoeringsbesluit.

Mijnheer De Lille, op 26 maart 2013 nam de MIVB, waarvoor u destijds samen met mevrouw Grouwels bevoegd was, een beslissing in het kader van de beheersovereenkomst.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

U was staatssecretaris van Mobiliteit en maakte dus deel uit van de regering. Ik stel vast dat u toen niet hebt gevraagd om de beslissing van de MIVB te annuleren. U had dat net als elk ander regeringslid kunnen doen.

Het beheerscomité van de MIVB had de aankoop van hybride bussen goedgekeurd, en de regering, waarvan Ecolo-Groen deel uitmaakte, heeft die beslissing bekrachtigd.

d'avantage quelques années encore avec des bus relevant de la norme Euro 2.

En Flandre, De Lijn a déjà acheté des bus diesel et hybrides et les citoyens s'en sont réjouis, car il s'agit d'une bonne nouvelle sur le plan écologique. À Bruxelles, nous n'achetons plus de bus diesel et mais acquérons encore temporairement des hybrides pour faire en sorte de retirer les bus très polluants du marché.

Le but est également de réaliser le Plan bus grâce auquel les gens prendront davantage ce moyen de transport.

Quoi qu'il en soit, le Conseil d'État devra se prononcer au préalable.

En l'état, vu la façon dont vous avez rédigé le texte, un arrêté d'exécution est nécessaire pour son entrée en vigueur.

D'ailleurs, le 26 mars 2013, la STIB a pris une décision dans le cadre du contrat de gestion. M. De Lille, vous étiez, ainsi que Mme Grouwels, ministres de tutelle.

(Remarques de M. De Lille)

Vous étiez secrétaire d'État à la Mobilité, vous faisiez alors partie du gouvernement. Or je constate que vous, le chargé du gouvernement, n'avez pas demandé l'annulation de la décision de la STIB. Comme chaque membre du gouvernement, vous pouviez pourtant le faire.

Le comité de gestion de la STIB a approuvé la recommandation annexée au rapport d'analyse, à savoir le choix de bus hybrides pour la deuxième phase. C'est donc un gouvernement Ecolo-Groen qui a entériné la décision du comité de gestion de la STIB d'acheter des bus hybrides.

M. Bruno De Lille (Groen).- La loi, c'est la loi, et je pars du principe qu'elle doit être respectée. Vous avez recours à des faux-fuyants et vous essayez de me faire porter la faute, alors que cet échec vous appartient. Cela vous avilit !

(Remarques du président)

M. Ikazban et M. Smet m'apostrophent, je peux

De heer Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans).*- *De wet is de wet en ik vertrek van het principe dat die nageleefd moet worden. U zoekt uitvluchten en probeert uw fouten af te schuiven op mij.*

(Opmerkingen van de voorzitter)

Als de heren Ikazban en Smet me persoonlijk aanvallen, mag ik me toch verweren ...

tout de même répondre pour fait personnel...

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai répondu à l'ensemble des questions, mais je vais une dernière fois résumer mon propos.

Je ne veux accuser personne, je ne vous soumetts que des faits. J'illustre mon propos avec des documents officiels et j'explique une procédure. Cela ne m'amuse pas d'accuser les uns ou les autres, je ne m'appuie que sur des faits et l'histoire seule pourra juger ces décisions.

Je constate, avec la direction que ce gouvernement a prise, que nous allons améliorer la qualité de l'air. Je constate, au vu de l'analyse du marché international, que notre décision est pleinement en phase avec la logique appliquée par les autres villes. Je peux vous fournir, si vous le désirez, un document reprenant la comparaison avec les autres villes.

La STIB est en train de monter le dossier. Cela nous coûtera 126 millions d'euros. C'est plus que si nous avions opté pour le diesel, mais cet investissement sera bénéfique à notre environnement.

Parfois, les faits parlent d'eux-mêmes : le gouvernement bruxellois Ecolo-Groen a acheté, pendant sa législature, 175 bus diesel, alors que le gouvernement actuel en achètera zéro. Nous allons acquérir 235 bus hybrides et 38 bus électriques. Voilà les faits. Et seuls les actes comptent !

(Colloques)

M. Bruno De Lille (Groen).- Mais c'est encore du diesel !

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vos réponses me surprennent. Vous commencez par affirmer qu'il n'existe pas de bus à motorisation essence et électricité. Dans un second temps, vous dites que ce type de véhicules hybrides n'existe pas sur le marché européen. Or, j'ai trouvé le constructeur russe NefAZ (Neftekamsk Automotive Plant) qui a développé ce type de véhicules. Il semble possible que mes recherches

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb alle vragen beantwoord, maar zal de feiten nog eens samenvatten. Ik wil niemand beschuldigen. Deze regering zal voor een verbetering van de luchtkwaliteit zorgen. Ik kan u een internationale analyse bezorgen waaruit blijkt dat onze beslissing aansluit bij het beleid in andere steden.*

De MIVB werkt momenteel aan het dossier, dat ons 126 miljoen euro zal kosten. Dat is meer dan voor gewone dieselbussen, maar de investering zal het leefmilieu ten goede komen.

Soms spreken de feiten voor zich: de vorige Brusselse regering met Ecolo-Groen kocht 175 dieselbussen, terwijl de huidige regering er geen enkele zal kopen. We zullen 235 hybridebussen en 38 elektrische bussen aanschaffen. Dat zijn de feiten!

(Samenspraak)

De heer Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans).*- *Maar het blijven dieselbussen!*

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Uw antwoorden verbazen me. Eerst zegt u dat bussen op benzine en elektriciteit niet bestaan en daarna zegt u dat dit soort hybride voertuigen niet bestaan op de Europese markt. Ik heb een Russische constructeur gevonden, NefAZ (Neftekamsk Automotive Plant), die dat soort voertuigen ontwikkelt. Mijn opzoekingen zijn grondiger dan de uwe en ik ga ervan uit dat*

soient plus approfondies que les vôtres, et que je considère que l'Europe s'étend jusqu'à l'Oural. Je vous communiquerai les adresses issues de mes recherches.

Comment expliquez-vous qu'en 2013, le gouvernement se soit engagé à ne plus utiliser de diesel ? C'est qu'il était tout de même convaincu que les motorisations à carburants alternatifs ou à l'électricité seraient prêtes quand les bus de la STIB devraient être remplacés. Pourtant, exactement un an après l'entrée en vigueur du Cobrace, il n'y a plus de technologie prête. C'est tout de même incroyable ! Franchement, je me demande comment vous voulez qu'on vous croie quand vous affirmez que tous les bus seront électriques en 2030. Ce n'est pas possible.

M. Pascal Smet, ministre.- Pourquoi ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Parce que nous n'avons déjà pas pu croire ce que prévoyait l'ordonnance Cobrace puisqu'elle n'est toujours pas appliquée.

Vous vous engagez maintenant pour les années à venir sans savoir si la technologie sera au point. Déjà, il y a deux ans, vous avez cru qu'elle le serait.

M. Pascal Smet, ministre.- Pas moi, je n'étais pas ministre bruxellois !

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le gouvernement auquel vous participez. À ce que je sache, c'était une décision du gouvernement !

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'en faisais pas partie.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- D'accord, mais la décision dont nous parlons maintenant a été prise par le gouvernement actuel.

En outre, votre déclaration selon laquelle le gaz naturel serait une technologie dépassée m'a beaucoup amusée.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas dit "dépassée", j'ai dit que ce n'était pas une technologie d'avenir. Il y a une nuance importante.

Europa zich uitstrekt tot aan de Oeral. Ik zal u de adresgegevens bezorgen.

Hoe verklaart u dat de regering in 2013 heeft beslist om geen diesel meer te gebruiken? Dat is toch omdat ze ervan uitging dat de motoren op alternatieve brandstof zouden klaar zijn wanneer de nieuwe bussen moesten worden besteld? En toch is de technologie exact een jaar na de goedkeuring van het BWLKE niet op de markt! Waarom zouden wij u geloven wanneer u zegt dat alle bussen elektrisch zullen zijn tegen 2030? Dat is onmogelijk.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Omdat het BWLKE ook nog steeds niet wordt toegepast.*

U engageert zich voor de komende jaren zonder te weten of de noodzakelijke technologie op punt zal staan. Twee jaar geleden stelde u ze al in het vooruitzicht.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Toen was ik geen Brussels minister.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De regering waar u deel van uitmaakte, deed er toch beloftes over. Het was een regeringsbeslissing!*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik maakte er geen deel van uit.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Akkoord, maar de beslissing waarvan nu sprake is, is genomen door de huidige regering.*

Uw verklaring als zouden motoren op aardgas voorbijgestreefd zijn, vind ik lachwekkend.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zei niet dat ze voorbijgestreefd zijn, maar wel dat het geen toekomstgerichte technologie is. Er is een nuance.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je suis d'accord.

Je vais citer quelques chiffres. Tous ne concernent pas l'Europe, mais on peut s'inspirer de ce qui se fait ailleurs.

La ville de Séoul a le projet d'acquérir 2.100 bus au gaz naturel comprimé (GNC) pour 2018, avec une étape intermédiaire en 2014. Le comté de Los Angeles compte 2.221 bus au GNC, dont les dates de mise en service vont de 2001 à 2015. Barcelone a augmenté sa flotte de bus au GNC en 2009. Elle en compte plus de 300 au total. La municipalité d'Hô-Chi-Minh-Ville au Vietnam a reconverti sa flotte de bus en 2009 et acquis 800 bus alimentés au GNC.

Enfin, New Delhi vient d'acquérir 2.500 bus roulant au GNC. Je peux encore vous en citer des kyrielles, tout cela pour vous dire que je ne suis pas complètement convaincue par le fait que ce n'est pas une technologie d'avenir. Il en existe d'ailleurs d'autres comme l'hydrogène.

Ce qui m'ennuie dans ce débat, c'est qu'aujourd'hui, on a ce sentiment désagréable d'être acculé à l'achat. Sur ce point, je vous suis. Vous appelez cela du pragmatisme. Pour moi, c'est l'absence de décision pendant des années qui nous pousse aujourd'hui à devoir remplacer in extremis ces bus qui roulent conformément à la norme Euro 2. Je suis entièrement d'accord avec l'idée qu'il faut absolument les remplacer et qu'on ne peut pas revenir en arrière.

Je vous trouve assez drôle, M. le ministre. Vous dites que vous avez pris un arrêté en opposition avec l'ordonnance qui lui est supérieure, c'est-à-dire le Cobrace. Vous dites aussi que vous attendez l'avis du Conseil d'État. Ce ne sont pas les documents dont dispose M. Chahid qui vont tout d'un coup faire en sorte que devienne légale une décision qui ne l'est pas ! Je ne vois pas pourquoi le Conseil d'État vous suivrait dans une violation de la loi. Quand attendez-vous cet avis ?

Très honnêtement, je me demande si on a suffisamment creusé la question du gaz naturel.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Goed.*

De stad Seoul heeft het plan opgevat om tegen 2018 2.100 bussen op gecombineerd aardgas (CNG) aan te kopen. Los Angeles County telt 2.221 bussen op CNG die tussen 2001 en 2015 in dienst zijn gesteld. In 2009 heeft de stad Barcelona haar vloot bussen op CNG uitgebreid tot meer dan 300. De stad Ho Chi Minh City in Vietnam heeft in 2009 800 bussen op CNG aangekocht.

En ten slotte heeft de stad New Delhi 2.500 bussen op CNG aangeschaft. Ik kan u nog veel voorbeelden geven om aan te tonen dat het wel een toekomstgerichte technologie is, net zoals waterstof.

Het vervelende is dat we haast gedwongen lijken om tot aankoop over te gaan. U noemt dat pragmatisme. Ik ben het ermee eens dat een vervanging dringend nodig is, maar heb wel de indruk dat de regering nu aan een ijtempo te werk gaat omdat er de voorbije jaren een groot gebrek aan visie was.

Mijnheer de minister, u zegt zelf dat dit regeringsbesluit in strijd is met de ordonnantie die er hiërarchisch gezien boven staat. Ik ben benieuwd naar het advies van de Raad van State. De documenten waar de heer Chahid het over had, zullen er niet voor zorgen dat een onwettelijke beslissing opeens legaal wordt.

Ik vraag me af of de optie aardgas wel voldoende ernstig in overweging is genomen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous avons bien compris que la meilleure défense, c'est l'attaque...

M. Pascal Smet, ministre.- J'aime les faits.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous aimez les archives, moi aussi. N'oublions pas que vous avez été ministre une première fois, avec les mêmes attributions. Je vois que vous semblez moins détendu, vous n'êtes pas content...

M. Pascal Smet, ministre.- J'assume. À l'époque, on ne parlait que de gaz et pas de bus électriques.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je n'ai même pas fini ma phrase que vous êtes déjà en train de m'interrompre, c'est intéressant. En tout cas...

(Remarques de M. De Lille)

Une de mes questions parlementaires, en 2009, portait sur votre renoncement à acheter des bus au gaz. Déjà, à l'époque, cela ne semblait pas faire partie de vos priorités. Ce n'était censé être qu'un petit report. Nous comprenons désormais pourquoi...

(Remarques de M. Smet)

À l'époque, vous trouviez que les normes européennes les plus strictes, Euro 4 et peut-être Euro 5 pour les bus qui devaient être commandés, étaient vraiment formidables, tout comme aujourd'hui, vous jugez les bus hybrides diesel bien mieux que les bus actuels qui ont quinze ans et qui polluent. Encore heureux que vous n'achetiez pas des bus qui polluent autant que les précédents !

(Remarques de M. Smet)

Ce serait quand même formidable !

Nous pourrions aussi revenir sur les querelles autour des expertises soudaines relatives aux bus au gaz, dont vous dites qu'ils ne représentent pas l'avenir. Pourtant, une ville comme Paris vise un taux de 80% de bus électriques et de 20% de bus au gaz à l'horizon 2025. Je regrette que nous n'ayons pas fait de même.

Et ne me dites pas que Paris se moque du prix. La

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De aanval is de beste verdediging.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik houd het graag bij feiten.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U bent eerder al eens minister geweest, met dezelfde bevoegdheden...*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Akkoord, maar toen spraken we enkel over gas en niet over elektrische bussen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik heb mijn zin nog niet afgemaakt en u valt me al in de rede.*

(Opmerkingen van de heer De Lille)

Een van mijn parlementaire vragen in 2009 ging over uw weigering om bussen op gas aan te kopen. Toen al leek dit geen prioriteit voor u te zijn. De uitsteltermijn zou miniem zijn. We weten nu ook waarom...

(Opmerkingen van de heer Smet)

Indertijd vond u het al geweldig dat de nieuwe bussen voldeden aan de strengste Europese normen, Euro 4 en Euro 5, net zoals u er nu bijzonder over te spreken bent dat de hybride dieselbussen het beter doen dan de huidige bussen, die vijftien jaar oud zijn. Het lijkt wel of we al blij mogen zijn dat u geen bussen aankoopt die even vervuilend zijn als de vorige!

(Opmerkingen van de heer Smet)

U vindt dat bussen op gas niet toekomstgericht zijn. De stad Parijs zet in op 80% elektrische bussen en 20% bussen op gas tegen 2025. Ik betreur dat wij dat niet hebben gedaan. En zeg nu niet dat Parijs niet op de centen moet letten. Er is een degelijk bestek opgesteld om de prijs laag te houden.

Ik hoor dat de prijs voor een hybride bus 500.000 euro bedraagt, wat ook de prijs is voor een volledig elektrisch bus.

RATP a pris son temps pour rédiger un cahier des charges qui permette de réduire les coûts. Or, j'entends que le prix d'un bus hybride tel que vous comptez acquérir est de 500.000 euros, soit le prix annoncé d'un bus totalement électrique.

M. Pascal Smet, ministre.- Le budget total est de 126 millions d'euros.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Donc, l'ordre de grandeur est bien de 500.000 euros par unité, soit à peu près le prix d'un bus tout électrique jugé trop cher par la RATP.

Il y a, en tout cas, un fait dont on ne peut pas sortir, c'est que vous n'avez pas tout mis en œuvre pour atteindre l'objectif du "zéro diesel". Pourtant, sauf si l'on considère que nos choix réglementaires sont uniquement posés pour plaisanter ou pour faire des déclarations d'intention, cet objectif constitue précisément le souhait réglementaire de la Région.

Ne jouez pas à remonter dans le passé pour vous justifier, car, déjà en 2009, il y avait eu un premier échec qui n'aurait dû être qu'un report. Je ne reviendrai pas sur l'absurdité de l'argument relatif aux attentats. Il faudrait arrêter de nous prendre pour des andouilles, M. le ministre...

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons envisagé toutes les possibilités - gaz, électricité, hybride - selon différents paramètres : life cost, cycle cost, écoscore, risques, exploitation, prix... Nous avons également consulté plusieurs experts. Nous nous inscrivons dans les options prises par les autres réseaux européens. Nous pensons avoir pris la bonne décision en termes de qualité de l'air. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Pourrait-on alors envisager de procéder à des auditions, puisque je vous dis que du côté des experts, il y a des visions très différentes de celle que vous défendez ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het totale budget bedraagt 126 miljoen euro.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dus 500.000 euro per stuk, ongeveer dezelfde prijs als een model dat volledig elektrisch is en ze in Parijs te duur vonden.*

We kunnen er niet naast kijken dat u onvoldoende hebt ingezet op de doelstelling "zero diesel", en dat was nu net het wettelijke voorschrift.

U hoeft niet naar het verleden te verwijzen om u te verdedigen, want in 2009 liep het al voor de eerste keer mis.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We hebben alle mogelijkheden - gas, elektriciteit, hybride - overwogen volgens verschillende parameters: life cost, cycle cost, ecoscore, risico's, exploitatie, prijs ... We hebben ook verschillende deskundigen geraadpleegd. Wij volgen de andere Europese openbaarvervoermaatschappijen. Ik denk dat wij de juiste beslissing hebben genomen voor wat de luchtkwaliteit betreft. De cijfers spreken voor zich.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Kunnen we misschien een hoorzitting organiseren? Ik ken namelijk deskundigen die er heel andere standpunten op nahouden dan diegene die u verdedigt.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais vous transmettre le rapport de la commission d'accompagnement.

M. le président.- Dans un premier temps, examinons ce rapport puis attendons le retour du président de notre commission pour décider de la suite de notre démarche.

M. Ridouane Chahid (PS).- Nous ne sommes pas d'accord d'organiser des auditions. Que le rapport soit soumis à l'ensemble des parlementaires et que ceux qui l'estiment utile interpellent le gouvernement sur la base du rapport.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Alors j'insiste auprès du ministre pour que le rapport nous parvienne car il arrive souvent que l'on nous promette de bénéficier de documents qui n'arrivent jamais.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous ne sommes jamais à l'abri d'une erreur. Si une telle erreur devait survenir, il faudrait nous la signaler.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "la qualité de l'air dans les stations de métro et prémétro".

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le fait de respirer de l'air de bonne qualité est une condition essentielle d'une qualité de vie soutenable. Toutefois, on peut remarquer que la plupart des centres urbains peinent aujourd'hui à créer un environnement de vie offrant des qualités sanitaires acceptables.

Plus de 3,7 millions de décès prématurés par an sont attribuables à la pollution de l'air dans le

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal u het verslag van het begeleidingscomité bezorgen.*

De voorzitter.- Laten we eerst dat verslag analyseren en vervolgens de terugkeer van de voorzitter van de commissie afwachten om over de volgende stappen te beslissen.

De heer Ridouane Chahid (PS) (in het Frans).- *Wij gaan niet akkoord met een hoorzitting. Leg het verslag aan iedereen voor, en diegenen die het nodig vinden, kunnen dan op basis daarvan de regering interpellieren.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik dring erop aan dat we dat verslag daadwerkelijk ontvangen want het gebeurt weleens dat ons documenten worden beloofd die we dan toch niet te zien krijgen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Als dat gebeurt, moet u dit melden.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de luchtkwaliteit in de metro- en premetrostations".

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Een goede luchtkwaliteit draagt bij tot een goede levenskwaliteit. In heel wat steden laat de luchtkwaliteit echter heel wat te wensen over.*

Elk jaar zouden er in de wereld meer dan 3,7 miljoen mensen sterven aan de gevolgen van luchtverontreiniging. Luchtvervuiling leidt tot beroertes, hartziekten, longkanker en chronische of

monde. La pollution de l'air génère auprès de nos citoyens de nombreux accidents vasculaires cérébraux, cardiopathies, cancers du poumon ainsi que des affections respiratoires, chroniques ou aiguës, y compris l'asthme. La plupart de ces maladies sont dues à l'exposition aux particules fines (ou PM pour particulate matters) et ultrafines.

Il est en effet aujourd'hui avéré que ces particules en suspension ont plus d'effets sur la santé que tout autre polluant. Ce sont plus spécialement les particules de moins de 10 microns qui sont les plus nuisibles. Celles-ci parviennent en effet à rentrer dans le corps et à se loger dans les poumons. Certaines de ces particules peuvent même s'introduire dans le système sanguin avec des conséquences encore plus dramatiques.

En 2012, l'Agence européenne de l'environnement estimait à 9.300 le nombre de décès prématurés attribuables au PM2.5 et à 2.300 le nombre de décès causés par le dioxyde d'azote.

Outre l'intérêt légitime du gouvernement relatif à lutte contre la pollution de l'air ambiant, des actions soutenues doivent également être mise en œuvre s'agissant de la qualité de l'air intérieur dans les lieux publics et plus particulièrement en ce qui concerne les stations de métro et de prémétro.

Depuis le début des années 2000, des mesures de la qualité de l'air sont effectuées en France dans certaines enceintes ferroviaires souterraines. Ces études ont pu mettre en évidence des concentrations en masse de particules fines sensiblement supérieures à celles constatées dans des zones urbaines extérieures, même à proximité de zones de trafic routier.

En dehors des situations de travaux de maintenance, la principale source de cette pollution est "l'usure des matériaux par la friction roue-frein, suivie du contact roue-rail et du contact entre le matériel roulant et le système d'alimentation électrique".

Si les experts concluent également à l'existence d'un risque sanitaire respiratoire et cardiovasculaire accru lié à l'exposition chronique des travailleurs - ici, on pense aux travailleurs de la STIB - aux particules de l'air des enceintes ferroviaires souterraines, la question est également pertinente en ce qui concerne les usagers des

acute ademhalingsproblemen waaronder astma.

De meeste gezondheidsproblemen worden veroorzaakt door de blootstelling aan fijn of ultrafijn stof. Vooral stofdeeltjes kleiner dan 10 µm zijn schadelijk. Zij dringen makkelijk het lichaam binnen en nestelen zich in de longen. Sommige deeltjes dringen zelfs door tot in het bloed, waar ze nog meer schade aanrichten.

In 2012 werden volgens het Europees Milieuagentschap 9.300 vroegtijdige overlijdens veroorzaakt door fijn stof en 2.300 door stikstofdioxide.

Naast de maatregelen om de kwaliteit van de buitenlucht te verbeteren, moeten er ook acties worden genomen op het vlak van de luchtkwaliteit in openbare plaatsen, zoals de (pre)metrostations.

Sinds het begin van de jaren 2000 wordt de luchtkwaliteit in een aantal ondergrondse stations in Frankrijk gemeten. Uit die studies blijkt dat de concentraties fijn stof er veel hoger liggen dan buiten, zelfs in zones met druk wegverkeer.

Die vervuiling wordt voornamelijk veroorzaakt door de slijtage van de materialen (wrijving tussen de wielen en de remmen, contact tussen de wielen en de rails, contact tussen het rollend materieel en het elektrisch aandrijvingsstelsel).

Volgens de deskundigen houdt een blootstelling aan die concentraties niet alleen een verhoogd gezondheidsrisico's in voor de werknemers, maar ook voor de gebruikers van het openbaar vervoer.

De Parijse vervoersmaatschappij RATP maakt elke week cijfers over de luchtkwaliteit op haar netwerk bekend. Ze voert continue metingen uit in verschillende metrostations. Die gezondheidsmonitoring bestaat al verscheidene jaren. Naast de gebruikelijke klimaatparameters (temperatuur, vochtigheid), worden ook de luchtverversing (koolstofdioxide) en de luchtkwaliteit (stikstofoxiden en fijn stof) gemeten. Die permanente metingen leveren elk jaar 200.000 bruto gegevens op.

Voorts worden er punctuele metingen voor bijkomende parameters uitgevoerd, zoals ultrafijn stof, aldehyden en monocyclische of polycyclische aromatische koolwaterstoffen. De metingen vinden

transports en commun.

Un exemple proche de chez nous est celui de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) qui publie des relevés hebdomadaires de la qualité de l'air sur son réseau. Pour garantir cet objectif, la RATP réalise des mesures en continu dans plusieurs stations de métro, RER et lieux représentatifs des espaces souterrains. Cette veille sanitaire existe depuis de nombreuses années. Les mesures portent ainsi sur les paramètres climatiques usuels (température, humidité relative), le renouvellement d'air (dioxyde de carbone) et la qualité de l'air (oxydes d'azote, particules). Ce réseau produit ainsi automatiquement plus de 200.000 données brutes par an.

De plus, des campagnes de mesures ponctuelles permettent de surveiller d'autres paramètres, tels que les particules ultrafines, les aldéhydes, les hydrocarbures aromatiques monocycliques ou polycycliques.

Ces mesures sont réalisées dans le réseau souterrain sur les quais, dans les couloirs de correspondance et les salles d'échanges, et tous les résultats sont publiés et accessibles au public sur le site internet de la société parisienne de transports.

Pour améliorer la qualité de l'air, les efforts de la RATP portent sur l'amélioration du renouvellement d'air des espaces (programme de création, de renforcement et de renouvellement de la ventilation), sur l'optimisation du freinage électrique des matériels roulants qui permet la réduction des émissions de particules liées au freinage mécanique, et enfin sur la réduction du poids des véhicules.

Des campagnes de mesures périodiques ou ponctuelles de concentration en particules fines sont-elles effectuées dans les stations de métro et de prémétro de la STIB ? Qui opère ces campagnes de mesures ? Bruxelles-Environnement y est-il associé ? Les données sont-elles publiées ?

Une communication publique et régulière sur le niveau de concentration est-elle envisagée afin que les usagers et le personnel puissent être informés de la qualité de l'air au sein des stations ? Des seuils maximaux de taux de concentration en particules fines et autres polluants sont-ils établis, notamment pour la protection du personnel ? La

plaats op de perrons, in de gangen en ondergrondse ruimten. Alle resultaten worden op de website van de Parijse vervoermaatschappij gepubliceerd.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren werd het ventilatiesysteem aangepast, werd er overgeschakeld van mechanisch remmen op elektrisch remmen en werd het gewicht van de voertuigen verkleind.

Vinden er permanente of punctuele metingen van de concentraties fijn stof in de Brusselse (pre)metrostations plaats? Wie voert die uit? Is Leefmilieu Brussel daarbij betrokken? Worden de gegevens gepubliceerd?

Overweegt u om de gebruikers van het openbaar vervoer en het personeel van de MIVB regelmatig te informeren over de luchtkwaliteit in de stations? Zijn er drempelwaarden voor fijn stof en andere vervuilende stoffen vastgelegd? Moet de MIVB bepaalde doelstellingen halen?

De technische diensten van de MIVB zouden de aankoop onderzoeken van nieuwe metrostellen die zijn uitgerust met een elektrodynamisch remsysteem, dat minder fijn stof veroorzaakt dan een klassiek remsysteem. Zal het gezondheids criterium meespelen in de keuze van het nieuwe remsysteem?

Worden er nieuwe ventilatie- en filtersystemen geplaatst in de stations die worden gerenoveerd?

Is er onderzoek gedaan naar de chronische blootstelling van het MIVB-personeel aan fijn stof?

Welke maatregelen zijn er genomen om de gezondheidsrisico's te verminderen voor het personeel dat langdurig aan fijn stof wordt blootgesteld, zoals het onderhoudspersoneel, de metrobestuurders en het personeel dat in de omgeving van de perrons werkt?

STIB dispose-t-elle d'objectifs à atteindre en la matière ?

Les services techniques de la STIB étudieraient, par ailleurs, l'acquisition de nouvelles rames de métro recourant à un système de freinage électrodynamique permettant la récupération d'énergie. Ce type de technologie devrait diminuer l'intensité du recours au système de freinage classique, responsable de l'essentiel de la production des particules fines émises et présentes dans les stations de métro, et devrait avoir un effet favorable sur les émissions de particules fines. Cette éventualité est-elle prise en considération dans les critères retenus pour choisir les nouveaux systèmes de freinage ?

De nouveaux dispositifs de ventilation de l'air et de filtration ont-ils été étudiés pour les stations en rénovation - voire les stations déjà rénovées - ainsi que pour les nouvelles stations en projet afin de diminuer la concentration en particules fines et l'exposition à ces particules dans les stations ?

Des études sur l'exposition chroniques du personnel de la STIB aux particules en suspension ont-elles été menées ? Si non, comptez-vous en lancer ?

Quelles mesures ont-elles été prises afin de réduire les risques sanitaires pour le personnel de la STIB exposé durant de longues périodes aux particules fines, notamment le personnel de maintenance, les conducteurs de rames et le personnel travaillant aux abords des quais ?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les seuils de taux de concentration en particules fines et autres polluants applicables à une exposition professionnelle sont déterminés par arrêté royal, y compris en ce qui concerne les particules inhalables.

Les seuils applicables ont toujours été très largement supérieurs aux concentrations effectivement quantifiées dans les différentes stations lors des mesurages. Ces mesures sont confiées à des laboratoires spécialisés et agréés par le Service interne de prévention et de protection au

Bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *De drempelwaarden voor de blootstelling aan fijn stof en andere pollutanten in beroepsverband zijn vastgesteld bij koninklijk besluit. Tot nu toe lagen de waarden die in de stations werden opgetekend altijd veel lager dan die drempelwaarden. De metingen worden uitgevoerd door gespecialiseerde laboratoria en bekrachtigd door de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk van de MIVB. De resultaten worden aan de vertegenwoordigers van de werknemers meegedeeld via het comité voor preventie en*

travail de la STIB. Les résultats en sont communiqués aux représentants des travailleurs à travers les Comités de prévention et de protection au travail.

Contrairement à celles de nombreux autres métros européens, toutes les voitures de métro de la STIB sont équipées de systèmes de freinage électrodynamiques, ce qui était, lors de la mise en service du métro en 1976, une caractéristique très moderne, qui s'est répandue progressivement pour devenir, de nos jours, la norme des nouveaux types de métro mis en service partout dans le monde.

Les stations en rénovation et celles en projet ne tiennent pas compte des nouveaux dispositifs de ventilation de l'air et de filtration. Ceux-ci n'ont pas été étudiés puisque tous les mesurages réalisés démontrent que les taux de particules inhalables sont très largement inférieurs aux seuils applicables pour l'exploitation professionnelle.

Le respect des normes professionnelles par la STIB est une donnée de nature à rassurer encore plus les voyageurs qui restent beaucoup moins de temps dans les installations souterraines que le personnel. Il n'existe, à ce jour, aucun cadre de référence spécifique aux voyageurs, ce qui est d'ailleurs aussi le cas de la grande majorité des sociétés étrangères de transport en commun.

Dans une étude de benchmarking datant de 2012, on peut lire que, hormis la RATP, aucune société de transports en commun ne réalise des mesures en continu de la qualité de l'air dans ses stations de métro. En revanche, tout comme la STIB, toutes font effectuer des mesures ponctuelles par un bureau externe dans le cadre de la législation sur le travail.

Je retiens néanmoins votre suggestion d'effectuer des mesures en permanence, comme le fait la RATP. Pour moi, les mesures devraient viser tant les stations souterraines que les stations en surface. Je contacterai Mme Fremault pour envisager une telle démarche dans le cadre des mesures relatives à la COP21 que le gouvernement est en train de préparer.

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

M. Julien Uyttendaele (PS). - Votre réponse m'a

bescherming op het werk.

Alle metrostellen van de MIVB zijn uitgerust met een elektrodynamisch remsysteem. In 1976 was dat een heel moderne techniek, maar nu wordt die stilaan overal in de wereld de norm voor nieuwe metrostellen.

In de stations die worden gerenoveerd is het niet nodig om nieuwe filter- of ventilatiesystemen te plaatsen, aangezien uit alle metingen is gebleken dat de concentraties inadembare deeltjes ver onder de drempelwaarden voor beroepsomstandigheden blijven.

De naleving van de beroepsnormen is geruststellend voor de reizigers, die veel minder tijd in de ondergrondse ruimten doorbrengen dan het personeel. Er is momenteel geen specifiek referentiekader voor de reizigers.

Volgens een vergelijkende studie van 2012 voert naast de RATP geen enkele openbaarvervoermaatschappij een permanente monitoring van de luchtkwaliteit in de metrostations uit. Ze laten wel, net zoals de MIVB, punctuele metingen uitvoeren in het kader van de arbeidswetgeving.

Ik noteer niettemin uw suggestie om permanente metingen te verrichten, net zoals in Parijs. Die metingen zouden volgens mij niet alleen in de ondergrondse, maar ook in de bovengrondse stations moeten plaatsvinden. Ik zal met mevrouw Fremault bekijken of dat mogelijk is in het kader van de maatregelen rond de COP21 die de regering aan het voorbereiden is.

De voorzitter. - De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).-

agréablement surpris. En effet, la lecture du rapport de la RATP m'avait laissé avec l'impression qu'une station comme Arts-Loi pouvait être plus polluée que la rue de la Loi elle-même. Outre la pollution de l'air ambiant, les autorités politiques devraient davantage se préoccuper de la qualité de l'air dans les stations de métro.

Les mesures ponctuelles sont-elles publiées ?

M. Pascal Smet, ministre.- Elles sont communiquées au Comité pour la prévention et la protection au travail (CPPT).

M. Julien Uyttendaele (PS).- Envisagez-vous de les rendre accessibles aux usagers, notamment ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'étudierai la question.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je salue le renforcement des mesures et je vous incite à les rendre accessibles tant aux travailleurs de la STIB qu'à ses usagers.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME FATOUMATA SIDIBÉ

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

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

Uw antwoord heeft mij aangenaam verrast. Na het lezen van het rapport van de RATP had ik de indruk dat een station als Kunst-Wet wel eens meer vervuild zou kunnen zijn dan de Wetstraat zelf.

Worden de resultaten van de punctuele metingen bekendgemaakt?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Zij worden aan het comité voor preventie en veiligheid op het werk meegedeeld.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Overweegt u om de resultaten ook aan de reizigers mee te delen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal dat onderzoeken.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Dat verheugt mij.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FATOUMATA SIDIBÉ

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

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

concernant "les femmes, la sécurité et le sentiment d'insécurité dans l'espace public".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

(Mme Céline Delforge, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la création de trois lignes de tram interrégionales et l'application du principe de réciprocité".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "l'élargissement du ring".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "les travaux sur le ring de Bruxelles (RO), le Brabantnet et les autoroutes pour vélos".

INTERPELLATION JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,

concernant "la concertation interrégionale, de la mobilité à la Stratégie 2025".

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Initialement, j'avais déposé une interpellation portant sur la création de trois lignes de tram interrégionales et sur l'application du principe de réciprocité. Comme le Bureau élargi a estimé utile et intéressant de joindre des interpellations concernant

betreffende "vrouwen, veiligheid en het onveiligheidsgevoel in de openbare ruimten".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

(Mevrouw Céline Delforge, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de aanleg van drie intergewestelijke tramlijnen en de toepassing van het principe van wederkerigheid".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de verbreding van de Ring".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de werken aan de RO, het Brabantnet en de fietssnelwegen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN,

betreffende "het interregionaal overleg, van de mobiliteit tot de Strategie 2025".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- De Vlaamse regering heeft beslist om de Ring vanaf 2019 over ongeveer 20 km te verbreden.

Volgens het cdH is de verbreding van de Ring een ware ramp voor de economie, het leefmilieu en de

l'élargissement du ring, j'interviendrai également sur cette problématique.

Je commencerai donc mon interpellation en abordant l'élargissement du ring. Moins d'un mois après l'interpellation de M. Doyen au sein de cette commission, qui portait sur le projet du gouvernement flamand d'élargir le ring, on apprenait par les médias que ledit gouvernement avait décidé de procéder à ce fameux élargissement dès 2019 sur près de 20km. L'intention est de terminer le chantier au plus tard en 2023.

La position que le cdH a toujours défendue est que cet élargissement du ring constitue une catastrophe tant environnementale que sanitaire et économique pour les Bruxellois et les habitants des communes flamandes riveraines. C'est aussi, à nos yeux, une capitulation face aux besoins de nouvelles mobilités alors que la priorité devrait aller à l'émergence de solutions modernes et respectueuses de tous, que votre gouvernement et vous-même essayez d'ailleurs d'appliquer en Région bruxelloise depuis des années, permettant la réduction du trafic et une meilleure fluidité de celui-ci : développement du covoiturage, abaissement de la vitesse maximale, accroissement de l'offre ferroviaire et des transports en commun, ou encore finalisation du RER, dont il est question au sein de cette commission tous les trois mois.

Par ailleurs, voir aujourd'hui le gouvernement flamand trouver 1,2 milliard d'euros pour financer les seuls travaux d'élargissement du ring, qui vont polluer Bruxelles et la périphérie, alors que, d'autre part, le gouvernement fédéral peine à trouver 500 millions d'euros pour terminer le RER et permettre le décongestionnement du même ring, c'est une injure à la plus élémentaire des intelligences et à la bonne gouvernance.

Cela en dit long aussi sur l'état de déliquescence institutionnelle dans lequel se trouve aujourd'hui notre pays. Si Bruxelles ne s'oppose pas avec fermeté à l'élargissement du ring, ce sera aussi d'une naïveté ahurissante au niveau du développement économique projeté par la Région flamande sur tout l'axe Zaventem-Malines-Anvers. Je vous renvoie au Plan Start du gouvernement flamand d'il y a quelques années, visant à décongestionner les zonings en périphérie de Bruxelles, ce qui est très mauvais dans le cadre de la concurrence entre entreprises, en termes de

gezondheid van de inwoners van het Brussels Gewest en de randgemeenten. De beslissing is in onze ogen ook een capitulatie ten aanzien van de nieuwe mobiliteitsbehoeften. De prioriteit zou moeten gaan naar moderne oplossingen om het verkeer te verminderen en vlotter te laten doorstromen, zoals de stimulering van carpoolen, de verlaging van de maximumsnelheid, de uitbreiding van het trein- en openbaarvervoeraanbod of de voltooiing van het gewestelijk expresnet (GEN).

Het feit dat de Vlaamse regering 1,2 miljard euro uittrekt om een verbreding van de Ring te financieren, die de vervuiling in Brussel en de Rand zal doen toenemen, terwijl de federale regering moeite heeft om 500 miljoen euro bijeen te sprokkelen om het GEN te voltooiën en de dichtslibbing van diezelfde Ring te voorkomen, zegt veel over de institutionele versnippering in ons land.

Brussel heeft er alle belang bij om zich tegen de uitbreiding van de Ring te verzetten. Het project maakt deel uit van het Strategisch Actieplan voor reconversie in de luchthavenregio (Start) dat tot doel heeft de industriezones in de Rand te ontsluiten, maar het zou naïef zijn te denken dat een uitbreiding van de Ring het mobiliteitsprobleem zal oplossen.

Alle studies op basis van voorbeelden uit het buitenland tonen aan dat de uitbreiding van de Ring slechts een aanzuigeffect zal hebben, wat zal leiden tot meer personenwagens en vrachtwagens en tot meer vervuiling. De drie geplande tramlijnen en enkele tientallen kilometers fietspaden zullen de kwalijke gevolgen van deze historische mobiliteitsblunder niet kunnen compenseren.

Volgens een mobiliteitsstudie die de Brusselse regering heeft laten uitvoeren, zou het verkeer met 33% toenemen als de Ring verbreed wordt. Dat betekent 54.000 extra voertuigen per dag. Uit een studie van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) blijkt bovendien dat de concentraties stikstofdioxiden aanzienlijke gevolgen hebben voor de gezondheid van de meer dan 600.000 personen die in een straal van 3 km rond de Ring wonen.

Gelet op al die negatieve gevolgen voor de economie, de mobiliteit, de luchtkwaliteit en de

développement économique de Bruxelles et de la Région flamande.

Toutes les études basées sur les expériences passées dans les pays étrangers ont démontré que cet élargissement du ring aura une seule et unique conséquence : un effet d'appel. Autrement dit, une augmentation significative du nombre de voitures et de poids lourds qui y transiteront en produisant toujours plus de gaz à effet de serre et plus de particules ultrafines néfastes aux riverains.

Ce ne sont pas les trois lignes de tram et les quelques dizaines de kilomètres de pistes cyclables - mesures positives que nous soutenons - qui vont compenser les effets néfastes de ce que l'on peut considérer comme une erreur historique en matière de mobilité.

Nous l'avons déjà dit - et M. Doyen l'a maintes fois martelé dans cette commission -, l'étude de mobilité réalisée pour le compte du gouvernement bruxellois prévoit une augmentation de 33% de trafic sur le ring en cas d'élargissement, c'est-à-dire 54.000 véhicules supplémentaires par jour. L'étude publiée par la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) a, elle aussi, conclu que le taux de dioxyde d'azote avait une influence jugée significative sur la santé de plus de 600.000 personnes résidant dans un rayon de 3km autour du ring.

C'est en partie pour cette raison que le gouvernement bruxellois s'est toujours montré défavorable à ce projet, tant il présente des conséquences néfastes pour l'économie, la mobilité, la qualité de l'air et la santé à Bruxelles.

J'aimerais vous interroger sur la position actuelle du gouvernement bruxellois quant à l'élargissement du ring. Des éléments neufs sont-ils survenus qui auraient fait évoluer cette position ? Le gouvernement y serait-il plus favorable aujourd'hui qu'hier ? La Région a-t-elle donné son accord de principe sur cet élargissement ? Une petite partie de ce ring est située sur le territoire de la Région bruxelloise, pour laquelle un permis délivré par la Région bruxelloise sera nécessaire. Que compte faire votre gouvernement dans le cadre de ce permis ?

Par ailleurs, pourquoi aujourd'hui une augmentation de la capacité du ring serait-elle

gezondheid heeft de Brusselse regering zich steeds tegen het project uitgesproken.

Is dat standpunt nog steeds hetzelfde of zijn er nieuwe elementen opgedoken waardoor de regering nu positiever tegenover het project staat? Heeft het gewest zijn principeakkoord gegeven voor de verbreding van de Ring?

Een klein deel van de Ring is op Brussels grondgebied gelegen. Vlaanderen moet daarvoor een vergunning van het Brussels Gewest krijgen. Wat zal de Brusselse regering doen? Een verhoging van de capaciteit van de Ring lijkt niet verenigbaar met een vermindering van de verkeersdruk, de verbetering van de luchtkwaliteit en de economische expansie van Brussel.

De Vlaamse regering wil tramlijnen aanleggen om Vlaams-Brabant met Brussel te verbinden. Wij moeten erop toezien dat dat project niet alleen de mobiliteit verbetert van de talrijke pendelaars uit Vlaams-Brabant die elke dag in Brussel komen werken, maar dat het de Brusselse werknemers en werkzoekenden ook gemakkelijker naar de industriezones in de Noordrand brengt. Momenteel vormt de problematische toegankelijkheid van een aantal industrie- en kantorenzones een hinderpaal voor veel werkzoekende Brusselaars.

Ik verwijst naar de vijftienpuntenresolutie die het Brussels parlement in juli 2013 goedkeurde. Daarin stond:

- dat het samenwerkingsakkoord van 1991 tussen de MIVB, TEC en De Lijn opnieuw bekeken moet worden om de mobiliteit van Brusselaars en forenzen in, naar en uit het Brussels Gewest te verbeteren;

- dat het project van de Vlaamse regering ook Brusselaars ten goede moet komen;

- dat er geen concurrentie mag ontstaan tussen de verschillende openbaarvervoersnetten in Brussel;

- dat het Vlaams Gewest ertoe aangezet moet worden om meer parkeerterreinen aan te leggen in de buurt van de tramhaltes van het Brabantnet en aan de andere kant van de Ring.

Het Brussels Gewest levert een inspanning om zulke parkeerterreinen op zijn grondgebied aan te

conciliable avec une réduction de la congestion automobile, avec l'amélioration de la qualité de l'air et avec l'expansion économique à Bruxelles ? Ce sont des objectifs qui nous tiennent tous à cœur et que vous poursuivez très bien dans le cadre de votre propre politique de mobilité au sein du gouvernement bruxellois.

Parallèlement, on a aussi appris que le gouvernement flamand aurait réenclenché son projet de création de lignes de tram reliant le Brabant flamand à Bruxelles. Si ce projet déposé par De Lijn doit, certes, servir à la mobilité des nombreux navetteurs du Brabant flamand qui viennent travailler tous les jours à Bruxelles, nous voulons que ces lignes permettent également à des travailleurs et à des chercheurs d'emploi bruxellois d'accéder aux zonings industriels situés en périphérie nord de la Région bruxelloise.

Les problèmes d'accessibilité d'un certain nombre de sites d'activités économiques constituent une entrave pour beaucoup de Bruxellois qui tentent de décrocher un emploi.

Pour nous, ce nouvel outil de mobilité et d'emploi doit fonctionner dans les deux sens et au bénéfice des Bruxellois. Je reviens à cette résolution en quinze points que nous avons adoptée en juillet 2013. Je ne citerai pas tous les détails de cette résolution. Le parlement bruxellois disait :

- qu'il fallait renégocier l'actuel accord de coopération entre la STIB, les sociétés TEC et De Lijn, qui date de 1991, afin que celui-ci contribue à une meilleure mobilité pour les Bruxellois et les navetteurs dans, vers et à l'extérieur de la Région bruxelloise ;

- de veiller à ce que ce projet du gouvernement flamand puisse également profiter aux Bruxellois (mobilité, emploi, économie, environnement) ;

- d'assurer la non-concurrence et la complémentarité des réseaux en Région bruxelloise ;

- d'inciter la Région flamande à augmenter la création de parkings de dissuasion aux abords de ces arrêts de trams en Brabant flamand et au-delà du ring.

Ici encore, si la Région bruxelloise fait un effort

leggen, maar daarbuiten zie ik niet veel gebeuren.

In de resolutie vroeg het parlement ook om de impact te evalueren van de komst van de lijnen van het Brabantnet voor de MIVB-reizigers, die met een gewijzigd MIVB-net geconfronteerd werden. Daarbij moest nagegaan worden of de dringende MIVB-projecten niet in het gedrang kwamen.

We hebben De Lijn gevraagd om, naar het voorbeeld van de MIVB, drietalige communicatie (in het Nederlands, Frans en Engels) te voeren. We hebben ook het wederkerigheidsprincipe ingeroepen, zodat de MIVB eventueel ook een aanbod op Vlaams grondgebied kan uitbouwen. We kunnen geen eenrichtingsmobiliteitsbeleid van De Lijn aanvaarden dat ontsnapt aan de verplichtingen die aan de MIVB opgelegd worden.

Heeft uw Vlaamse ambtgenoot u over het project geraadpleegd? Wat is zijn standpunt?

Wij zijn van mening dat de tramlijnen die De Lijn aanlegt ook de Brusselse mobiliteit ten goede moeten komen, net zoals we dat van de NMBS en het GEN verwachten.

Het lijkt me uitgesloten dat de trams van De Lijn met andere frequenties zouden rijden dan die van de MIVB. Het nieuwe aanbod zou aanvullend en niet-concurrentieel moeten zijn.

We dringen ook aan op wederkerigheid, zodat de MIVB-trams ook probleemloos over Vlaams grondgebied naar Brussels Airport kunnen, zoals in het regeerakkoord staat. Die wederkerigheid zou zelfs metrostations buiten Brussel mogelijk moeten maken. Heeft de Vlaamse regering expliciete garanties in die zin gegeven?

We hebben nog altijd vragen over het tracé van het Brabantnet. Wat kunt u ons daarover zeggen? Het eerste ontwerp dat ik gezien heb, schoot tekort. Het project moet het bestaande aanbod aanvullen en niet voor concurrentie zorgen. De ontwikkeling van tramlijnen van De Lijn in het Brussels Gewest is maar aanvaardbaar als iedereen er zijn voordeel mee doet.

Enkele weken geleden verheugden we ons dat de ministers van Mobiliteit van het land samenkwamen om gemeenschappelijke oplossingen uit te dokteren voor de mobiliteit van en naar

pour développer des parkings de persuasion ou dissuasion à l'intérieur de son territoire, je ne vois pas beaucoup de projets émerger aux frontières de Bruxelles.

Nous demandons également d'évaluer l'impact sur les voyageurs de la STIB des modifications du réseau liées à l'implantation des lignes de trams transrégionales en veillant à ce que ces projets ne se fassent pas au détriment des projets prioritaires de la STIB.

On demandait à De Lijn de prévoir, à l'instar de la STIB, une communication trilingue (néerlandais, français, anglais), ce qui me paraît normal lorsqu'on est en Région bruxelloise. Nous demandons également d'invoquer, auprès du gouvernement flamand, le principe de réciprocité afin de permettre à la STIB, le cas échéant, de développer son offre en territoire flamand.

J'aimerais aujourd'hui vous interpellier sur chacun de ces points et sur l'état d'avancement des nécessaires négociations avec la Flandre pour y parvenir. En effet, nous ne pouvons accepter - et c'était le sens de la résolution votée en 2013 - une politique de mobilité à sens unique, au seul profit de la société De Lijn, exonérée ainsi de nombreuses contraintes de service public que nous imposons à la STIB.

Avez-vous été consulté par votre homologue flamand à propos de ce projet ? Quelles sont les réponses qu'il fournit à chacune des questions évoquées ci-dessus ?

Pour notre part, nous estimons aussi que les lignes développées par De Lijn doivent également servir la mobilité des Bruxellois à l'intérieur même de Bruxelles, comme la Région en a fait la demande à un autre opérateur public de mobilité présent à Bruxelles, à savoir la SNCB, avec son RER.

Il me paraît exclu de voir les trams de la société De Lijn proposer des rythmes et des services différents de ceux proposés par la STIB. De même, la nouvelle offre devrait venir en complément et non en concurrence de ce que peut proposer la STIB.

Nous insistons également sur le principe de réciprocité, afin de permettre à des lignes de la STIB de circuler plus aisément sur le territoire régional flamand, notamment vers l'aéroport de

Brussel. Hoever staat dat overleg?

Ik richt deze boodschap aan de minister-president en de Vlaamse regering: het wordt tijd om werk te maken van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel. In dat kader moet het mogelijk zijn om tot positieve oplossingen te komen voor alle partijen.

Zaventem, comme le prévoit notre accord de gouvernement. Ce principe de réciprocité peut aller jusqu'à la création de stations de métro en dehors de la Région bruxelloise, hypothèse déjà prévue dans le dernier accord en la matière datant de 1991. A-t-on, aujourd'hui, des garanties explicites du gouvernement flamand à ce propos ?

Enfin, on s'interroge toujours sur le tracé des lignes décidées par le gouvernement flamand. Quelles assurances pouvez-vous nous fournir en la matière ? Le premier projet que j'ai pu consulter autrefois était très insatisfaisant.

L'ambition de ce projet doit être de générer de la complémentarité entre les offres de transport public existantes, et non de la concurrence. Le développement des lignes de tram de De Lijn en Région bruxelloise - qui, sur le principe, est positif - ne peut s'envisager que si l'ensemble des parties en tire avantage : la Flandre, Bruxelles, les navetteurs, les riverains, les habitants de Bruxelles, la société De Lijn, la STIB...

Il y a quelques semaines, on se réjouissait, ici et en commission, du fait que tous les ministres de la Mobilité du pays se réunissaient pour tenter de dégager des solutions communes aux problèmes dans ce domaine, de et vers Bruxelles. Où en est cette concertation interrégionale ?

Même si cela ne dépend pas de vous, j'adresse ce message au ministre-président et au gouvernement flamand : il est plus que temps de mettre sur pied cette communauté urbaine, qui est un des acquis pour Bruxelles - et aussi, je pense, pour la Flandre - de la sixième réforme de l'État. C'est dans ce cadre qu'on doit pouvoir trouver des solutions positives pour l'ensemble des parties.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *M. Cerexhe, je ne suis pas toujours en accord avec vous, mais aujourd'hui, j'ai entendu beaucoup de choses auxquelles j'adhère. Vous êtes un digne remplaçant de M. Doyen au sein de cette commission.*

Je souscris pleinement à votre appel pour une communauté métropolitaine et à votre opposition à

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mijnheer Cerexhe, ik ben het niet altijd met u eens, maar vandaag heb ik toch veel dingen gehoord waar ik mij in kan vinden. U bent een waardige vervanger van de heer Doyen in deze commissie.

Ik kan mij volledig vinden in uw pleidooi voor een metropolitane gemeenschap en uw verzet tegen de verbreding van de Ring. Ik moet wel opletten wat

l'élargissement du ring. Toutefois, il ne faudrait pas que l'on exhume un document duquel ressortirait que le cdH a toujours plaidé pour l'élargissement du ring.

(Rires)

Dans tous les cas, les verts et le cdH partageaient sous la législature précédente leur opposition à l'élargissement du ring.

Le lundi de Pâques, le ministre flamand M. Weyts a annoncé les projets flamands concernant l'élargissement du ring, ainsi que sur la création de lignes de tram et des nouvelles pistes cyclables. Les travaux débuteraient en 2019. Dans sa communication, il a d'abord énoncé une série de mesures avant d'entamer le vif du sujet.

Ce n'est pas uniquement le moment de l'annonce qui nous a pris de court, mais aussi son caractère inéluctable. La Région a pris la décision d'élargir le ring quoi qu'il arrive. La qualité de l'air à Bruxelles qui est déjà médiocre sera pire encore avec l'élargissement du ring.

Les groupes ont déjà interpellé à ce sujet à maintes reprises en commission et en séance plénière, notamment sur la pollution de l'air, l'impact de cet élargissement sur l'économie et la mobilité bruxelloise.

En séance plénière du 28 novembre 2014, le ministre-président Vervoort avait déclaré : "Pour la première fois, je sens au nord du pays une véritable attente de la part du monde politique pour trouver des solutions avec Bruxelles". Vous-même aviez déclaré en commission de l'infrastructure le 30 novembre 2015 que la concertation était "incontournable en la matière" et le 29 février, vous déclariez : "Nous finalisons la concertation entre Région bruxelloise et Région flamande sur le volet mobilité. J'attends un accord de principe à court terme entre moi-même, le ministre Weyts et les ministres-présidents M. Vervoort et M. Bourgeois. Ensuite, la question du ring devra être abordée en détail."

Comment interpréter ces déclarations dès lors que le ministre flamand a pris une décision unilatérale ? Soit le gouvernement bruxellois se laisse bernier par la Flandre, soit il a approuvé ces projets d'élargissement. Dans chacun des cas, la

ik zeg, want straks komt er misschien wel een document boven water waaruit zou blijken dat het cdH ooit nog heeft gepleit voor de verbreding van de Ring.

(Gelach)

In elk geval waren de groenen en het cdH er het in de vorige regering roerend over eens dat de Ring niet mocht worden verbreed.

Op Paasmaandag maakte Vlaams minister Weyts echter inderdaad de plannen voor de verbreding van de Ring bekend. Hij kondigde meteen ook aan dat er een aantal nieuwe tramlijnen en nieuwe en aangepaste fietssnelwegen zouden komen.

De heer Weyts paste daarmee een bekende communicatietruc toe: hij verborg zijn mededeling over de verbreding van de Ring tussen aankondigingen over een heleboel andere maatregelen. Het was echter duidelijk dat de verbreding van de Ring het belangrijkste element in zijn mededeling vormde: het grootste deel van het geld is daarvoor bestemd. De werken zouden in 2019 van start gaan.

Niet alleen het ogenblik waarop de mededeling werd gedaan, deed ons naar adem happen, maar ook het feit dat het Vlaams Gewest stelt dat het, ongeacht wat er nog gebeurt, voor de verbreding van de Ring kiest. Iedereen weet dat de kwaliteit van de lucht in het Brussels Gewest slecht is en als de Ring inderdaad wordt verbreed, zal ze nog slechter worden.

Verscheidene fracties interpeleerden zowel in de commissie als in de plenaire vergaderingen al meermaals over de plannen van Vlaanderen. Zij hadden vragen over de luchtvervuiling, over de economische impact van de verbreding en over de gevolgen voor de mobiliteit in het Brussels Gewest.

In de plenaire vergadering van 28 november 2014 verklaarde minister-president Vervoort: "Pour la première fois, je sens au nord du pays une véritable attente de la part du monde politique pour trouver des solutions avec Bruxelles".

In de commissie voor de Infrastructuur van 30 november 2015 zei u zelf: "La concertation est incontournable en la matière" en op 29 februari van

décision du gouvernement flamand ne concorde ni avec l'accord du gouvernement actuel ni avec le précédent.

Pouvez-vous confirmer les projets flamands concernant l'élargissement du ring nord ? Le gouvernement bruxellois en était-il informé ?

Les concertations avec le gouvernement flamand concernant la mobilité, que vous-même et le ministre-président avez évoquées, étaient-elles d'ordre pratique entre les cabinets ou politiques ? Quelle était la position du gouvernement au sein de ces réunions ?

Quelles mesures le gouvernement prévoit-il pour défendre les intérêts des Bruxellois pour ce qui est de la réduction du trafic, de la qualité de l'air et de l'économie ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Delva pour son interpellation jointe.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Avec ses 102.000 usagers quotidiens, le ring de Bruxelles est un des artères les plus fréquentées du pays. Le gouvernement flamand continue à investir dans une infrastructure routière intelligente, notamment au moyen de panneaux de circulation dynamiques permettant d'adapter la vitesse autorisée en fonction des intempéries ou d'incidents, et poursuit l'optimisation du ring, séparant le trafic local du trafic de transit.*

dit jaar verklaarde u in diezelfde commissie: "Nous finalisons la concertation entre Région bruxelloise et Région flamande sur le volet mobilité. J'attends un accord de principe à court terme entre moi-même, le ministre Weyts et les ministres-présidents Vervoort et Bourgeois. Ensuite, la question du ring devra être abordée en détail."

Hoe moeten we die verklaringen interpreteren, nu Vlaams minister Weyts eenzijdig beslist om de Ring te verbreden? Ofwel heeft de Brusselse regering heeft zich laten ringeloren door haar Vlaamse tegenhanger, ofwel heeft de Brusselse regering ingestemd met de plannen van de Vlaamse regering om de Brusselse Ring te verbreden. In elk geval staat de beslissing van de Vlaamse regering haaks op de beleidsverklaring van zowel deze als de vorige Brusselse regering.

Kunt u de plannen voor de verbreding van het noordelijke deel van de Brusselse Ring bevestigen? Was de Brusselse regering op de hoogte van de aankondiging?

Op verschillende momenten hebben zowel de Brusselse minister-president als uzelf verwezen naar overlegmomenten met de Vlaamse regering over de belangrijke mobiliteitskwesities. Liep dat overleg enkel tussen de administraties of waren er ook politieke overlegmomenten? Welk standpunt heeft de Brusselse regering daarbij ingenomen?

De beslissing van de Vlaamse regering houdt geen rekening met de Brusselse belangen wat het terugdringen van de mobiliteit, de economie en het verbeteren van de luchtkwaliteit betreft. Welke stappen zal de Brusselse regering nemen om de belangen van de Brusselaars te verdedigen?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Paul Delva (CD&V).- Met dagelijks 102.000 gebruikers is de Ring van Brussel een van de drukste verkeersaders van het land. De Vlaamse regering blijft investeren in slimme verkeersinfrastructuur, zoals dynamische verkeersborden waarmee de toegelaten snelheid kan worden aangepast aan de weersomstandigheden of incidenten, en zet ook de optimalisering van de Ring voort, waarbij het doorgaand en plaatselijk verkeer van elkaar worden gescheiden. Een permanente verlaging van de

La décision de réaménager le ring date de 2013. Le gouvernement flamand a communiqué le premier jet de ses plans, ainsi qu'un calendrier et une estimation des coûts. Les travaux de réaménagement du ring devraient commencer en 2019, durer quatre ans, et concerner un tronçon de 20km entre l'E40 en direction de Gand et l'E40 en direction de Louvain.

Actuellement, à cause du grand nombre de sorties et d'entrées (en moyenne tous les 500m), trop de véhicules doivent changer de file en peu de temps, ce qui induit des situations dangereuses et des accidents qui provoquent des embouteillages. Le réaménagement a notamment pour objectifs d'améliorer la sécurité routière et de faire diminuer le nombre d'accidents.

En même temps, le gouvernement flamand réalise aussi d'importants investissements dans les transports publics (500 millions d'euros pour les trois nouvelles lignes de tram du Réseau Brabant) et les infrastructures cyclables (70 millions d'euros pour 41km de pistes cyclables, 10 ponts et 9 tunnels pour vélos) afin de diminuer la pression automobile sur le Ring.

Pour ne pas avoir à attendre l'aménagement de l'infrastructure pour les trams, le gouvernement flamand envisage de mettre des trambus sur les nouvelles lignes du Réseau Brabant entre Bruxelles Nord et Willebroek et entre Jette et l'aéroport de Zaventem. Faire circuler des trambus sur une bande séparée est une alternative intéressante à la voiture et peut être un premier pas vers l'aménagement d'une ligne de tram. En outre, leur coût est trois fois moins élevé que celui d'un tram.

Une grande campagne d'information exposera l'état d'avancement de tous ces investissements.

Vu qu'une partie du ring entre l'E40 en direction de Gand et l'E40 en direction de Louvain est sur le territoire de notre Région et que aussi bien le ring de Bruxelles que le Réseau Brabant jouent un rôle important dans la mobilité bruxelloise, ces projets appellent une série de questions.

De quelle manière avez-vous été impliqué dans la réalisation du calendrier des travaux ? Les administrations concernées se sont-elles concertées ?

maximumsnelheid komt er echter niet.

De beslissing voor de herinrichting van de Ring dateert van 2013. De Vlaamse regering heeft de ontwerpplannen bekendgemaakt en er ook een tijdschema en kostprijs aan vastgeknoopt. De werken voor de herinrichting van de Ring zouden van start gaan in 2019, en betrekking hebben op een traject van 20 km tussen de E40 richting Gent en de E40 richting Leuven. De werken zouden vier jaar in beslag nemen.

De herinrichting is nodig, gelet op het grote aantal weefbewegingen op de Ring. Door het grote aantal op- en afritten - gemiddeld om de 500 m - moeten te veel voertuigen op korte tijd van rijstrook veranderen, wat tot gevaarlijke verkeerssituaties leidt. Jaarlijks gebeuren er op de Brusselse Ring zo'n 1.100 ongevallen, en die leiden geregeld tot lange files. Een van de doelstellingen van de werken is meer verkeersveiligheid, meer bepaald door het aantal weefbewegingen op de Ring en zo ook het aantal ongevallen terug te dringen.

Samen met de werken aan de Ring investeert de Vlaamse regering ook 500 miljoen euro in drie nieuwe tramlijnen en 70 miljoen euro in 41 kilometer nieuwe fietswegen, 10 fietsbruggen en 9 fietstunnels om de autodruk op de Ring te verminderen. De nieuwe tramlijnen, van Brussel-Noord naar Willebroek, tussen Jette en de luchthaven in Zaventem en van Brussel-Noord naar Zaventem, zijn het zogenaamde Brabantnet, waar we het in deze commissie al vaak over hebben gehad. Het gaat om grote investeringen in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

De Vlaamse regering denkt onder andere aan trambussen voor twee van deze trajecten: tussen Brussel-Noord en Willebroek en tussen Jette en de luchthaven van Zaventem. De redenering is dat men niet moet wachten tot de traminfrastructuur is aangelegd. Trambussen in een aparte bedding zijn een interessant alternatief voor de wagen en kunnen zo de opstap vormen voor de aanleg van een tramlijn. Bovendien is de kostprijs van een trambus twee tot drie keer lager dan die van een tram. Een grote informatiecampagne, waar de website www.werkenaanandering.be een onderdeel van is, zal de voortgang van al die investeringen onder de aandacht brengen.

Aangezien de Ring tussen de E40 richting Gent en

De quelle manière la Région bruxelloise contribuera-t-elle concrètement à la réalisation des travaux ?

Quelles mesures la Région prendra-t-elle pour veiller notamment à ce que la circulation reste la plus fluide possible pendant les travaux ? Quelles alternatives seront-elles proposées ? Je suppose que ces mesures feront l'objet d'une concertation.

Où le tracé des trois lignes du Réseau Brabant en est-il, en particulier sur le territoire bruxellois ? Quand trancherez-vous et selon quelle procédure ? Une analyse coût-bénéfice est-elle utile et a-t-elle déjà été réalisée ?

Quels moyens le gouvernement bruxellois affectera-t-il au Réseau Brabant ?

Comment la collaboration entre la STIB et De Lijn se passe-t-elle dans ce dossier ? Y a-t-il une collaboration structurelle régulière ? Quelles personnes ou services sont impliqués ?

Que pensez-vous de l'utilisation de trambus en attendant les trams ? Cette idée a-t-elle été discutée avec vous ? Quels investissements sont nécessaires pour que ces trambus circulent à Bruxelles ?

Le ring et les trams du Réseau Brabant ne sont pas là uniquement pour les navetteurs, mais aussi pour les Bruxellois. Une campagne d'information destinée aux Bruxellois est-elle prévue ?

Où les voies rapides pour vélos en sont-elles ? Comment se passe la concertation entre Régions à ce propos ? Les travaux sont-ils harmonisés ?

de E40 richting Leuven voor een stuk over het grondgebied van ons gewest loopt en aangezien zowel de Brusselse Ring als Brabantnet een belangrijke rol spelen in de Brusselse mobiliteit, roepen deze plannen een aantal vragen op.

Op welke manier was u betrokken bij de planning van de werken die starten in 2019? Was u daar überhaupt bij betrokken? Was er eventueel overleg tussen de betrokken administraties?

Op welke manier zal het Brussels Gewest zelf concreet bijdragen aan de uitvoering van de werken?

Welke flankerende maatregelen zal het gewest nemen om er onder meer voor te zorgen dat het verkeer tijdens de werken op een zo vlot mogelijke manier blijft verlopen? Welke alternatieven zullen er geboden worden? Ik ga ervan uit dat die flankerende maatregelen het onderwerp van overleg zullen zijn.

Wat is de stand van zaken betreffende de tracés van de drie lijnen van het Brabantnet? De heer Cerexhe vroeg naar de concrete tracés op het Vlaamse grondgebied, maar zelf ben ik net zo geïnteresseerd in de tracés op het Brusselse grondgebied, want ik denk dat die de voorbije maanden en jaren heel wat wijzigingen hebben ondergaan. Daarom wil ik graag weten wanneer u de knopen zult doorhakken en volgens welke procedure dat zal gebeuren. Is een kosten-batenanalyse nuttig volgens u of wordt die momenteel misschien al uitgevoerd?

Welke middelen zal de Brusselse regering specifiek uittrekken voor het Brabantnet?

Hoe verloopt de samenwerking tussen de MIVB en De Lijn in dit dossier? Vindt er regelmatig structureel overleg plaats? Welke personen of diensten zijn daar concreet bij betrokken?

Wat is uw mening over het inleggen van trambussen in afwachting van trams? Werd dat idee met u besproken? Welke investeringen zijn er nodig om dergelijke trambussen in Brussel te laten rijden?

De Ring en de trams van het Brabantnet zijn er niet alleen voor de pendelaars, maar ook voor de Brusselaars. Zal er een infocampagne worden

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein pour son interpellation jointe.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- À maintes reprises, le gouvernement bruxellois a marqué son souhait d'une concertation effective avec les deux autres Régions pour développer efficacement des politiques transversales. Cela concerne la mobilité, mais également l'économie et l'emploi, notamment.

Plusieurs fois, j'ai interpellé le ministre-président et vous-même sur l'état d'avancement de cette concertation, des différents groupes de travail constitués et, bien sûr, de la mise en œuvre de la Communauté métropolitaine de Bruxelles.

Afin que les mesures destinées à améliorer la mobilité à Bruxelles offrent un tout cohérent, ce projet doit être le fruit de la participation et de l'ambition de tous les niveaux de pouvoir de développer une Région qui profite à tous. C'est indispensable.

Certains dossiers sont intégralement entre les mains d'autres niveaux de pouvoir : RER, voitures de société, parkings de dissuasion.

Chaque jour, Bruxelles reçoit 394.000 navetteurs, dont 60% viennent en voiture.

Si nous revenons systématiquement sur cette question importante de la concertation, ce n'est pas pour stigmatiser une Région par rapport à une autre, c'est pour insister sur la nécessité absolue de travailler ensemble à un tout cohérent dans l'intérêt des Bruxellois, des entreprises et des navetteurs.

Or, force est de constater que si Bruxelles semble vouloir jouer le jeu de la concertation - on a pu s'en apercevoir dans les multiples déclarations, dont certaines ont été rappelées par M. De Lille - elle paraît bien seule - comme le constate aussi M. Cerexhe. Ni la Flandre, ni le gouvernement

georganiseerd om de Brusselaars in te lichten over de werken en de nieuwe tramlijnen?

Wat is de stand van zaken inzake de fietssnelwegen? Hoe verloopt het overleg tussen de gewesten hierover? Worden de werken op elkaar afgestemd?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De Brusselse regering liet al meermaals blijken dat ze onder meer voor het beleid inzake werkgelegenheid en mobiliteit wil samenwerken met de andere gewesten. Meerdere keren heb ik de minister-president en u geïnterpelleerd over de vooruitgang van het overleg, de werkgroepen en de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel.*

Om samenhangende maatregelen voor de Brusselse mobiliteit tot stand te brengen moet er samengewerkt worden met alle beleidsniveaus.

Voor sommige dossiers, zoals het GEN, de bedrijfswagens en de overstapparkings, zijn andere beleidsniveaus bevoegd.

Elke dag komen er 394.000 pendelaars naar Brussel, waarvan 60% met de auto.

In het belang van de Brusselaars, de pendelaars en de winkeliers is het absoluut noodzakelijk dat er wordt samengewerkt. Noch de Vlaamse, noch de federale regering geven echter de indruk dat ze daartoe bereid zijn. Ter illustratie: Vlaams minister van Mobiliteit Weyts lichtte op 29 maart 2016 de Vlaamse plannen voor de Brusselse Ring en de tramlijnen van De Lijn toe zonder voorafgaand overleg met het Brussels Gewest.

De Brusselse regering wilde haar argumenten over die zaken toelichten, maar werd met een voldongen feit geconfronteerd.

De gewesten werken niet enkel samen op het gebied van mobiliteit. Ook over de Strategie 2025 moet worden overlegd. Daarin staan 18 belangrijke doelstellingen en bijna 160 werkterreinen inzake werkgelegenheid, opleiding, onderwijs, onderzoek en economie. De

fédéral, en particulier, ne donnent l'impression de vouloir coopérer. Le principe de loyauté fédérale doit inclure la loyauté envers Bruxelles. Ce dossier de la mobilité, comme celui de la Stratégie 2025, constitue un test de vérité et de confiance.

Dernier événement en date : la communication, le 29 mars 2016, du ministre flamand de la Mobilité, Ben Weyts, relative à des projets flamands pour le ring de Bruxelles, alors que le projet d'élargissement du ring, et celui des lignes de tram de De Lijn constituent d'importants dossiers soumis à la concertation.

La conséquence : alors que le gouvernement bruxellois demande à pouvoir faire entendre ses arguments, il est mis devant le fait accompli. Les réactions de certains de ses membres - vous, par exemple, M. Smet - ont été immédiates.

Outre ce nouvel incident dans la concertation, cette collaboration entre Régions ne se limite pas à la mobilité. Elle concerne notamment aussi la Stratégie 2025 pour Bruxelles, qui compte 18 grands objectifs et près de 160 chantiers en termes d'emploi, de formation, d'enseignement, de recherche et d'économie pour Bruxelles.

Elle repose sur la collaboration de seize ministres et des représentants des acteurs socio-économiques de la Région bruxelloise. La Communauté flamande, qui n'est pas signataire de la Stratégie 2025, a néanmoins souhaité y contribuer lors de son lancement.

Il serait intéressant, près d'un an après son lancement, de savoir ce qu'il en est de cette contribution. En relisant mon interpellation, je me demande pourquoi celle-ci figure en Commission de l'infrastructure alors qu'elle touche à une problématique beaucoup plus large. J'espère néanmoins que vous vous serez concerté avec le ministre-président et que j'obtiendrai quelques réponses à mes questions.

Quelles ont été les réactions du gouvernement bruxellois dans le cadre du dossier de l'élargissement du ring de Bruxelles et du projet de lignes de tram de De Lijn à Bruxelles ?

Quelles sont les conditions, demandes et contreparties demandées par Bruxelles, ainsi que les résultats obtenus dans le cadre des discussions

Strategie 2025 komt tot stand door de samenwerking van zestien ministers en vertegenwoordigers van de sociaal-economische actoren van het Brussels Gewest. De Vlaamse Gemeenschap, die de Strategie 2025 niet mee heeft ondertekend, wenste er wel toe bij te dragen. Een jaar na de start zou het goed zijn om een stand van zaken te maken van die bijdrage.

Overigens begrijp ik niet waarom mijn interpellatie wordt behandeld in de commissie Infrastructuur, terwijl ze over een veel ruimer onderwerp gaat. Ik hoop dat u over deze kwestie overleg hebt gepleegd met minister-president Vervoort.

Hoe reageerde de Brusselse regering op de plannen voor de verbreding van de Brusselse Ring en voor de tramlijnen van De Lijn in Brussel?

Wat zijn de voorwaarden, eisen en tegenprestaties die Brussel daarvoor vraagt? Welke resultaten boekten de werkgroepen?

Volgens onze informatie zouden de werken in 2019 van start gaan. Heeft er overleg met het Vlaams Gewest plaatsgevonden over de maatregelen voor de regeling van het verkeer en de werf tijdens de verbredingswerken van de Ring? Of zal elk gewest zich enkel om zijn eigen territorium bemoeien? Dat zou tot totale chaos leiden.

Ik sluit me aan bij de vragen over het tracé van de drie tramlijnen die Vlaams-Brabant met Brussel zullen verbinden. Is er al een timing bekend? Zou het parlement een plattegrond kunnen ontvangen met die toekomstige lijnen?

Voor wat, hoort wat. als het Brussels Gewest aanvaardt dat er tramlijnen van De Lijn op haar grondgebied komen, moet het Vlaams Gewest ook aanvaarden dat daar tramlijnen van de MIVB komen. Dat standpunt werd verdedigd in de resolutie die de heer Cerexhe in 2013 indiende en in het regeerakkoord, waarin wordt verwezen naar overleg met het Vlaams Gewest over interregionaal openbaar vervoer.

Hoe staat het met dit dossier? Gaat het Vlaams Gewest ermee akkoord dat Brussel ook openbaar vervoer naar Vlaanderen organiseert als tegenprestatie voor de aanwezigheid van trams van De Lijn in Brussel?

des groupes de travail, notamment ?

Selon nos informations, les travaux débuteraient en 2019. Une concertation a-t-elle eu lieu avec la Région flamande pour que des mesures soient prises afin de réguler la circulation et la gestion du chantier pendant la durée des travaux ? À l'inverse, chacun agira-t-il dans son coin, dans le chaos le plus total ?

Troisièmement, je rejoins la question de certains de mes collègues au sujet du tracé des trois lignes reliant le Brabant flamand à Bruxelles. L'agenda de leur mise en œuvre est-il connu ? Un plan de ces futures nouvelles lignes peut-il être communiqué au parlement ?

Par ailleurs, lorsque l'on évoque le dossier du Réseau Brabant, il convient d'aborder la question de la réciprocité entre la société De Lijn et la STIB. Si la Région bruxelloise accepte le développement de lignes de tram de De Lijn sur son territoire, la Région flamande doit, elle aussi, accepter le développement de lignes de tram de la STIB sur le sien.

Telle est la philosophie de la résolution de 2013 rappelée par mon collègue, M. Cerexhe. Celle-ci est également reprise dans notre déclaration de politique régionale. Cette dernière évoque plusieurs lignes qui devraient être prolongées au-delà de nos frontières régionales : "La Région poursuivra ses discussions avec la Région flamande pour le développement de lignes interrégionales, notamment pour les lignes 62 et 94, le plateau du Heysel, et pour la liaison vers la gare de Ruisbroek".

Où en est-on dans ce dossier ? Bruxelles a-t-elle reçu des garanties de la Flandre sur le principe d'extension de ses lignes hors des frontières régionales en contrepartie de la présence de trams de De Lijn à Bruxelles ?

Quel est l'état d'avancement des discussions sur la création de la Communauté métropolitaine de Bruxelles ?

Lors de mes multiples interpellations sur le sujet, vous avez déclaré que des groupes de travail techniques et politiques se réunissaient. Où en sont leurs discussions ? De quand datent les dernières réunions ? Quels ont été les sujets abordés ?

Hoe zit het met de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel?

Naar aanleiding van meerdere interpellaties over dat onderwerp zei u dat er technische en politieke werkgroepen vergaderden. Wat is de stand van zaken van de besprekingen? Wanneer vonden de laatste vergaderingen plaats? Welke onderwerpen werden er aangesneden?

Waarom communiceert de Vlaamse regering unilateraal? Is dat een gevolg van het falende overleg? Is er een vertrouwensbreuk? Is er ooit vertrouwen geweest tussen de Vlaamse en de Brusselse regering?

Hoe staat het met het overleg tussen de verschillende machtsniveaus over de Strategie 2025? Wat is het standpunt van Vlaanderen over dit ambitieuze project voor de economie en werkgelegenheid in het Brussels Gewest? De Vlaamse Gemeenschap wou bijdragen aan de Strategie 2025 zonder de tekst te ondertekenen. Hoe staat het nu met die bijdrage?

Dans la mesure où de tels groupes existent et sont censés œuvrer de manière concertée, comment se fait-il que le gouvernement bruxellois soit surpris par une communication unilatérale du gouvernement flamand ? Est-ce un aveu d'échec de la concertation ? Y a-t-il rupture de confiance ? Une telle confiance a-t-elle jamais été réciproque entre les deux gouvernements ? A-t-elle seulement existé ?

Où en est la concertation entre les divers niveaux de pouvoir sur la Stratégie 2025 ? Au vu de sa posture de départ, quel est le positionnement de la Flandre face à ce projet ambitieux pour l'économie et l'emploi en Région bruxelloise ? Lors de son lancement, la Communauté flamande a souhaité y contribuer, sans pour autant apposer sa signature. Qu'en est-il aujourd'hui de cette contribution ?

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je rejoins les différentes interrogations de mes collègues. Je tenais également à insister une nouvelle fois sur la nécessaire concertation dans le cadre de la création des nouvelles lignes de tram. La proposition de résolution relative au projet de Réseau Brabant adoptée en 2013 réaffirme notamment cette nécessité.

Selon votre homologue flamand, la création de trois nouvelles lignes de tram permettrait de réduire de 20.000 le nombre de véhicules circulant quotidiennement sur le ring. Disposez-vous d'une étude qui aurait permis à votre collègue de donner ce chiffre ?

(Remarques de M. Smet)

Quels sont les tracés déjà définis ? En quoi ces lignes favorisent-elles des nœuds modaux avec les lignes de la STIB ?

En ce qui concerne l'élargissement du ring de Bruxelles, le principal argument avancé par le ministre Weyts concerne la sécurité routière. En effet, les bandes supplémentaires permettraient de séparer le trafic de transit du trafic local et d'éviter des manœuvres dangereuses des automobilistes. Que pensez-vous de cet argument ?

Samengevoegde bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik sluit me aan bij de vragen van mijn collega's en wil nogmaals aandringen op overleg met het Vlaams Gewest over de aanleg van nieuwe tramlijnen, zoals ook wordt geëist in de resolutie over het Brabantnet.*

Volgens uw Vlaamse ambtgenoot zouden de drie nieuwe Vlaamse tramlijnen dagelijks 20.000 auto's van de Ring houden. Baseert hij zich op een studie om dat cijfer te noemen?

(Opmerkingen van de heer Smet)

Welke tracés van het Brabantnet liggen al vast? Hoe sluiten ze aan op de lijnen van de MIVB?

Het belangrijkste argument dat Vlaams minister Weyts aanhaalt voor de verbreding van de Ring is de verkeersveiligheid. Extra rijstroken zouden het lokale en het doorgaande verkeer van elkaar scheiden en gevaarlijke manoeuvres overbodig maken. Wat vindt u van dat argument?

De verbreding zou in 2019 van start gaan en minstens vier jaar duren. Hebt u een precieze planning van de werkzaamheden? Bent u daarover geraadpleegd?

À cet égard, le projet d'élargissement devrait débiter en 2019 pour un minimum de quatre ans. Disposez-vous déjà d'un calendrier précis des travaux qui seront menés ? Si oui, qu'en est-il ? Dans quelle mesure avez-vous été concerté sur le sujet ?

Enfin, des équipements dits intelligents, tels que des panneaux d'affichage dynamiques seront installés pour permettre d'adapter les limitations de vitesse aux conditions météorologiques et aux incidents. Ces équipements répondent à la proposition de résolution relative à l'établissement d'un régime permanent de limitation de vitesse variable et d'un réseau permanent d'adaptative speed limit signs (ASLS), que vous avez certainement lue car je l'ai déposée en septembre dernier au parlement.

Un tel système est-il à l'étude dans notre Région, parce que l'objectif de départ était d'abord la Région bruxelloise ? Quelles sont les politiques de mégadonnées (big data) interrégionales menées en matière de mobilité ?

Mme la présidente. - La parole est à M. Ouriaghli.

M. Mohamed Ouriaghli (PS). - Le lundi 28 mars dernier, le ministre flamand de la Mobilité, Ben Weyts, a présenté ses projets pour le ring de Bruxelles. Pour le moins, nous dirons qu'ils sentent le soufre.

D'abord, je crois nécessaire de souligner que mon groupe regrette profondément que le gouvernement bruxellois n'ait pas été consulté par M. Weyts, alors que cela aurait été la moindre des choses. Ensuite, je veux aborder avec vous le cœur de ces projets : étirer trois nouvelles lignes de tram vers le centre-ville et créer trois nouvelles autoroutes pour vélos venant de Vilvorde, Opwijk et Louvain.

Sur le fond, ce dernier projet n'est pas dénué de sens, et nous ne pouvons qu'être favorables aux développements d'alternatives à la voiture pour les navetteurs, via une offre augmentée en transports en commun et en mobilité douce. Cependant, le projet de M. Weyts, évalué à environ 2 milliards d'euros, concerne surtout un élargissement du ring sur une longueur de 20km entre l'autoroute E40 venant d'Ostende et le tronçon autoroutier partant

Er worden zogenaamde intelligente verkeersborden geplaatst waarmee de snelheidsbeperking kan worden afgestemd op het weer en de verkeersomstandigheden. Die beslissing sluit aan bij mijn resolutie over variabele snelheidsbeperkingen die ik in september indiende. Overweegt u ook zo'n systeem in het Brussels gewest? Voeren de gewesten een gezamenlijk beleid inzake 'big data' over mobiliteit?

Mevrouw de voorzitter. - De heer Ouriaghli heeft het woord.

De heer Mohamed Ouriaghli (PS) *(in het Frans).* - *Mijn fractie vindt het zeer jammer dat de Brusselse regering niet werd geconsulteerd door Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts vooraleer hij zijn duivelse plannen voor de Ring wereldkundig maakte op 28 maart.*

Voorts wil ik het hebben over de drie nieuwe tramlijnen van het Brabantnet naar het centrum van Brussel en de drie nieuwe fietssnelwegen vanuit Vilvoorde, Opwijk en Louvain.

Dat laatste project is zeker zinvol en we kunnen de ontwikkeling van alternatieven voor de auto alleen maar toejuichen. De plannen van Vlaams minister Weyts betreffen echter de verbreding van de Ring tussen de E40 naar Oostende en de E40 naar Luik.

Door de verbreding van de Ring zullen inwoners van Vlaanderen meer geneigd zijn om met de auto naar Brussel te komen. Het intensievere gebruik van de Ring gaat in tegen de verbintenissen die tijdens de COP21 aangegaan zijn en het Brusselse beleid om het autogebruik in te dammen, maar is

vers Liège.

De fait, ces dispositions vont encourager les habitants de la Flandre à utiliser leur véhicule pour rejoindre la capitale. Cette intensification de l'utilisation du périphérique est non seulement contraire aux engagements pris lors de la Conférence de Paris sur les changements climatiques (COP21) pour la réduction de notre facture énergétique ainsi que la politique mise en œuvre à Bruxelles pour contenir la place de la voiture, mais il s'agit aussi d'une question de santé publique pour nos concitoyens qui subiront inévitablement une dégradation de la qualité de l'air.

Nous savons en effet que la proximité du ring pèse fortement sur la pollution de fond et sur les objectifs que la Région se doit d'observer en vertu de la réglementation européenne sur la qualité de l'air. Rappelons à ce titre qu'elle est toujours sous le coup d'une procédure en infraction qui pourrait nous coûter cher.

Nous souhaiterions en savoir plus sur les intentions de M. Weyts ainsi que sur les mesures que vous comptez entreprendre pour maîtriser l'impact de tels projets sur la qualité de vie et la sécurité sanitaire des Bruxellois.

Pouvez-vous nous préciser si les projets exposés dans la presse ont été élaborés en concertation avec le gouvernement bruxellois ?

À votre connaissance, quels sont les engagements fermes pris par la Flandre pour garantir que les investissements présentés en annexe à l'élargissement du ring et en faveur des transports en commun ou de la mobilité douce ne se révèlent pas purement factices ?

Où en sont les travaux en vue de mettre en place la Communauté métropolitaine de Bruxelles ?

Qu'en est-il du développement de l'offre de parkings de dissuasion en Flandre au profit de ses propres navetteurs ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Un projet qui fait passer le nombre de bandes de*

net zo goed nefast voor de volksgezondheid.

Het gewest heeft het moeilijk om de Europese doelstellingen inzake vervuiling te halen en de nabijheid van de Ring is daar niet vreemd aan.

We zouden graag meer vernemen over de intenties van de heer Weyts en de maatregelen die u wilt nemen om de impact van zijn plannen te beperken. Is er overleg met de Brusselse regering gevoerd over de projecten die in de media aan bod kwamen?

Welke garantie biedt Vlaanderen voor de investeringen die in de marge van de uitbreiding van de Ring moeten gebeuren? Hoe zit het met de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel? Hoe zit het met de aanleg van overstapparkings in Vlaanderen?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik zou de heer Delva willen vragen om niet langer

circulation de six à quatorze n'est pas une "optimisation", M. Delva, mais un élargissement du ring.

Lorsqu'il siégeait dans le gouvernement flamand en 2013, l'actuel ministre bruxellois de la Mobilité a approuvé et défendu le projet d'élargissement. Pourrait-il brièvement nous éclairer sur sa position actuelle ?

Quelle est la position du gouvernement bruxellois face à la déclaration unilatérale du ministre flamand de la Mobilité ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Un Memorandum of understanding (MoU), soit un protocole d'accord, est en cours de négociation avec la Région flamande pour toute la problématique interrégionale, sous l'égide des ministres-présidents Vervoort et Bourgeois. L'accord n'a à ce jour pas encore été conclu.

Le Réseau Brabant profitera, bien sûr, également aux Bruxellois, qui auront accès aux zones d'emploi de la périphérie de manière beaucoup plus attractive qu'actuellement. Par exemple, le bassin d'entreprises lié à Brussels Airport emploie de nombreux travailleurs, dont un certain nombre de personnes moins qualifiées. Par ailleurs, le projet a également pour ambition de susciter du report modal et de diminuer ainsi l'entrée de véhicules en ville et donc la congestion et la pollution à Bruxelles.

Une convention est en voie de finalisation entre la société De Lijn, la STIB et les deux Régions, notamment au niveau des modalités d'exploitation. Le modèle d'exploitation n'est pas encore défini, mais pourrait être de différents types, comme il en existe dans certains pays européens. Par exemple, des redevances d'utilisation des infrastructures pourraient être décidées, ou leur usage respectif et réciproque à titre gratuit, ou une autre solution.

systematisch te spreken over 'optimalisering'. Een project dat het aantal rijvakken van zes op veertien brengt, is geen optimalisering maar een verbreding van de Ring.

De Brusselse minister van Mobiliteit heeft al vele uitspraken gedaan. In de Vlaamse regering in 2013 was hij Vlaams minister en heeft hij het project van de verbreding goedgekeurd en verdedigd. Nu hij in de Brusselse regering zit, pleit hij onder meer voor een verlaging van de maximumsnelheid, maar wij horen niet wat zijn mening is. Kan de minister ons kort en bondig meedelen of hij voor of tegen de verbreding van de Ring is?

Vlaams minister van Mobiliteit Weyts heeft zijn aankondiging eenzijdig gedaan. Is de Brusselse regering nu voor of tegen de verbreding van de Brusselse Ring?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het Brussels en het Vlaams Gewest onderhandelen over een Memorandum of Understanding (MoU) of protocolakkoord aangaande de intergewestelijke problematiek.*

Het Brabantnet zal natuurlijk ook de Brusselaars ten goede komen, want het maakt de bedrijvzones in de Rand veel beter toegankelijk. In de bedrijven in en rond Brussels Airport werken bijvoorbeeld veel mensen, waaronder een aantal laaggeschoolden. Bovendien moet het project een zogenaamde 'modal shift' teweegbrengen, zodat minder auto's het Brussels Gewest binnenrijden.

De Lijn, de MIVB en de twee gewesten leggen de laatste hand aan een overeenkomst. Het exploitatiemodel ligt nog niet vast, maar het zou kunnen dat er een tarief voor het gebruik van de infrastructuur komt of dat beide maatschappijen de infrastructuur gratis kunnen gebruiken. Er zijn nog andere oplossingen mogelijk.

De actieve samenwerking van Brussel Mobiliteit en de MIVB zal leiden tot een win-winsituatie. De tramlijnen van het Brabantnet zijn goed voor Vlaanderen, maar ook voor Brussel. Naar aanleiding van het Brabantnet komen er meerdere overstapparkings, onder andere aan de eindhalte

Plusieurs formules sont étudiées à ce stade.

La collaboration active de Bruxelles Mobilité et de la STIB au sein du projet permettra d'arriver à un résultat de type gagnant-gagnant pour toutes les parties. Les lignes de tram du Réseau Brabant sont positives pour la Flandre, mais le sont également pour les Bruxellois.

Le projet du Réseau Brabant prévoit de réaliser plusieurs parkings de transit, notamment au terminus de Willebroek, ainsi qu'à hauteur du Jardin botanique de Meise. Ces parkings font partie intégrante du projet.

Bien entendu, à la suite des décisions du gouvernement de prolonger les lignes de tram jusqu'au Parking C, celui-ci sera encore conforté dans son rôle de parking de transition. La ligne de tram du Réseau Brabant est censée arriver au Parking C aussi. Sur le plateau du Heysel, il y aura donc une interaction de trams flamands et bruxellois. Les transferts seront faciles pour les usagers grâce à la construction d'une gare de trams qui va accueillir les lignes 7, 9, 3 ainsi que les trams du Réseau Brabant. Cela veut dire, par exemple, que les passagers qui prennent le tram de la ligne 9 à Simonis pourront également aller, via Jette, à l'aéroport. Telles qu'elles sont organisées aujourd'hui, les lignes de tram du Réseau Brabant sont beaucoup plus intégrées au réseau bruxellois qu'auparavant.

En termes d'infrastructures, l'accord de collaboration de 1991 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre prévoit que chaque Région finance les infrastructures sur son territoire. Pour la Région bruxelloise, en termes de projets non encore approuvés, il s'agirait donc de :

- pour la ligne allant à l'aéroport : quelques centaines de mètres sur le boulevard Léopold III pour atteindre la frontière régionale, ainsi que le déplacement d'un aiguillage ;

- pour la ligne tangentielle Jette-aéroport : environ 600m de nouvelle ligne sur la chaussée Romaine, entre l'Esplanade et la Sint-Annalaan.

La STIB et Bruxelles Mobilité font partie du comité de pilotage du projet Réseau Brabant, qui se réunit tous les trois mois.

Les mesures d'accompagnement nécessaires en

in Willebroek en ter hoogte van de Plantentuin in Meise.

Ten gevolge van de regeringsbeslissing om de tramlijnen door te trekken zal Parking C ook meer als overstapparking gebruikt worden. Op de Heizel zal er een wisselwerking tussen Brusselse en Vlaamse trams mogelijk worden. Door de bouw van een tramstation waar tramlijnen 3, 7 en 9 en de trams van het Brabantnet stoppen, zullen passagiers er vlot kunnen overstappen.

Het samenwerkingsakkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen bepaalt dat elk gewest de infrastructuur op zijn grondgebied financiert. Voor het Brussels Gewest zou dat neerkomen op enkele honderden meters tramsporen tot aan de gewestgrens op de Leopold III-laan voor de tramlijn van het Brabantnet die via Schaarbeek naar de luchthaven zal rijden en ongeveer 600 meter nieuwe tramsporen op de Romeinsesteenweg tussen de Esplanade en de Sint-Annalaan voor de tramlijn van Jette naar de Luchthaven.

De MIVB en Brussel Mobiliteit zijn vertegenwoordigd in het projectbegeleidingscomité voor het Brabantnet, dat om de drie maanden vergadert.

De begeleidingsmaatregelen die moeten leiden tot een modal shift, betreffen vooral de aanleg van overstapparkings in Vlaanderen en een grootschalige communicatiecampagne over het nieuwe aanbod.

De MIVB werkt nauw samen met De Lijn, waardoor het Brabantnet het bestaande net zal aanvullen. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de tram via de Heizel en Tour & Taxis naar Brussel-Noord zou rijden. Dat tracé is afgevoerd omdat de Brusselse regering besloten heeft dat er zeker de komende tien jaar geen tram komt tussen het station, Tour & Taxis en de Heizel. Bijgevolg moet de tram voorbij de Heizel een traject volgen dat we nog moeten bespreken met De Lijn. Een mogelijkheid is dat de tram van het Brabantnet de sporen van lijn 3 volgt om naar Brussel-Noord te rijden, maar dat valt nog te bezien.

De nieuwe tramlijnen zijn hoe dan ook interessant voor de Brusselaars, omdat ze vlotte verplaatsingen naar Vilvoorde, Strombeek en de

vue d'arriver à un report modal performant portent notamment sur la création de parkings de dissuasion en Flandre, et sur une campagne de communication importante au sujet de cette nouvelle offre.

La STIB collabore de manière étroite avec la société De Lijn et est représentée au comité de pilotage du projet, permettant ainsi la complémentarité du Réseau Brabant avec le réseau existant. J'ai moi-même eu quelques réunions avec De Lijn au sujet du parcours. Il était notamment initialement prévu que le tram pénètre la zone du Heysel et continue vers la gare de Bruxelles-Nord via Tour & Taxis. Ce tracé n'est plus d'actualité, puisque le gouvernement bruxellois a décidé, au moins pour les dix ans à venir, qu'il n'y aurait pas de ligne de tram entre la gare, Tour & Taxis et le Heysel. Par conséquent, après avoir pénétré le Heysel, le tram devra suivre un trajet dont nous devons encore discuter avec De Lijn. Une possibilité serait d'aller vers la gare de Bruxelles-Nord en suivant le tracé de la ligne 3, mais nous devons voir ce qui est le plus avisé, s'il suffit que le tram flamand s'arrête au plateau du Heysel pour que les gens opèrent un transfert rapide vers les trams bruxellois, ou s'il doit continuer.

Cette interaction est, en tout cas, aussi intéressante pour les Bruxellois, puisqu'elle permet de se déplacer plus facilement vers Vilvorde, Strombeek, la périphérie...

La brochure informative officielle bilingue distribuée récemment par De Lijn n'indique en effet qu'un nombre limité d'arrêts en Région bruxelloise. Cependant, je suis d'accord avec vous : les usagers bruxellois doivent pouvoir profiter de cette nouvelle offre. Je vais donc voir avec De Lijn comment on peut la développer. D'ailleurs, la volonté n'est pas forcément de voir un tram flamand s'arrêter à chaque arrêt. Les questions de la rapidité et de la faisabilité technique se posent en effet aussi. Est-il possible qu'un tram de De Lijn emprunte la ligne 3 ? Il faut pouvoir clarifier ce point avec De Lijn.

Une étude commune à différents opérateurs est en cours concernant l'intégration tarifaire en Région bruxelloise. La desserte attractive en soirée et le week-end est bien entendu prévue dans le projet. Je crois pouvoir affirmer qu'il y a une complémentarité et non une concurrence entre les

Rand mogelijk maken.

Uit de tweetalige informatiebrochure die De Lijn onlangs verdeelde, blijkt inderdaad dat de trams van het Brabantnet maar een beperkt aantal haltes zullen hebben in het Brussels Gewest. Ik ben het echter met u eens dat de Brusselaars het nieuwe aanbod moeten kunnen gebruiken. Ik zal met De Lijn nagaan wat er mogelijk is. Het is niet noodzakelijk de bedoeling om een Vlaamse tram bij elke Brusselse halte te laten stoppen, want ook de snelheid en technische haalbaarheid spelen een rol. We moeten ook nog met De Lijn bespreken of het mogelijk is om trams van De Lijn over het tracé van tramlijn 3 van de MIVB te laten rijden.

De verschillende vervoersmaatschappijen doen momenteel onderzoek naar een eengemaakt tarief in het Brussels Gewest. In het project wordt ook aandacht besteed aan aantrekkelijke dienstregelingen 's avonds en in het weekend. Volgens mij vormen de plannen van De Lijn een aanvulling van het aanbod en leiden ze niet tot concurrentie met de MIVB.

Voor wat hoort wat: als De Lijn haar aanbod in Brussel ontwikkelt, moet de MIVB de mogelijkheid krijgen om haar aanbod in Vlaanderen uit te breiden. We hebben het dan niet alleen over de tram, maar ook over het doortrekken van de metro van Simonis naar een grote overstapparking in Groot-Bijgaarden. De regering staat achter de uitbreidingen van het openbaar vervoer. Brussel heeft echter een investeringsprogramma voor het openbaar vervoer dat over tien jaar loopt, en voorlopig zijn er geen uitbreidingen van vervoerslijnen gepland.

In Vlaanderen wordt ook nog gediscussieerd over het definitieve tracé, vooral in Vilvoorde. De situatie kan dus helaas nog veranderen.

(verder in het Nederlands)

Er is op dit ogenblik nog geen akkoord over het MoU en dus ook niet over het project voor de Ring.

De communicatie van het Vlaams Gewest heeft mij onaangenaam verrast. Ik werd uitgenodigd via een brief die was verzonden op de dag voor de mededeling en die is aangekomen de dinsdag na het paasweekend, dus na de mededeling. Hij

lignes.

Il est exact que le principe de réciprocité devrait permettre à la STIB de développer, à l'avenir, son offre en territoire flamand. Le tram n'est pas le seul mode de déplacement concerné, mais aussi le métro dont la ligne Simonis pourrait peut-être aller jusqu'à Grand-Bigard où serait construit un grand parking de transit. Nous ne sommes pas opposés à cette idée, ni à d'autres projets de prolongements. En ce qui concerne Bruxelles, nous avons défini notre programme d'investissements pour les dix années à venir et la question des prolongements n'est donc pas à l'ordre du jour.

En Flandre, le tracé définitif des lignes est toujours en discussion, surtout en ce qui concerne la commune de Vilvorde. La situation peut malheureusement encore évoluer.

(poursuivant en néerlandais)

Aucun accord n'est intervenu pour l'instant sur un MoU et donc sur le projet du ring.

La communication de la Région flamande m'a désagréablement surpris. Le jour qui a suivi sa diffusion dans la presse, j'ai reçu un courrier m'invitant au cabinet du ministre Weyts. Un collaborateur du cabinet y a pris acte d'une présentation similaire au communiqué de presse.

Cette façon de procéder est regrettable et dépourvue de collégialité. La Flandre aurait au moins pu nous consulter sur le contenu du communiqué ou nous informer de son intention de communiquer à ce sujet.

Le coût de l'élargissement ou, selon certains, de l'optimisation du ring sera entièrement supporté par la Région flamande.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Vous commencez aussi à parler d'optimisation.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *J'ai dit que certains parlaient d'élargissement et d'autres d'optimisation.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).*- *Et vous, que dites-vous ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Mon*

bevatte bovendien een uitnodiging op het kabinet van minister Weyts voor de dag nadat de mededelingen in de pers werden verspreid. Een kabinetsmedewerker heeft er akte genomen van een presentatie die gelijkaardig was aan de persmededeling.

Dat is een trieste manier van werken en zeker niet collegiaal. Vlaanderen had ten minste met ons kunnen overleggen over de inhoud van het bericht of ons meedelen dat het erover zou communiceren.

De kosten van de uitbreiding, of volgens sommigen de optimalisering, van de Ring zullen volledig worden gedragen door het Vlaams Gewest.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- U spreekt ook al over optimalisering.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb gezegd dat sommigen spreken over uitbreiding en sommigen over optimalisering.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Wat zegt u zelf?

De heer Pascal Smet, minister.- Mijn mening

opinion importe peu. C'est celle du gouvernement bruxellois qui compte.

La Région flamande n'a fait que proposer un projet, qui a été ébruité dans la presse. Elle doit encore rédiger un rapport d'incidences sur l'environnement (RIE). La Région bruxelloise ne connaît pas encore le détail de l'exécution des travaux. En cas d'accord sur le projet, il faudra prévoir des mesures de soutien importantes afin de limiter les nuisances. Pour la Région bruxelloise, cet aspect doit également être abordé lors des discussions autour d'un Memorandum of understanding.

Le tracé définitif est encore en cours de discussion en Flandre.

Un trambus est un bus avec un haut niveau de service. M. De Lille voulait probablement parler d'un métrobus. Ce moyen de transport connaît un succès grandissant partout dans le monde, mais il doit circuler entièrement en site propre, avoir priorité absolue aux feux de signalisation et disposer d'arrêts de plain-pied.

Je ne peux encore rien en dire, car je n'ai rien entendu d'officiel à ce sujet. Je ne suis pas non plus au courant d'éventuelles attentes vis-à-vis de la Région bruxelloise.

Nous collaborons avec la Flandre dans le cadre du réseau express régional vélo (RER-vélo), au sujet duquel une commission d'experts se réunit tous les trois mois. Quatre tracés RER sont prioritaires à nos yeux : de Ternat à l'avenue de l'Exposition universelle le long de la ligne 50/60 ; Asse-Bruxelles-Nord ; Louvain-Bruxelles, et le long du canal (Hal-Vilvorde).

Lors des discussions relatives au MoU, il va de soi que nous soutiendrons le projet le plus favorable à la mobilité et aux intérêts des Bruxellois, en nous inspirant également de la résolution du parlement.

(poursuivant en français)

Je dois vérifier si nous disposons de l'étude évoquée par Mme d'Ursel.

S'agissant de la Communauté métropolitaine de Bruxelles, M. Loewenstein, je n'ai pas l'impression que les travaux progressent.

doet niet ter zake. Het is de mening van de Brusselse regering die telt.

Het Vlaams Gewest heeft zoals gezegd alleen maar een voorstel gedaan voor een project, en dat is in de pers gekomen. Het moet dus nog een milieueffectenrapport (MER) opstellen. Het Brussels Gewest beschikt met andere woorden niet over nadere details over de uitvoering van de werken en kan de gevolgen en de vereiste begeleidende maatregelen tijdens de werken niet inschatten. Het is trouwens nog de vraag of het budget er wel komt. Bij een eventueel akkoord over het project voor de Ring zullen in elk geval belangrijke ondersteunende maatregelen nodig zijn om de hinder te beperken. Ook dat maakt voor het Brussels Gewest voorwerp uit van de gesprekken rond de Memorandum of understanding.

Ook het definitieve tracé wordt in Vlaanderen nog altijd besproken.

Een trambus is een bus met hoog dienstverleningsniveau - de heer De Lille zou wellicht van een metrobus spreken. Dat vervoermiddel is overal ter wereld in opmars op wegen die zich daartoe lenen. Ze hebben een volledige eigen bedding nodig, er moet absolute voorrang aan verkeerslichten worden gegeven en de bus moet over gelijkvloerse haltes kunnen beschikken.

Ik heb er op dit moment officieel nog niets over gehoord en kan er dus ook nog niets over zeggen. Ik weet ook niet wat anderen eventueel vragen van het Brussels Gewest.

We werken samen met Vlaanderen in het kader van het fiets-GEN, waarover driemaandelijks een stuurgroep vergadert. Vier fiets-GEN-tracés zijn voor ons prioritair: van Ternat tot aan de Wereldtentoonstellingslaan langs lijn 50/60; Asse – Brussel-Noord; Leuven – Brussel, en langs het kanaal (Halle – Vilvoorde).

Uiteraard zullen we tijdens de gesprekken over de MoU en wanneer we een standpunt zullen formuleren over de Ring, het project steunen dat het beste is voor de mobiliteit en de belangen van de Brusselaars, waarbij ook de resolutie van het parlement een inspiratiebron is.

(verder in het Frans)

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Et le groupe de travail ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non plus.

Mme Annemie Maes (Groen) (en néerlandais).- *Vous n'avez pas répondu à ma question.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *J'ai dit que le gouvernement bruxellois adopterait une position au moment opportun et qu'il se baserait notamment sur la résolution du parlement.*

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- À entendre votre réponse, je ne peux que constater que le gouvernement flamand se moque de la Région bruxelloise.

M. Pascal Smet, ministre.- Non.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- C'est la réalité. Il n'y a d'accord ni sur le Memorandum of understanding, ni sur la révision de l'accord de coopération de 1991, ni sur la Communauté métropolitaine de Bruxelles.

En outre, la Flandre progresse, en vous informant à peine, sur l'élargissement du ring et les lignes de De Lijn. Quel manque de respect à l'égard de la troisième Région du pays ! Je ne crois absolument pas que nous aboutirons à des accords dans ce domaine. Ou ce seront des accords a minima.

Vous avez entendu les interventions de l'ensemble des commissaires, majorité comme opposition - à l'exception de M. Delva -, qui tous émettent de grandes réserves sur l'élargissement du ring. Je vous demande de relayer cette inquiétude au gouvernement.

Ik moet nagaan of we beschikken over de studie waar mevrouw d'Ursel naar verwees.

Mijnheer Loewenstein, ik heb niet de indruk dat de oprichting van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel opschiet.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Hoe zit het met de werkgroep?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Die boekt ook geen vooruitgang.*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- U hebt niet op mijn vraag geantwoord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zei dat de Brusselse regering op het gepaste ogenblik een standpunt zal innemen en dat ze zich daarbij onder andere op de resolutie van het parlement zal baseren.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Als ik uw antwoord hoor, kan ik alleen maar zeggen dat de Vlaamse regering de spot drijft met het Brussels Gewest.*

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Zo is het. Er is geen akkoord over het MoU, de herziening van het samenwerkingsakkoord of de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel.*

Bovendien werkt Vlaanderen, zonder u uitgebreid te informeren, verder aan de verbreding van de Ring en de uitbreiding van het netwerk van De Lijn. Wat een gebrek aan respect voor het derde gewest van het land! Ik geloof niet dat we tot akkoorden zullen komen.

U hebt gehoord dat alle commissieleden, met uitzondering van de heer Delva, grote bedenkingen hebben bij de verbreding van de Ring. Ik verzoek u om die ongerustheid kenbaar te maken aan de regering.

Als een partij weigert te onderhandelen en de

Si la négociation échoue, nous pourrions utiliser l'arme qu'est la délivrance du permis d'urbanisme. Si l'autre partie refuse la négociation et mène la politique du fait accompli, le seul moyen dont nous disposons pour bloquer le processus, c'est ce permis d'urbanisme.

Le tracé des trois lignes de tram a-t-il été arrêté ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Dans ce dossier également, une concertation s'impose. Lors de sa première présentation, beaucoup de remarques avaient été formulées sur le tracé de ces trois lignes.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Tout comme vous et M. Cerexhe, je condamne cette manière de procéder, qui témoigne du peu de considération du gouvernement flamand pour les décisions du gouvernement bruxellois.*

Dans un tel contexte, cela a-t-il encore un sens de discuter d'un Memorandum of understanding (MoU) ? Il n'est pas question d'"understanding" lorsqu'un des interlocuteurs veut absolument imposer sa vision.

Tout cela témoigne d'un immense dédain pour la Région bruxelloise. De plus, le gouvernement flamand se fourvoie, car il ne pourra résoudre ses propres problèmes de mobilité en faisant comme si Bruxelles n'existait pas.

Il ferait mieux de négocier une solution commune avec le gouvernement bruxellois, qui satisfasse toutes les parties tout en garantissant la viabilité de la Région bruxelloise.

Cette résolution est davantage qu'une source d'inspiration. Elle exprime la vision du parlement et devrait être interprétée de manière contraignante par le gouvernement.

À vous entendre, les travaux avancent bien au sein des groupes de travail sur le RER-vélo et le Réseau Brabant. Dans le même temps, le gouvernement flamand annonce vouloir effectuer ces travaux en

tegenpartij voor voldongen feiten plaatst, rest het Brussels Gewest enkel nog de weigering van een stedenbouwkundige vergunning om een en ander tegen te houden.

Ligt het tracé van de drie tramlijnen vast?

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Ook in dat dossier moet er overleg komen. Tijdens de eerste presentatie werden er veel bedenkingen geformuleerd over het tracé van die drie lijnen.*

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben het met u en met de heer Cerexhe eens dat deze manier van werken onaanvaardbaar is. Het is bedroevend. De Vlaamse regering toont op deze manier dat ze zich niets aantrekt van wat de Brusselse regering beslist. Zij heeft haar eigen plan en gaat daar gewoon mee door, ongeacht wat anderen ervan denken.

Heeft het in die omstandigheden nog wel zin om te onderhandelen over een Memorandum of understanding? Er is geen sprake van 'understanding' als een van de twee gesprekspartners absoluut zijn zin wil doordrijven. Op die manier kan je onmogelijk tot een overeenkomst komen.

Dit alles getuigt van een zeer groot misprijzen voor het Brussels Gewest. Het Vlaams Gewest begaat bovendien een grote vergissing. Als het zijn eigen mobiliteitsproblemen wil oplossen, kan het immers niet doen alsof Brussel niet bestaat.

De Vlaamse regering zou dan ook beter met de Brusselse regering overleggen over een gezamenlijke oplossing, die voor alle partijen goed is en die toelaat om het Brussels Gewest leefbaar te houden.

De resolutie is voor mij meer dan een inspiratiebron en dat zou ze voor de regering ook moeten zijn. Het parlement brengt in een resolutie immers zijn visie tot uiting en wil dat de regering

même temps que ceux de l'élargissement du ring, ce qui signifie le report d'une partie de ceux-ci à 2025, voire au-delà, puisque la fin des travaux d'élargissement est prévue pour 2029.

Les nouvelles lignes de tram et le RER-vélo sont des priorités si nous voulons améliorer la mobilité dans et autour de Bruxelles. Nous devons donc maintenir la pression pour que ces projets se concrétisent rapidement.

Mme la présidente.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Comme mes collègues, j'estime que la communication a témoigné d'un manque total de style, de respect et de courtoisie. Le ministre flamand a fait une sérieuse gaffe, mais je ne pense pas que nous puissions généraliser ses propos à tout le gouvernement flamand.*

La présentation du dossier s'est mal passée du fait d'une communication beaucoup trop tardive de la part du ministre flamand en charge de la Mobilité, mais auparavant, y avait-il eu une concertation constructive entre les ministres à propos du contenu du dossier, par exemple au sein de groupes de travail techniques ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *À peine.*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *C'est*

die ook uitvoert, dus zo'n resolutie mag best wat dwingender geïnterpreteerd worden.

Over het fiets-GEN en het Brabantnet zegt u dat de werkzaamheden in de werkgroepen goed verlopen. Tegelijkertijd zegt de Vlaamse regering dat de verbreding van de Ring voor haar voorrang krijgt en dat ze de werken voor het fiets-GEN en de tramlijn samen met de verbreding van de Ring zal laten uitvoeren.

Dat houdt in dat een deel van die werken wellicht tot 2025 of nog langer wordt uitgesteld. Vlaanderen ziet de werken voor de verbreding van de Ring immers van start gaan in 2019 en eindigen in 2029.

Als wij de mobiliteit rond en naar Brussel willen verbeteren, moeten de tramlijnen en het fiets-GEN prioriteit krijgen. Dat zijn de alternatieven die de autodruk kunnen doen dalen, niet alleen in, maar ook rond Brussel. Wij moeten er dus blijven op aandringen dat die projecten snel worden verwezenlijkt.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik ben het eens met mijn collega's dat de communicatie getuigde van een totaal gebrek aan stijl, respect en hoffelijkheid. De Vlaamse minister voor Mobiliteit heeft een serieuze steek laten vallen, maar ik denk niet dat wij dat mogen extrapoleren tot de hele Vlaamse regering. Veralgemeenen doet de waarheid meestal onrecht aan. Ik ben ervan overtuigd dat een aantal mensen in de Vlaamse regering het zeer goed voor heeft met Brussel.

De voorstelling van het dossier is volledig fout gelopen door een veel te laattijdige communicatie door de Vlaamse minister van Mobiliteit, maar heeft er voordien constructief overleg plaatsgevonden over de inhoud van het dossier, bijvoorbeeld in een aantal technische werkgroepen tussen de ministers?

De heer Pascal Smet, minister.- Nauwelijks.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ook dat is zeer

déplorable.

Pouvez-vous nous donner l'état du tracé des trois lignes de tram en Région bruxelloise ? Ces tracés sont-ils déjà fixés, même si ce n'est pas encore le cas en Région flamande ?

Pensez-vous qu'il y a un avenir pour un trambus à Bruxelles ? Vous n'avez pas besoin d'attendre une demande de la Flandre pour avoir un avis sur la question.

Je suis un ardent partisan de la communauté métropolitaine. Je tente donc d'ajouter de l'eau à ce moulin.

Je suis content que la Flandre travaille aux parkings de dissuasion, bien qu'elle puisse être plus ambitieuse dans ce domaine. Pouvez-vous nous dire combien de places comportera le parking de dissuasion sur la ligne de tram Willebroek-Bruxelles ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Non, pas de mémoire.*

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- L'Histoire est un éternel recommencement. J'ai l'impression de l'on tourne en rond. On aborde très fréquemment, au sein de cette commission, la question de la concertation, et l'on ressort frustré quand on comprend que la Région bruxelloise est très soucieuse de l'aboutissement de cette concertation, mais qu'on s'aperçoit qu'elle est bien seule.

Je vous ai entendu vous exprimer sur la Communauté métropolitaine de Bruxelles, qui est renvoyée aux calendes grecques. Si notre groupe était sceptique depuis longtemps quant au succès de ce projet, il semble être rejoint sur ce constat par d'autres, notamment par le groupe du ministre-président. En effet, vous vous rappellerez sans doute que, lors des débats sur les tunnels en janvier dernier, Mme Caroline Désir disait, à propos du projet de la Communauté métropolitaine de Bruxelles, qu'il s'agissait d'un projet mort-né.

En ce qui concerne la convention entre la STIB et

betreurenswaardig.

Kunt u ons een actuele stand van zaken geven van de tracés van de drie tramlijnen in het Brussels Gewest? De tracés zouden nog niet helemaal vastliggen in het Vlaams Gewest, maar hoe zit het met Brussel?

U hebt nog geen vraag over de trambus gekregen, maar denkt u zelf dat er een toekomst voor een trambus in Brussel is? U hoeft niet te wachten op een vraag uit Vlaanderen om daar een mening over te hebben.

Ik ben een heel groot voorstander van de metropolitane gemeenschap. Ik tracht dan ook waar ik kan olie in die machine te gieten.

Ik ben blij dat Vlaanderen eindelijk werk maakt van de overstapparkings, ook al zou het nog veel ambitieuzer moeten zijn op dat vlak. Kunt u ons zeggen hoeveel plaatsen de overstapparking aan de tramlijn Willebroek-Brussel zal tellen?

De heer Pascal Smet, minister.- Nee, niet uit het hoofd.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans)*.- *Ik heb de indruk dat we rondjes draaien. Tijdens de commissievergaderingen gaat het vaak over overleg, maar blijkbaar zijn wij de enigen die zich daar zorgen over maken.*

De hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel is uitgesteld tot Sint-Juttemis. Onze fractie was al lang sceptisch over het project en nu lijken anderen, en met name de PS, tot dezelfde conclusie te komen. U herinnert zich ongetwijfeld nog dat mevrouw Désir in januari zei dat de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel een doodgeboren project was.

Over de conventie tussen de MIVB en De Lijn zei u dat ze deel uitmaakte van het Brabantnet. Dat net is positief voor zowel Brusselaars als forenzen. Hetzelfde geldt voor de verlenging van MIVB-lijnen tot buiten de gewestgrenzen, maar over het Brabantnet praat u in de tegenwoordige en over de verlenging van MIVB-lijnen in de toekomstige tijd.

De Lijn, vous avez dit qu'elle était en cours au sein du Réseau Brabant. Si ce dernier est positif tant pour les navetteurs que pour les Bruxelles, la prolongation de lignes de la STIB en dehors des frontières régionales est positive tant pour les mêmes navetteurs que les Bruxellois. Or, dans votre réponse, vous parlez du Réseau Brabant au présent et de l'extension des lignes de la STIB au futur.

Si l'arrivée de lignes de De Lijn à Bruxelles semble tout à fait acquise, qu'en est-il des prolongations des lignes de la STIB ? L'accord de gouvernement inclut les lignes 4, 9, 62 et 94. Quels sont l'objectif et la stratégie du gouvernement en la matière ?

En ce qui concerne la Stratégie 2025, je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions. Je m'attendais à ce qu'il y ait une concertation entre cabinets à cet égard. Je regrette que ce débat, qui était beaucoup large lorsque j'ai déposé mon interpellation, ait fondu. Comme la première partie de cette dernière comprenait le terme "mobilité", elle a été directement envoyée en Commission de l'infrastructure sans tenir compte du restant. Je n'ai donc pas obtenu de réponse à la deuxième partie de mon interrogation. Je poserai donc une question écrite à ce propos.

Enfin, il y a une tendance, ces derniers mois, à rendre Bruxelles responsable de tous les maux, alors que cette Région bénéficie à tous, tant aux deux autres Régions qu'à l'État fédéral. D'un côté, on tient à Bruxelles pour ce qu'elle peut apporter et, de l'autre, on la délaisse pour ce qu'elle pourrait coûter, tant financièrement que politiquement.

Or, investir dans la mobilité, dans l'économie, dans l'emploi à Bruxelles, que ce soit sur le plan financier ou, plus simplement, par une concertation saine et efficace, est avantageux pour tous, pour les Bruxellois et les entreprises installées dans la Région, mais aussi pour les Flamands et les Wallons.

Ce serait bien qu'à l'avenir, tout le monde s'en souvienne et s'engage dans la même direction, même si cela paraît utopique. Je pense qu'il faut garder espoir, même si les derniers événements contribuent à nourrir notre scepticisme.

- Les incidents sont clos.

Het lijkt een voldongen feit dat de tramlijnen van De Lijn naar Brussel doorgetrokken worden, maar hoe zit het dan met de verlenging van de MIVB-lijnen? Het regeerakkoord heeft het over de lijnen 4, 9, 62 en 94. Welk doel wil de regering bereiken? Welke strategie volgt ze daartoe?

Ik heb geen antwoorden gekregen over Strategie 2025. Ik verwachtte daarover nochtans overleg tussen de kabinetten. Ik betreur dat het debat een stille dood gestorven is. Omdat het eerste deel van mijn interpellatie het woord mobiliteit bevatte, is ze onmiddellijk naar de commissie Infrastructuur gegaan zonder rekening te houden met het overige deel. Ik heb dus geen antwoord gekregen op het tweede deel van mijn interpellatie. Daar zal ik een schriftelijke vraag over stellen.

De voorbije maanden werd het bon ton om het Brussels Gewest te beladen met alle zonden van Israël, terwijl deze instelling iedereen ten goede komt, zowel de andere gewesten als de federale overheid.

Investeren in de economie en de werkgelegenheid in Brussel heeft voordelen voor de Brusselaars en de Brusselse ondernemingen, maar ook voor de Vlamingen en Walen.

- De incidenten zijn gesloten.

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

INTERPELLATION DE MME SIMONE SUSSKIND

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

concernant "l'information donnée aux usagers de la STIB en cas de déviations"

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "la gestion des chantiers d'envergure par la STIB, en ce compris les conséquences pour ses propres usagers".

M. le président.- En raison de l'absence de Mme Simone Susskind, excusée, l'interpellation principale est considérée comme retirée et l'interpellation jointe devient l'interpellation principale.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'aborderai la question des chantiers sous l'angle de ceux de la STIB, et avec la STIB comme maître d'ouvrage parfois pour le compte de la Région. Pour illustrer mon propos, je me suis basée sur un exemple qui, bien que significatif vu sa localisation, n'en est qu'un parmi d'autres.

J'ai pris pour exemple le chantier Buyl. Comme mon interpellation date d'il y a un mois, c'est peu dire qu'il y a du neuf. Ce chantier, initialement de six mois, avait d'abord été prolongé de trois mois. Il a impliqué des dérangements énormes, puisque tous les trams ont été supprimés entre la gare de Boondael et l'arrêt Legrand. À part la mise en place d'une navette de bus pas toujours très coordonnée et dont l'utilisation s'est avérée largement fastidieuse, aucune autre mesure destinée à limiter les lourds inconvénients subis par les usagers du transport public n'a été mise en place :

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW SIMONE SUSSKIND

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

betreffende "de informatie voor de MIVB-reizigers bij omleidingen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het beheer van de grootschalige werken door de MIVB, met inbegrip van de gevolgen voor haar eigen gebruikers".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Simone Susskind, die verontschuldigd is, wordt de hoofdinterpellatie geacht te zijn ingetrokken en de toegevoegde interpellatie wordt de hoofdinterpellatie.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Om de problematiek te schetsen, zal ik het voorbeeld van de Buylwerf aanhalen. Oorspronkelijk zou die zes maanden duren, maar die periode werd met drie maanden verlengd. De werf zorgde voor enorme hinder, want het tramverkeer tussen station Boondael en halte Legrand werd onderbroken. Behalve een niet altijd stipt rijdende pendelbus werd er niets ondernomen om het reizigersleed te lenigen.*

Met andere woorden, de reizigers werden maandenlang aan hun lot overgelaten. Toen ik mijn interpellatie indiende, waren de realtimeborden die u tijdens een vorige interpellatie in het vooruitzicht stelde, nog steeds niet geplaatst. Hoe zit het daarmee? Werden ze elders geïnstalleerd?

Ironisch genoeg liet de MIVB nauwelijks twee dagen na de hervatting van het tramverkeer weten

- pas d'amélioration des cheminements piétons pour rendre les correspondances moins pénalisantes ;

- absence totale d'information relative aux horaires (qu'ils soient théoriques ou en temps réel). Quand je vous avais interpellé à ce sujet, vous nous aviez annoncé la mise en place d'un afficheur de temps réel. Or, un afficheur de temps réel à un seul arrêt sur les dix concernés, c'est tout simplement ridicule ;

- perte de correspondance avec d'autres lignes, ...

Autrement dit, on a estimé que, pendant de très nombreux mois, les usagers n'avaient qu'à prendre leur mal en patience. Ce fut donc la galère pour des milliers de personnes dans un quartier pour le moins fréquenté puisque accueillant un campus universitaire. Au moment où je rédigeais cette interpellation, les indicateurs de temps réel d'attente n'étaient toujours pas réinstallés. Plusieurs personnes m'ont interrogée à cet égard : que sont-ils devenus ? Ont-ils été réinstallés ailleurs ? Mystère.

Ce qui est assez drôle, M. le ministre, c'est que deux jours à peine après le rétablissement tant espéré des trams sur leur parcours normal, la STIB a annoncé aux riverains deux ans de travaux pour le remplacement, certes indispensable, de rails sur le tronçon qui était desservi par un bus navette pendant des mois. Autrement dit, on n'a pas été capable de profiter de la suspension pendant neuf mois de lignes de tram pour procéder à de tels travaux à un moment où cela n'aurait pas empiré la situation !

On remarque que le chantier était à peine entamé que les problèmes se multipliaient déjà : informations contradictoires selon qu'elles provenaient de l'application de la STIB ou de ce qui est inscrit aux arrêts, même quant à leurs déplacements (arrêts annoncés déplacés, puis finalement desservis ou alors par un bus sur deux). Bref, un manque de professionnalisme complet en la matière qui met les usagers dans l'embarras.

M. le ministre, la STIB est-elle en mesure de gérer de front deux chantiers de moyenne importance ? Des villes comme Dijon ont installé 20km de voie de tram en deux ans.

dat op hetzelfde traject gedurende twee jaar werken zullen worden uitgevoerd om de tramrails te vervangen. Met andere woorden, de onderbreking van het tramverkeer gedurende negen maanden werd niet aangegrepen om de rails te vervangen en de overlast te beperken!

Die werf was nog maar net van start gegaan of de app van de MIVB bleek informatie te geven die in strijd was met wat aan de halte aangekondigd stond. Kortom, elk professionalisme was totaal zoek.

Is de MIVB in staat om twee middelgrote werven na elkaar tot een goed einde te brengen? In steden als Dijon is er 20 km tramspoor aangelegd op twee jaar tijd.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Hier duurt het twee jaar om 500 m tramsporen te vervangen! De MIVB slaagt er zelfs niet in om een middelgrote werf in goede banen te leiden. U weet net zo goed als ik wat er met het beruchte trottoir langs de Buyllaan gebeurd is.

(Remarques de M. Smet)

Ici, on a besoin de deux ans pour remplacer 500m de voie de tram ! C'est pathétique ! La STIB n'est même pas capable de suivre correctement un seul chantier de moyenne envergure. En effet, comme moi, vous êtes au courant du fameux trottoir de l'avenue Buyl.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est la faute de l'entrepreneur !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- À ma connaissance, quand il y a un chantier, il y a un maître d'ouvrage et un entrepreneur. Peut-être ce dernier est-il fautif, mais je me demande quand même comment se passe le suivi des chantiers. Le maître d'ouvrage, qui n'est pas issu de la STIB ou de Bruxelles Mobilité, ne se rend-il pas compte qu'on s'est trompé dans la taille des trottoirs ? Quarante centimètres, ce n'est pas rien ! Cela signifie que le suivi n'a pas été fait sérieusement. Le tort est aussi du côté du maître d'ouvrage.

Je vous rappelle quand même que c'est le deuxième cas de ce type. Il y a eu la chaussée d'Ixelles, et on en voit encore les traces. Cela aurait dû servir de leçon !

(Remarques de M. Smet)

On parle de "Brussels bashing" mais, franchement, on ne s'aide pas nous-mêmes !

M. Pascal Smet, ministre.- L'audit est en cours.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'aimerais quand même vous entendre à ce sujet.

Enfin, comment est-il possible que de petits chantiers qui ne concernent que la pose de nouveaux rails de tram représentent deux ans de travaux, même si les impétrants sont impliqués ? Remplacer des rails de tram dans un endroit pas particulièrement compliqué, cela devrait être assez commun.

Un autre aspect est le manque de maîtrise de la communication et la faiblesse de celle-ci envers les usagers. Aujourd'hui, quand on veut prendre le bus 71, l'application indique encore des arrêts

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is de schuld van de aannemer!*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Voor zover ik weet heeft een werf een bouwheer en een aannemer. Misschien heeft die laatste een fout begaan, maar ik vraag me toch af hoe het zit met het toezicht op de werven. Begrijpt de bouwheer niet dat er iets mis is met het trottoir? Veertig centimeter is niet niks! Dat betekent dat er geen sprake is van degelijk toezicht. In dat geval treft ook de bouwheer schuld.*

Het is al de tweede keer dat er zoiets gebeurd. De Elsensesteenweg draagt nog de sporen van de fouten tijdens de vorige heraanleg. Daar hadden we toch lessen uit moeten trekken.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Er wordt geklaagd over 'Brussels bashing', maar eerlijk gezegd maken we het de bashers wel erg makkelijk!

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De audit is al aan de gang.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik zou toch willen dat u zich hier duidelijk over uitspreekt.*

Hoe is het mogelijk dat relatief eenvoudige werken zoals de vervanging van de tramrails twee jaar duren?

Een ander aspect is de gebrekkige communicatie. Wie vandaag bus 71 wil nemen, ziet in de app nog voorlopige haltes die niet meer bestaan. Daardoor is het onmogelijk om uit te vissen waar de bus tussen het kerkhof van Elsene en halte Buyl stopt! Zo moeilijk is het toch niet om een app aan te passen? Hoe komt het dat de MIVB en Brussel

provisoires qui n'existent plus. Impossible de savoir où s'arrête en réalité le bus entre le cimetière d'Ixelles et l'arrêt Buyl ! Cela ne prend quand même pas beaucoup de temps de mettre à jour une application pour un chantier prévu, planifié... Que se passe-t-il pour que la STIB et Bruxelles Mobilité soient aussi foireuses ? Je ne peux pas le dire autrement : foireuses dans leur gestion et dans la réalisation...

(Remarques de M. Smet)

Ça devient un petit peu facile ! D'autant que la STIB, à ma connaissance, a connu trois ministres de tutelle. Les questions que je vous pose méritent de meilleures réponses que "c'était pas mieux avant" !

Discussion

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

M. Mohamed Ouriaghli (PS).- Je vais tenter de remplacer dignement ma collègue Simone Susskind.

Fréquemment, des lignes de bus de la STIB sont déviées en raison de travaux nécessaires pour notre Région. À titre d'exemple, en ce moment, la ligne 71 est déviée entre l'arrêt Buyl et le cimetière d'Ixelles ; la ligne 48, entre l'arrêt Fontainas et Chapelle, ou encore la ligne 59, sur laquelle plusieurs arrêts sont touchés, dont l'arrêt Houwaert, qui a été déplacé au rond-point entre l'avenue Dailly et la rue Van Hammée.

En dehors d'un panneau indiquant un déplacement d'arrêt, l'existence de ces déviations est très peu, voire pas du tout renseignée, ce qui pose régulièrement des problèmes aux usagers, en particulier à ceux qui ne sont pas des habitués de la ligne. En effet, dans les bus, on peut, dans le meilleur des cas, entendre un message enregistré annonçant une déviation.

Pour l'avoir entendu, je peux vous dire que ce message n'est pas systématiquement diffusé. Même quand il l'est, aucune information complémentaire n'est donnée, par exemple la mention du dernier arrêt desservi avant la déviation ou l'endroit à partir duquel le conducteur reprend le trajet habituel. Cela peut être dérangent pour les usagers, surtout pour les personnes à mobilité

Mobiliteit zo natatig zijn?

(Opmerkingen van de heer Smet)

'Vroeger was het niet beter' is een antwoord waarmee ik geen genoegen neem!

Bespreking

De voorzitter.- De heer Ouriaghli heeft het woord.

De heer Mohamed Ouriaghli (PS) *(in het Frans).*- *De bussen van de MIVB worden vaak omgeleid vanwege noodzakelijke werkzaamheden.*

Naast een bord dat aangeeft dat de halte is verplaatst, wordt er nauwelijks of geen informatie verstrekt over de omleidingen, wat vaak problemen oplevert voor reizigers, met name voor degenen die geen vaste klant zijn op de betrokken lijn. In het beste geval wordt de omleiding omgeroepen in de bus.

Als dat al gebeurt, komt er geen extra informatie, zoals de laatste halte die aangedaan wordt voor de omleiding begint of de plaats waar de bus het gebruikelijke traject hervat. Dat is vervelend voor de reizigers en vooral voor minder mobiele reizigers die, vanwege de slechte communicatie, soms lang moeten lopen om hun bestemming te bereiken.

Ook de informatie over werkzaamheden die op de MIVB-website en in de MIVB-app staat, is voor verbetering vatbaar. De reizigers gaan immers niet systematisch op hun smartphone of het internet kijken of er problemen zijn als ze de bus nemen, en dan heb ik het nog niet over mensen die geen smartphone hebben.

Hoe zullen reizigers in de bus beter geïnformeerd worden over werkzaamheden? Zal de informatie op

réduite qui doivent parfois, en raison d'une mauvaise communication, marcher longtemps pour rejoindre leur destination.

Par ailleurs, bien qu'il existe, sur le site web de la STIB, une section "Nouvelles du réseau" et un onglet "Infos" sur l'application mobile, qui informent les internautes des travaux en cours sur les lignes desservies, ce système pourrait être amélioré. En effet, les usagers ne vont pas systématiquement vérifier sur leur smartphone ou sur internet la liste des travaux en cours avant de monter dans un bus, sans oublier évidemment ceux qui ne possèdent pas de téléphone intelligent.

Que prévoit-on de mettre en place à l'intérieur des bus pour mieux informer les usagers en cas de travaux ?

Comment compte-t-on améliorer l'information sur le site web ou l'application mobile ? Je pense par exemple à un petit signe "Attention" à côté du nom des stations déviées.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne nie pas que la communication devrait être améliorée, notamment l'information à destination des voyageurs en cas de déviation.

Il faut cependant souligner qu'à partir de 2015, un important travail a été accompli pour améliorer la communication autour des chantiers, comme cela a été le cas pour les chantiers Vanderkindere et Hôpital français ou pour les trams 9 et 94.

Pour le chantier Buyl, trois afficheurs de temps d'attente ont été installés aux arrêts provisoires sur la déviation du bus 71. Aux arrêts provisoires de tram à Buyl, la STIB a également fait placer, il y a quelques semaines, des abris provisoires et des afficheurs de temps d'attente, en attendant l'aménagement définitif des arrêts qui se fera après les travaux de rénovation du carrefour.

Il faut hélas constater que les avis placés aux arrêts sont, à de nombreuses reprises, l'objet de tags qui les rendent illisibles. C'est encore le cas de l'habillage des abris situés aux arrêts Buyl, que la STIB a dû faire enlever en début de semaine.

de website en in de app worden verbeterd? Ik denk bijvoorbeeld aan een klein attentieteken naast de naam van stations die niet worden bediend.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik zal niet ontkennen dat er werk aan de winkel is, maar sinds 2015 wordt de communicatie wel beter aangepakt.*

Aan de Buylwerf werden drie wachttijdborden geïnstalleerd bij de voorlopige haltes op het omleidingstraject van bus 71. Aan de voorlopige tramhaltes ter hoogte van Buyl heeft de MIVB ook voorlopige tramhuisjes en wachttijdborden geplaatst in afwachting van de definitieve aanleg van de haltes. Helaas worden berichten aan de haltes vaak onleesbaar gemaakt met tags. Hetzelfde geldt voor de bekleding van de tramhuisjes aan halte Buyl.

De MIVB erkent niettemin dat er ter plaatse niet duidelijk genoeg werd gecommuniceerd. Een nieuwe manier om de dienstregelingen te beheren en nieuwe software zullen daar vanaf de zomer verbetering in brengen. De MIVB moet het commentaar van de reizigers ter harte nemen en snel optreden als haar een incident ter ore komt.

Na een proefproject aan de Vanderkinderwerf heeft de MIVB meer moeite gedaan om op de werven de

La STIB reconnaît toutefois des manquements dans l’affichage des horaires sur le terrain.

Une nouvelle gestion interne de ces horaires et l’utilisation d’un nouveau logiciel permettront d’offrir une situation plus confortable pour les voyageurs dès cet été et les prochains grands chantiers au programme en juillet et août.

La STIB doit être très attentive aux remarques et commentaires de ses voyageurs et doit rapidement intervenir dès qu’un incident lui est signalé.

Dans la foulée d’un projet lancé en 2015 et testé sur le chantier réalisé à Vanderkindere, la STIB a renforcé sa présence sur les chantiers afin d’accompagner les voyageurs et vérifier la présence des informations aux arrêts. La STIB doit avoir une attention particulière pour les chantiers de voies, dont la longueur et la complexité ne facilitent pas le parcours des voyageurs.

La durée de ce type de chantier doit être vue dans la globalité d’un renouvellement complet incluant les interventions des concessionnaires. Il est important de préciser que nous avons parfois des problèmes avec des concessionnaires qui doivent faire des travaux plus importants, et donc plus longs, en raison de manque d’entretien des infrastructures, voire un manque d’investissements.

La STIB souligne également que remplacer des voies ou mettre en place un nouveau réseau a un impact quasi identique en matière de perturbations.

Les plannings de la STIB pour ces chantiers sont très serrés et passent facilement le test d’une comparaison effectuée avec la réalisation de ce type de chantiers par des réseaux étrangers.

Enfin, le fait de ne pas réaliser tous les chantiers au même moment est souvent dû à des contraintes de mobilité, alors que les communes et la police imposent également des restrictions auxquelles la STIB est tenue de se conformer.

De manière générale, lors de la tenue de chantiers impliquant une coupure de l’exploitation d’une ou plusieurs lignes de tram sur plusieurs arrêts, la STIB prévoit systématiquement la mise en place d’un service de bus navettes, permettant de garantir une continuité du trajet.

reizigers bij te staan en ervoor te zorgen dat er ter plaatse voldoende informatie wordt verstrekt. Ze moet bijzondere aandacht besteden aan langdurige wegwerkzaamheden die het reistraject bemoeilijken.

De duur van dergelijke werkzaamheden moet gezien worden in het licht van een volledige renovatie waarbij ook concessiehouders werken uitvoeren. Soms hebben we problemen met concessiehouders die ingrijpendere werkzaamheden moeten uitvoeren dan gepland.

De MIVB onderstreept ook dat rails vervangen bijna net zo lang duurt als nieuwe sporen leggen. De MIVB volgt een erg strikte planning voor werkzaamheden en doet het zeker niet slechter dan maatschappijen in het buitenland.

Dat niet alle werken op hetzelfde ogenblik gebeuren, heeft vaak te maken met mobiliteitsvereisten of met beperkingen die de politie of de gemeenten opleggen.

Als er een of meerdere tramlijnen onderbroken worden vanwege werkzaamheden, legt de MIVB systematisch pendelbussen in, zodat het mogelijk blijft om het hele traject af te leggen. Dat neemt niet weg dat de communicatie beter moet.

We willen de reizigers in de bus beter informeren over omleidingen bij werkzaamheden en daartoe zullen we verschillende maatregelen nemen.

De eerste stap is de frequentere update van de informatiesystemen in de voertuigen, waardoor reizigers vanaf dit jaar beter geïnformeerd zullen worden over de evolutie van werkzaamheden. Een tweede stap volgt volgend jaar, als het mogelijk wordt om up-to-date informatie over storingen op het net door te sturen.

Ik heb expliciet gevraagd om tegen begin 2017 een nieuwe website en een nieuwe app te ontwikkelen. Die zullen klantgerichter zijn en de MIVB-reizigers beter informeren.

En revanche, il est clair que les choses pourraient parfois être mieux organisées au niveau de l'affichage.

Nous comptons mieux informer les usagers au sujet des déviations existantes en cas de travaux directement depuis les véhicules et différentes mesures vont être mises en application.

Une première étape sera franchie cette année avec la possibilité, pour la STIB, de pouvoir plus fréquemment faire la mise à jour du contenu des supports d'information dynamique dans les véhicules (écrans TFT et annonces audio). Cela permettra de mieux informer les voyageurs en cas de chantier, ainsi que de l'évolution de celui-ci.

Une deuxième étape sera franchie fin 2017, avec la possibilité de pouvoir, en temps réel et quand les véhicules sont sur le réseau, envoyer vers ces mêmes médias des informations à l'attention des voyageurs en cas de perturbations.

En ce qui concerne les informations délivrées sur le site internet et l'application mobile, à la suite de ma demande explicite, un nouveau site internet et de nouvelles applications sont également prévues début 2017.

Elles mettront le "voyage du client" au centre des informations. De manière générale, les usagers de la STIB seront désormais mieux informés.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Deux cas de figure se présentent avec la question des bus navettes. La version très courte, qui dure quelques jours et où le bus navette est perçu comme un désagrément provisoire, et le cas du bus navette bien plus structurel et pour lequel il faudrait trouver des moyens d'améliorer les cheminements. Il faut tenir compte des conséquences de ces bus navettes. Il s'agit de changements d'habitude de mobilité, certains quartiers devenant inaccessibles.

À propos de la nouvelle application, j'entends bien vos réponses, mais il faut absolument effectuer plus souvent les mises à jour.

(Remarques)

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Zeker als het gaat om langdurige werken, moet de MIVB erop letten dat het traject van de pendelbussen optimaal is.*

Een nieuwe app is goed en wel, maar de reisinformatie moet in elk geval veel vaker worden bijgewerkt.

(Opmerkingen)

Ik zal nauwlettend in de gaten houden of de MIVB uit haar fouten leert, en ik hoop dat volledig absurde toestanden tot het verleden behoren.

De coördinatie en het beheer van grote werken

Je resterai attentive à ces questions et à d'autres afin de voir si la STIB tire la leçon de ses erreurs. J'espère qu'on n'arrivera plus à des situations totalement absurdes.

En matière de coordination et gestion de chantiers, il y a un grand dynamisme à apporter, car la finalité est de voir les usagers confortablement installés sur le réseau de transport public et non que certains se rabattent vers la voiture alors que ceux qui empruntent les transports subissent des désagréments qui ne sont pas acceptables.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

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 "l'exploitation du réseau SNCB par la STIB ou un opérateur privé conventionné".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Chers collègues, permettez-moi de vous lire ma question orale tout en restant au poste de président.

La congestion automobile pousse encore et encore les pouvoirs publics à redoubler d'efforts pour améliorer l'offre des transports publics. Je pense ici aux bus, trams et métros de la STIB, mais aussi aux trains qui peuvent constituer une alternative efficace à la voiture.

Or, force est de constater que certaines lignes sont aujourd'hui toujours sous-utilisées. Je me

moet veel dynamischer verlopen. Als de bevolking niet op een prettige manier kan reizen met het openbaar vervoer, zoekt ze haar toevlucht tot de auto.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

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 exploitatie van het NMBS-net door de MIVB of door een geconventioneerde privéoperator".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Beste collega's, sta me toe mijn mondelinge vraag voor te lezen zonder de voorzittersbank te verlaten.*

De verkeerschaos spoort de overheid aan tot de uitbreiding van het openbaar vervoer. Ik denk daarbij aan de bussen, trams en metro's van de MIVB, maar ook aan treinen die een efficiënt alternatief voor de auto kunnen zijn.

De capaciteit van sommige spoorlijnen blijft nog steeds onderbenut. Ik geef enkele voorbeelden

focaliserai ici plutôt sur les lignes de train à l'intérieur de Bruxelles.

Vous êtes souvent interrogé sur l'état d'avancement du RER, rebaptisé réseau S. C'est aussi l'occasion de faire aujourd'hui le point sur l'efficacité du réseau ferré à l'intérieur de Bruxelles et de voir dans quelle mesure la STIB ou un opérateur privé conventionné pourrait l'améliorer.

Je prends ici quelques exemples démontrant à la fois l'efficacité et la sous-utilisation du train à Bruxelles :

- grâce à la ligne S1, en 12 minutes, on peut aller d'Uccle-Stalle à la gare de Bruxelles-Central. Or, il n'y a qu'un train par heure ;

- la ligne S4 relie, quant à elle, Berchem-Sainte-Agathe à Bockstael en 15 minutes. Seulement, il n'y a toujours qu'un train par heure ;

- enfin, la ligne S5 relie Meiser à Uccle-Saint-Job en 17 minutes seulement. Or, il n'y a, ici aussi, qu'une seule ligne par heure jusqu'à 19 heures.

Ces quelques exemples témoignent d'une situation regrettable compte tenu des capacités du réseau. À moins qu'ils ne respectent une routine quotidienne bien définie, ces faibles fréquences n'encouragent pas les usagers à utiliser davantage le mode de transport ferroviaire.

Une solution pour que les lignes intrabruelloises existantes soient davantage exploitées serait de permettre l'exploitation, par la STIB ou par un opérateur privé conventionné, des rails de la SNCB à sa place, puisqu'elle-même n'injecte pas ses moyens à l'intérieur de Bruxelles.

Cette option a-t-elle été étudiée en interne à la STIB ou abordée au niveau du gouvernement ? Quelle est la position du gouvernement par rapport à cette possibilité pour la STIB ou un opérateur privé conventionné d'exploiter les rails de la SNCB ?

Si vous n'envisagez pas une telle option, quelles sont les actions entreprises par le gouvernement auprès de la SNCB pour augmenter la fréquence des lignes intrabruelloises ?

waaruit zowel de efficiëntie als de onderbenutting van het spoor blijkt.

- Lijn S1 voert je op 12 minuten van Ukkel-Stalle naar Brussel-Centraal, maar er is maar een trein per uur;

- Lijn S4 verbindt Sint-Agatha-Berchem met Bockstael op 15 minuten, maar er is maar een trein per uur;

- Lijn S5 brengt je op 17 minuten van Meiser naar Ukkel-Sint-Job, maar ook op die lijn rijdt maar een trein per uur, tot 19 uur.

De povere frequentie op deze lijnen is van dien aard dat alleen mensen met een strikte routine geneigd zijn om er gebruik van te maken.

We kunnen het nut van die lijnen op Brussels grondgebied vergroten door ze door de MIVB of een privébedrijf te laten gebruiken, aangezien de NMBS niet in Brussel investeert.

Heeft de MIVB die optie bekeken of aangekaart bij de regering? Hoe staat de regering tegenover de uitbating van die lijnen door de MIVB of een privébedrijf?

Als u die optie niet overweegt, welke stappen onderneemt de regering dan om de NMBS aan te zetten tot een hogere frequentie op haar intra-Brusselse verbindingen?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'est pas prévu dans notre accord de gouvernement de laisser la STIB ou un opérateur privé exploiter le réseau de la SNCB, car cela nous coûterait cher. D'ailleurs, une telle formule n'est légalement pas possible, puisque la SNCB a le monopole de l'exploitation des infrastructures d'Infrabel pour le transport des personnes.

Financièrement, ce n'est en réalité pas souhaitable, car nous reprendrions ainsi une mission qui relève de l'État fédéral. Je préfère que ce dernier continue d'investir dans le réseau ferroviaire en Région bruxelloise. N'oublions pas que beaucoup des lignes évoquées partent vers la périphérie. Nous financerions donc, aussi, la Flandre. Ce projet n'est ainsi pas à l'ordre du jour.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Quelles sont les actions menées par le gouvernement bruxellois auprès du gouvernement fédéral, notamment dans le cadre des réseaux S et RER, pour améliorer la desserte du réseau bruxellois ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dans la rédaction du plan de transport 2017, nous avons obtenu d'être impliqués plus rapidement. La concertation du niveau fédéral se faisait auparavant avec la STIB et les sociétés De Lijn et TEC, et, lors d'une réunion avec Mme Galant, j'ai dû expliquer que la STIB y intervenait en son nom propre et non pour la Région. Il m'a donc été promis que nous aurions l'occasion de discuter de tout avant-projet proposé.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In het regeerakkoord staat niets over de uitbating van het NMBS-net door de MIVB of een privébedrijf. Dat zou het Brussels Gewest trouwens veel geld kosten. Zoiets is ook wettelijk niet mogelijk, want de NMBS heeft een monopolie op de uitbating van de Infrabelinfrastructuur voor personenvervoer.*

Ook financieel is het niet wenselijk, want het zou betekenen dat we een taak van de federale overheid overnemen. Ik heb liever dat die blijft investeren in het Brusselse spoornet. We mogen niet vergeten dat veel van die lijnen naar de Rand gaan en we zo ook Vlaanderen zouden financieren. Het project staat dus niet op de agenda.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Wat doet de regering om de federale regering aan te zetten om werk te maken van betere spoorverbindingen op het Brusselse net?*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We zijn in een vroeg stadium betrokken bij het transportplan 2017. Voorheen was er overleg tussen de federale regering en de MIVB, De Lijn en de TEC, maar tijdens een vergadering met voormalig federaal minister Galant heb ik uitgelegd dat de MIVB in eigen naam sprak en niet in die van het gewest. Daarop is me beloofd dat we mogen meepraten over elk voorontwerp.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

concernant "la pollution dans les tunnels".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusée, la question orale est lue par Mme Céline Delforge.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cette question a déjà été abordée, en mars dernier, dans une interpellation à votre collègue ministre de l'Environnement. Initialement, elle vous était également adressée, mais le Bureau en a décidé autrement. D'où ce second dépôt.

Pour rappel, une carte blanche a été publiée à la mi-février dans le quotidien La Libre Belgique, sous le titre évocateur "Le tunnel ou la vie ?". Cette carte blanche citoyenne met en lumière un aspect relativement peu évoqué dans les dossiers des tunnels bruxellois, alors qu'il est primordial et a fait l'objet de nombreuses interpellations depuis la création de la Région : la pollution dans les tunnels.

En 1989, Mme Huytebroeck interpellait Jean-Louis Thijs sur les taux de monoxyde de carbone (CO), de dioxyde d'azote (NO₂) et de dioxyde de soufre (SO₂), déjà alarmants eu égard aux normes européennes et au temps d'exposition des utilisateurs, coïncés durant de longues minutes dans les tunnels en heure de pointe.

À l'époque déjà, la conclusion était qu'il fallait réduire l'usage de la voiture, développer les transports en commun, créer des parkings de dissuasion à proximité des dessertes en transports en commun et construire un RER.

Au regard des budgets de rénovation, dont l'estimation va de 500 millions d'euros à bien plus d'un milliard, selon le nombre de rénovations et leur ampleur, la carte blanche pose aussi la question du coût sanitaire lié à la pollution dans nos tunnels. Quel est le coût du flot de voitures, bien souvent à l'arrêt, en termes de santé publique ?

L'auteur de la carte blanche rappelle que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime à 18 milliards par an le coût de la pollution de l'air pour la Belgique, et considère que l'air que l'on

betreffende "de verontreiniging in de tunnels".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door mevrouw Céline Delforge voorgelezen.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *La Libre Belgique publiceerde half februari een opiniestuk met de veelzeggende titel "Le tunnel ou la vie?" over een aspect dat nauwelijks aan bod komt in het dossier van de Brusselse tunnels, terwijl het net van groot belang is en het sinds het ontstaan van het gewest het onderwerp is geweest van talloze interpellaties, namelijk de vervuiling in de tunnels.*

Al in 1989 interpelleerde mevrouw Huytebroeck Jean-Louis Thijs over de gevaarlijke koolstofmonoxide-, stikstofdioxide- en zwaveldioxidegehalten in de tunnels. Toen al was de conclusie dat het gebruik van de auto teruggedrongen moest worden ten voordele van het openbaar vervoer, dat er overstapparkerterreinen aangelegd moesten worden en dat er een GEN moest komen.

In het licht van de kostprijs van de renovatie vraagt de schrijver van het opiniestuk zich af in welke mate de volksgezondheid lijdt onder de vaak stilstaande auto's en hoeveel dat kost.

De auteur wijst erop dat de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) schat dat de luchtvervuiling in België jaarlijks 18 miljard euro kost en de lucht die wij inademen, als kankerverwekkend beschouwt.

Volgens het Europese milieuagentschap zou de luchtvervuiling in 2012 11.000 overlijdens veroorzaakt hebben in België.

De Brusselse ordonnantie van 1994 legde al hogere normen op dan de Europese, maar die worden elke dag overschreden. Volgens de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) liggen de stikstofdioxideconcentraties in de Brusselse tunnels tienmaal hoger dan de norm.

In haar antwoord van 15 maart somde de minister van Leefmilieu de maatregelen en cijfers van het

respire est cancérogène.

Selon l'Agence européenne pour l'environnement, la pollution atmosphérique aurait causé la mort de plus de 11.000 Belges en 2012.

L'ordonnance bruxelloise de 1994 fixe des taux de NO₂ déjà supérieurs aux normes européennes, qui sont cependant dépassées tous les jours.

Les habitacles des voitures connaissent un phénomène d'accumulation qui rend ces gaz encore plus toxiques, selon une enquête française menée en 2013 par l'Association santé environnement France (ASEF) en collaboration avec deux laboratoires d'analyse de l'air, TERA Environnement et Air Sur.

La Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) indique également que les concentrations de NO₂ sont dix fois supérieures à la norme dans les tunnels bruxellois.

Dans sa réponse du 15 mars, la ministre de l'Environnement a fait le point sur les dispositifs et les chiffres dont dispose la Région, mais cela reste très parcellaire. Elle a également renvoyé au plan pluriannuel d'investissement des infrastructures, dans lequel il existe un volet relatif à la réglementation sur la sécurité et la santé, via le bureau SecuriSan.

M. le ministre, de quels chiffres disposez-vous en matière de pollution dans les tunnels ?

Pourriez-vous me détailler ce qui est prévu dans le cadre du plan pluriannuel ?

Quels sont les dispositifs envisagés dans les tunnels bruxellois ?

Quelle place occupe la question sanitaire dans la large réflexion menée au sujet des tunnels bruxellois, leur rénovation et leur conservation ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je crois qu'on a déjà répondu à cette question dans le cadre de la commission relative aux tunnels.

À l'avenir, nous allons, dans le cadre du programme pluriannuel d'investissement, prévoir

gewest op, maar die blijven ondermaats. Ze verwees naar een meerjarenplan voor de investeringen in infrastructuur, waarin ook het veiligheidsreglement en de gezondheid aan bod komen.

Welke cijfers hebt u over de vervuiling in de tunnels? Wat behelst het meerjarenplan? Welke maatregelen neemt u in de tunnels? Wordt er in de gedachtenvorming rond de renovatie en het behoud van de tunnels aandacht besteed aan de problematiek van de volksgezondheid?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In het kader van het meerjarenplan komt er een begroting voor de vernieuwing van alle installaties die de luchtkwaliteit in de twaalf tunnels meten. Er worden ook koolstof- en stikstofmonoxidesensoren geplaatst. Voor het overige meen ik dat dit punt*

une ligne budgétaire pour le renouvellement de toutes les installations de mesure de la qualité de l'air dans les douze tunnels. Nous allons y placer des capteurs de CO et d'oxyde d'azote (NOx).

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'adoption du Plan régional de mobilité".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- L'ordonnance régionale mobilité, adoptée en juillet 2013, prévoit l'adoption du Plan régional de mobilité, instrument essentiel dans l'évolution de la mobilité à Bruxelles.

Le Plan Iris 2 fait donc fonction de Plan régional de mobilité jusqu'à l'adoption dudit plan, qui, selon les dires de votre prédécesseur, doit être définitivement adopté à la mi-2016, soit dans très peu de temps, après les consultations et enquêtes publiques, tant auprès des opérateurs que des communes et des citoyens...

La procédure d'adoption de ce plan est longue et concerne un nombre important d'acteurs, tant régionaux que communaux. En effet, un rapport d'incidences est prévu par l'ordonnance de 2013, et celui-ci doit être précédé de l'élaboration et l'adoption d'un cahier des charges balisant sa portée. Ensuite de nombreux avis et une vaste enquête publique sont prévus.

Ce plan pourtant primordial a pour but de redéfinir et de donner une impulsion à la mobilité bruxelloise. Son volet stratégique prévoit :

- un descriptif et une évaluation de la situation existante de la mobilité de la Région, ainsi qu'un relevé des fonctionnements et dysfonctionnements,

reeds afdoend is besproken in de bijzondere commissie voor de tunnels.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de goedkeuring van het Gewestelijke Mobiliteitsplan".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Het Iris 2-plan blijft van kracht tot het gewestelijke mobiliteitsplan wordt goedgekeurd. Dat zou volgens uw voorganger tegen de zomer van dit jaar gebeuren.*

Bij de langdurige goedkeuringsprocedure zijn een heleboel gewestelijke en gemeentelijke partijen betrokken. De ordonnantie van 2013 voorziet in een effectenverslag, dat voorafgegaan moet worden door de uitwerking en de goedkeuring van de voorwaarden van een aanbesteding waarin de reikwijdte van het effectenverslag bepaald wordt.

Het plan moet de Brusselse mobiliteit hertekenen en voor een nieuwe dynamiek zorgen. Het strategische hoofdstuk omvat:

- *een omschrijving en evaluatie van de huidige situatie, een opsomming van wat werkt en niet werkt en een analyse van de evolutie van de vervoersmodaliteiten;*

- *een kwaliteitsanalyse van de aanleg;*

- *een onderzoek naar de effecten van alle verplaatsingswijzen op het leefmilieu, de gezondheid, enzovoort;*

- *een studie van de mobiliteitsscenario's die in*

dont une analyse des parts modales et de leur évolution ;

- une analyse qualitative de l'aménagement ;
- un examen de l'incidence de l'ensemble des modes de déplacement existants sur l'environnement, la santé, etc.
- une étude des différents scénarios de mobilité qui doivent être pris en considération.

Son volet réglementaire comprend :

- les objectifs chiffrés et situés dans le temps ;
- les instruments que le gouvernement fixe pour poursuivre ces objectifs, et notamment les mesures juridiques, financières, fiscales et procédurales.

Effectivement, il faut noter que le Plan Iris 2, aujourd'hui plan unique pour la mobilité bruxelloise, n'avait pas vocation à fixer le budget pour la période visée de 2010-2018. Il est prévu que le gouvernement, dans le cadre du cycle budgétaire normal, réserve les moyens. Le Plan Iris 2 donne bel et bien quelques pistes de financement. Parmi celles-ci, on trouve :

- une augmentation significative des budgets annuels - qu'on voit aujourd'hui en grande partie engloutis par le souterrain ;
- une taxation plus importante des usages de la voiture ;
- une mobilisation des autres acteurs (entreprises, propriétaires immobiliers...) ;
- un juste financement de la Région.

Entre la rédaction du Plan Iris 2 en 2008, son adoption en 2010 et aujourd'hui, de l'eau a coulé sous les ponts, la situation financière a évolué, mais pas nécessairement dans la direction espérée. C'est pourquoi il est important de dresser un état des lieux des besoins, mais aussi des moyens, en ce compris les moyens de financement. La donne a changé à pas mal d'égards, les mentalités évoluent aussi, et les choix doivent pouvoir être réexaminés à la lumière de ces nouveaux éléments.

Quelles sont les avancées du Plan régional de

overweging genomen moeten worden.

Het reglementaire deel omvat:

- *becijferde doelstellingen gekoppeld aan een tijdschema;*
- *maatregelen die de regering neemt om die doelstellingen te halen.*

Het Iris 2-plan, dat voorlopige het enige Brusselse mobiliteitsplan is, voorzagt niet in een begroting voor de periode 2010-2018. De regering moet er bij de normale begrotingsopmaak de nodige middelen voor opzij zetten. Toch stelt het Iris 2-plan een aantal mogelijke financieringswijzen voor, waaronder:

- *een aanzienlijke verhoging van de jaarlijkse budgetten - die vandaag grotendeels naar de metro gaan;*
- *hogere belastingen voor autogebruik;*
- *participatie van andere partijen (ondernemingen, vastgoedeigenaars, enzovoort);*
- *een correcte financiering van het gewest.*

Sinds de opstelling en de goedkeuring van het Iris 2-plan is er heel wat tijd verstreken. De financiële toestand is veranderd en daarom moeten we nu opnieuw de noden en de middelen omschrijven, waaronder de financiering.

Hoe staat het met het gewestelijk mobiliteitsplan? Volgens welke procedures wordt er overlegd? Welke adviezen hebben de instanties en administraties gegeven?

mobilité ?

Quelles sont les procédures de concertation ?

Quels sont les avis des instances et administrations qui sont amenées à se prononcer ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Notre objectif est d'adopter un Plan régional de mobilité en 2018 ou en 2019.

Un marché public dans le cadre de la procédure de sélection est en cours, qui comprend l'élaboration stratégique du plan, l'accompagnement, les démarches participatives, les communications liées à ce plan, l'assistance juridique et l'accompagnement pour les obligations légales, notamment.

Les travaux préparatoires du Plan de mobilité régional sont donc bel et bien lancés et j'expliquerai les détails du projet le moment venu.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la signalisation des problèmes de circulation et des travaux en cours à Bruxelles".

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het is onze bedoeling om het gewestelijk mobiliteitsplan in 2018 of 2019 goed te keuren.*

Er loopt een openbare aanbesteding voor de selectieprocedure. Die omvat de strategische uitwerking van het plan, de begeleiding, de participatieve stappen, de communicatie over het plan, de juridische bijstand en begeleiding in de wettelijke verplichtingen.

De voorbereidende werkzaamheden voor het gewestelijk mobiliteitsplan zijn dus van start gegaan en ik zal te gepasten tijde de details ervan uit de doeken doen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de melding van verkeersproblemen en werken in Brussel".

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL

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

concernant "l'Agence régionale du
stationnement parking.brussels".

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

concernant "le plan de stationnement du
centre-ville".

M. le président.- À la demande des auteurs, les
interpellations sont reportées à une prochaine
réunion.

DELVA

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

betreffende "het gewestelijk
parkeeragentschap parking.brussels".

**INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL
DELVA**

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

betreffende "het parkeerplan voor het
stadscentrum".

De voorzitter.- Op verzoek van de indieners
worden de interpellaties naar een volgende
vergadering verschoven.