PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET DES QUESTIONS ORALES

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN MONDELINGE VRAGEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE,

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,

BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT

RÉUNION DU LUNDI 4 JUILLET 2016

VERGADERING VAN MAANDAG 4 JULI 2016

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

[101]

Présidence : M. Boris Dilliès, président.

[105]

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Dhaene.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LIESBET DHAENE

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

betreffende "het taalkader en de naleving van de taalwet bij de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Als gewestelijke openbare dienst is de MIVB verplicht om een bij ordonnantie vastgelegd taalkader te hebben. Dat taalkader legt de verhouding tussen het aantal Nederlandstalige, Franstalige en tweetalige medewerkers vast. De MIVB beschikt daar al jaren niet over, ondanks herhaalde aanmaningen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT).

In principe moet een Brusselse openbare dienst zo georganiseerd zijn dat zowel Franstaligen als Nederlandstaligen vlot geholpen worden in hun eigen taal. Het personeel van de MIVB dat in contact komt met het publiek, moet dan ook tweetalig zijn. Dat lijkt vandaag echter vaak niet het geval te zijn.

Bovendien moeten ook de dienstorders en de onderrichtingen aan het personeel van de MIVB zowel in het Frans als het Nederlands opgesteld zijn. De interne communicatie binnen de MIVB zou problematisch zijn. Volgens onze informatie worden binnen de MIVB steeds meer mensen in dienst genomen die zich enkel in het Frans kunnen uitdrukken. Bevelen aan en evaluaties van Nederlandstaligen zouden in stijgende mate in het Frans gebeuren en ook de vergaderingen gaan grotendeels in het Frans door. Kennis van het Nederlands lijkt bovendien geen vereiste om een bevordering in de wacht te slepen.

Zowel wat haar communicatie met het publiek als wat haar interne communicatie met het personeel betreft, overtrad de MIVB zo vaak de taalwetten dat de VCT de maatschappij reeds 'kwade wil' verweten heeft.

Wat zult u ondernemen om een taalkader voor de MIVB vast te leggen en te doen naleven?

Bent u op de hoogte van inbreuken op de taalwetgeving bij de MIVB? Zo ja, wat zult u daartegen ondernemen?

[113]

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB is gebonden aan de regeling inzake taalgebruik die geldt voor de plaatselijke diensten die gevestigd zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die regeling voorziet niet in een taalkader en dus is de MIVB niet verplicht om die op te stellen. Daar zit een hele juridische redenering achter.

Het aantal klachten van reizigers, die door de MIVB of de VCT geregistreerd worden, is uiterst beperkt in verhouding tot het aantal vervoerde passagiers. Meestal berusten de klachten op fouten van administratieve aard, die onmiddellijk door de MIVB rechtgezet worden.

Het is een vaste regel dat alle schriftelijke mededelingen en dienstorders in het Nederlands en het Frans gebeuren. Daar wordt nooit van afgeweken. Tijdens vergaderingen geldt de regel dat ieder zijn eigen taal spreekt.

Net als u weet ik dat metro-, bus- en tramchauffeurs niet altijd Nederlands kennen. Ik krijg daarover heel veel e-mails. Nog voor u uw vraag hebt gesteld, heb ik aan de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB gevraagd om na te gaan welke taalopleidingen er momenteel bestaan en op welke manier er opleidingen georganiseerd kunnen worden om het functioneel gebruik van het Nederlands aan tram-, bus- en metrochauffeurs en -controleurs aan te leren, te verbeteren en te onderhouden.

Ik ontken zeker niet dat er af en toe een probleem is. Daarom heb ik contact opgenomen met de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB.

[115]

De voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- U krijgt blijkbaar veel e-mails, al zijn er weinig officiële klachten. Dat is een beetje typisch. Ik ontvang namelijk ook heel wat e-mails over het gebruik van het Nederlands bij de MIVB.

De algemene uitstraling van de MIVB staat op het spel. Denken we maar aan de nationale hulde van de slachtoffers van de aanslagen, die zowel op de VRT als op de VTM uitgezonden werd. Toen heeft de CEO geen woord Nederlands gesproken. Dat heeft niets te maken met de taalwetgeving, maar het creëert wel een bepaald beeld van de MIVB, dat in de lijn ligt van de klachten over de naleving van de taalwetgeving.

Ik vind het vreemd dat er volgens u geen taalkader nodig is. Ik zal dat verder onderzoeken. Volgens mij heeft de VCT het gewest aangemaand om via een ordonnantie een taalkader voor de MIVB op te maken. Ik trek wat u zegt niet in twijfel, maar ik zal nog eens nakijken of de juridische redenering niet voor interpretatie vatbaar is.

De MIVB heeft de reputatie heel Franstalig te zijn. Ik krijg veel klachten over het taalgebruik in de communicatie met de klanten. Wat zult u ondernemen om daar iets aan te doen?

[117]

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De directeur-generaal van de MIVB, Brieuc de Meeûs, heeft een heel goede toespraak gehouden. Ik heb hem dat onmiddellijk nadien gezegd, maar ook dat ik het ongepast vond dat hij enkel Frans gesproken had.

Verder heb ik uitdrukkelijk aan de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB gevraagd - iets wat ik niet vaak doe - om in kaart te brengen welke opleidingen er al bestaan en welke er nog georganiseerd kunnen worden, en om een actieplan te ontwikkelen voor het aanleren van functioneel Nederlands, zodat de communicatie van de chauffeurs en het omroepen van berichten in beide landstalen kan gebeuren. Wat mij betreft zou dat zelfs in drie talen moeten.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik zou al blij zijn als het in twee talen zou gebeuren.

De heer Pascal Smet, minister.- Brussel is een internationale stad, waar ook het Engels belangrijk is.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- In de hoofdstad moet Nederlands gebruikt worden.

- *Het incident is gesloten.*

[127]

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la création de nouvelles lignes de métro en Région bruxelloise".

INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,

concernant "le tracé de la ligne de métro vers Uccle et les projets concernant le réseau de métro de la STIB".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Un article en ligne de l'Écho en date du 3 juin 2016 intitulé "Bruxelles mérite un métro rationnel" revient sur la problématique de la mobilité et plus précisément sur notre réseau métro actuel, qui comporte 59 stations, quarante ans après sa mise en service. L'article, prospectif, propose des pistes en vue de développer davantage notre réseau.

La proposition vise à rationaliser le réseau existant et réaliser les projets actuellement prévus. Si la Région bruxelloise a en effet lancé l'extension vers le nord et la transformation en "métro lourd" de l'axe de prémétro Nord-Sud, la proposition de l'Écho défend par ailleurs, et surtout, la création de lignes supplémentaires afin d'assurer une desserte pour les quartiers non desservis.

Ainsi, quatre lignes supplémentaires verraient le jour en vue d'assurer une desserte plus optimale. Huit lignes seraient prévues à l'horizon 2040 : (1) Erasme-Hermann-Debroux, (2) Laerbeek-Wiener, (3) Bordet-Fort Jaco, (4) Tour japonaise-Calevoet, (5) Neerpede, (6) Roi Baudouin, (7) Prince de Liège, (8) Zavelenberg-Joli-Bois.

Il s'agit d'un projet très ambitieux, lorsque l'on sait que la concrétisation de la prolongation du métro vers le Nord n'est prévue que pour 2025. Sur le plan budgétaire, l'Echo évalue son projet global à 12,09 milliards d'euros. Il conclut sa communication comme suit : "L'an dernier, la Région bruxelloise a adopté un plan d'investissements de 5,1 milliards sur 10 ans pour les transports en commun. En étalant le projet du nouveau métro sur vingt-cinq ans, soit une finalisation à l'horizon 2040, l'investissement avoisinerait donc 480 millions d'euros par an et n'est pas, en regard des montants existants, exorbitant. Voici donc un métro rationnel et tout à fait réalisable...".

Quel que soit le réseau in fine mis en place et la pertinence des projections financières, nous devons également mener une réflexion sur le mode de transport à développer et sur la vision que nous voulons avoir de notre ville-région.

[135]

Se pose alors potentiellement la question de l'œuf et de la poule : faut-il développer le métro dans les zones densément peuplées ou, au contraire, faut-il lancer le métro dans certaines zones pour les densifier ?

Quand bien même les zones sont denses, à condition de ne pas défigurer les quartiers, est-ce que des T4000 circulant en site propre ne seraient pas suffisants ?

Si les questions sont ouvertes, il y a lieu de décider aujourd'hui afin de pouvoir réaliser demain les projets futurs, et ceci de toute façon dans plus d'une dizaine d'années vu le temps nécessaire à réaliser les projets.

Compte tenu de ce qui précède, je voudrais savoir :

Quelle est la position du gouvernement sur les schémas qui ont été présentés dans l'article de L'Écho ? Qu'en est-il des différentes lignes qui sont proposées dans l'article, c'est-à-dire huit lignes à l'horizon 2040 ? L'analyse d'un tel plan a-t-elle déjà été réalisée ? A-t-il un intérêt, notamment par rapport au développement de trams ou bus en sites propres, en termes de desserte des nouveaux quartiers, de rentabilité financière ?

Quelles sont par ailleurs les différents projets dont la STIB dispose dans ses cartons en termes de métro ? En marge de la transformation en métro de l'axe Nord-Albert et de la prolongation du métro vers Haren, qu'en est-il de l'état de la planification de la prolongation vers le sud ?

Enfin, le gouvernement et la STIB ont-ils analysé les projections financières de l'Écho et de Stratec qui évaluent le projet de transformation du réseau à 12 milliards d'euros. Leur modèle est-il tenable ?

[137]

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

Mme Julie de Groote (cdH).- Mon interpellation portait surtout sur la partie sud du métro et l'extension vers Uccle. Je ne vais pas aborder la partie nord et ce qui a été décidé en la matière.

L'accord de gouvernement prévoit le lancement d'études pour l'extension du métro vers Uccle "dès le début de la législature afin de fixer, dans les meilleurs délais, le tracé définitif". C'est un processus qui prend énormément de temps tant les procédures sont longues et fastidieuses : obtentions de permis, procédures de recours au Conseil d'État... Les embûches peuvent être nombreuses.

L'extension du métro vers Uccle est une étape importante dans l'amélioration et la modernisation de notre réseau de métro. On aime à rappeler l'historique de la non-existence d'un tel métro : les habitants craignaient que des gens qui ne leur ressemblent pas puissent arriver trop facilement jusqu'à Uccle. Mais peut-être les Ucclois s'ouvrent-ils un peu aujourd'hui, rendant autre chose possible, comme des stations de métro connectées à de vastes parkings de transit. C'est une manière de repenser la ville et la circulation.

[139]

M. Loewenstein demandait si une extension du métro ou des transports en surface comme les trams, mais en site propre, était possible, puisqu'on voit qu'ils sont parfois bloqués. Le projet présenté par L'Écho relie l'ensemble de Bruxelles par huit lignes de métro interconnectées avec une estimation budgétaire de 12 milliards d'euros étalés sur 25 ans.

Nous avons fait le calcul d'une liaison entre la place Wiener et le Bois du Laerbeek. Le trajet dure environ une heure en alternant le bus et le métro. Demain, une petite vingtaine de stations pourraient séparer Boitsfort de Jette. On pourrait relier Bruxelles du sud au nord en moins d'une demi-heure, ce qui peut évidemment bouleverser et changer assez profondément la perspective de la ville.

M. le ministre, quels projets le gouvernement est-il prêt à entreprendre aujourd'hui, étant donné que les travaux vers le nord ont commencé ? En effet, le choix a été fait de prioriser des territoires fortement densifiés qui n'étaient pas desservis par le métro.

Le ministre en charge de Beliris s'est montré plus qu'enthousiaste par ce projet et semble disposé à participer massivement au financement. Des contacts ont-ils eu lieu avec ce ministre ? Avez-vous discuté de ces projets d'extension ?

La question posée par mon collègue est une question de principe.

[141]

La STIB considère que l'extension d'une ligne doit se justifier d'un point de vue socio-économique ou du point de vue démographique. Il faut donc commencer par se poser la question de savoir s'il y aura suffisamment de gens qui emprunteront ce métro. Le coût en est tellement énorme qu'il faut se demander si cela vaut la peine de créer une ligne de métro si le nombre d'utilisateurs potentiel n'est pas élevé.

Toutefois, on pourrait aussi bouleverser la dynamique de la ville en créant une extension du métro vers le sud. C’est d'ailleurs pour cela que les Ucclois n'en avaient pas voulu à l'époque.

[143]

Discussion conjointe

M. le président.- Sans vouloir fourvoyer ma neutralité de président, je voudrais souligner que vous avez raison. Les autorités d'Uccle ont refusé le métro il y a 35 ans, parce que la majorité de la population n'en voulait pas. Aujourd'hui, les avis ont changé. L'absence de métro a créé les problèmes de mobilité actuels. Les Ucclois sont maintenant totalement ouverts au métro.

[147]

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het zal u niet verbazen dat mijn fractie blij is met deze interpellatie. U weet dat de Open Vld al zeer lang pleit voor een passend metronetwerk. Op ons plannetje uit 2007 lieten we de lijn naar het noorden nog eindigen bij het nationale voetbalstadion. Toen was er nog sprake van een nationaal voetbalstadion op de site van Schaarbeek-Vorming.

Grote delen van het gewest worden niet ontsloten door de metro en de noodzakelijke openbaarvervoerverbindingen met het Brusselse hinterland zijn nog steeds te zwak. Daarom is het openbaar vervoer nog te zelden een valabel alternatief voor de wagen.

Je kunt je kop in het zand steken en de federale regering de schuld geven voor de gewestelijke mobiliteitsproblemen. Je kunt de oorzaak leggen bij de andere gewesten, de bedrijfswagens, de politieke roergangers in het gewest of de mentaliteit van mensen die alles met de wagen willen doen, maar op die manier voer je geen beleid. Je moet een alternatief aanreiken. De metro is zo'n

alternatief. Dat bewijzen de gebruikscijfers.

De focus die de regering tijdens de vorige regeerperiodes legde op het bovengrondse openbaar vervoer was belangrijk, want op dat vlak was er een inhaalbeweging nodig, maar die bleek onvoldoende. Het fileleed is de afgelopen tien jaar niet afgenomen en de toegankelijkheid van Brussel is er enkel op verslechterd.

Een nieuwe metrolijn zal nieuwe mobiliteitsstromen genereren. Daarom moeten we vooruitkijken bij het opstellen van nieuwe metroplannen, eerder dan af te wachten. Er verloopt immers veel tijd tussen het plannen van een metrolijn en haar effectieve ingebruikname. Voor de Open Vld is er al te veel tijd verloren.

[149]

We weten ondertussen welke lijnen er eerst zullen komen, maar niets belet de regering om nu al de nodige studies voor een verdere uitbreiding uit te voeren. Het artikel in L'Echo gaf al een aantal goede aanwijzingen.

De Open Vld meent dat de huidige metroplannen niet helemaal voldoen. Op financieel vlak zijn de plannen duidelijk, maar operationeel gezien blijven ze te vaag. Het blijft de vraag of de MIVB en Brussel Mobiliteit voldoende gewapend zijn om werken van een dergelijke complexiteit op degelijk wijze en binnen een redelijke termijn voor te bereiden.

[151]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Puisque désormais on interpelle le gouvernement sur des articles de presse, je m'y mets aussi.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est presque toujours comme ça.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Disons que, théoriquement, le Parlement contrôlant le gouvernement, je ne vois pas, dans ce cas, où est le contrôle du gouvernement.

Ceci étant, comme le sujet est abordé ici, je vais bien sûr me joindre à l'interpellation, car c'est intéressant de connaître l'avis de tous les groupes politiques. On n'est pas dans un régime de la pensée unique.

(Remarques de Mme de Groote)

Monsieur le ministre, afin de réduire les problèmes de mobilité à Bruxelles, L'Écho a proposé, comme solution pseudo-révolutionnaire et magique, la construction de plus de 100 km de métro d'ici à 2040, avec une estimation budgétaire assez minimaliste pour quiconque s'y connaît un peu en travaux publics.

Avant que vous ne vous exprimiez sur le sujet, je me permets de faire quelques remarques.

Partant de l'idée que, dans quinze à vingt ans, il y aura beaucoup moins de voitures et que l'espace pourra être utilisé autrement, trouvez-vous judicieux que nous consacrions tous nos budgets à une solution qui ne verrait le jour, dans le meilleur des cas, que dans trente ans, laissant les choses en l'état d'ici là ? Pourtant, aujourd'hui déjà, des solutions nettement moins chères ne parviennent pas à être financées et des projets beaucoup moins onéreux sont abandonnés. Je pense, par exemple, au tram de Tour & Taxis et à certains lieux où l'on aurait vraiment besoin d'améliorer les transports publics.

Par ailleurs, au-delà de la question budgétaire, j'aimerais savoir si c'est vers ce type de philosophie de réseaux de transports publics que le gouvernement désire engager la Région ? Comptez-vous enterrer les usagers des transports, comme si pouvoir se situer dans l'espace quand on voyage n'avait pas d'importance pour s'approprier le territoire, pas plus que de savoir ce qui existe entre un point A et un point B.

Je me souviens que la ministre précédente avait été jusqu'à publier un journal à grande échelle pour inciter les gens qui prennent le métro à aller voir ce qui se passe en surface, tellement ils n'en avaient aucune idée.

[159]

Est-ce qu'on veut un réseau de métro qui, de facto, favorise les correspondances, puisque le métro suppose un flux principal ? Si l'on prend une commune comme Uccle, très vaste et très peu densément peuplée si on la compare à d'autres, tirer une ou deux lignes de métro impliquerait une myriade de petits bus, adoptant par définition de petites fréquences vu le peu de flexibilité du métro en termes de desserte : une station de temps en temps vers lesquelles il faut rabattre les voyageurs d'une manière ou d'une autre.

Est-ce vers cette solution que l'on se tournerait avec, du coup, des bus "de seconde catégorie" et, pour les moins chanceux, le recours au Villo ou à une voiture DriveNow ? Ou, au contraire, a-t-on vraiment envie dans cette Région de pratiquer un maillage et de profiter des atouts du transport public de surface, à savoir un certain contrôle social. En effet, les transports communs permettent

une présence du pouvoir public dans la rue.

L'aspect financier ne devrait-il pas nous mener à adopter une grande prudence ? En effet, si l'on se rappelle le réseau initial du métro bruxellois, il n'existe toujours pas aujourd'hui. Les plans initiaux du métro étaient bien plus vastes, mais le gouvernement fédéral de l'époque, après avoir favorisé le métro, avait imposé une austérité.

Il n'y avait plus assez d'argent pour finaliser le réseau de métro et, dans les années 80, on a également saqué dans le transport public de surface. Par conséquent, du jour au lendemain, les usagers ne savaient plus monter dans les bus, car il n'y en avait plus assez. Dans la période d'incertitude budgétaire que nous traversons, sommes-nous prêts à reprendre ce risque ?

Enfin, pour ceux qui rêvent de traverser Bruxelles très rapidement du nord-ouest au sud-est, il y a une solution pour le faire en une demi-heure. On l'oublie souvent, mais les rails sont déjà là : il y a le train. Ce dernier peut constituer une voie de métro potentielle à côté du réseau métro existant. Les rails d'Infrabel quadrillent notre territoire de manière assez merveilleuse et nous permettraient, sans perdre des fortunes en frais d'investissement lourd, de les exploiter.

Mon interpellation suivante nous permettra d'ailleurs d'aborder ce sujet plus spécifiquement.

[161]

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het is goed om te kijken waar het gewest op langere termijn met zijn openbaar vervoer naartoe wil. De metro maakt deel uit van die toekomstvisie. We moeten wel beseffen dat er de eerstvolgende jaren geen middelen voorhanden zijn om concreet werk te maken van een uitbreiding van het metronet. Het zou volledig verkeerd zijn om de Brusselaars op het verkeerde been te zetten en nu al enthousiast over een aantal concrete plannen te discussiëren.

Ten eerste is er het belangrijke project van de metrolijn naar Evere en Schaarbeek. De CD&V steunt dat volledig. Het is heel goed dat die lijn er komt. Voor de minister - en waarschijnlijk ook de volgende regering - wordt het een hele opdracht om dat project tot een goed eind te brengen. Nadien zal het metronetwerk hopelijk verder uitgebreid worden. Een metrolijn in de richting van Ukkel zou een goede zaak zijn. Maar laten we nu de zaken rustig stap voor stap bekijken en uitvoeren.

Politici moeten opletten dat ze de bevolking geen verkeerd beeld voorschotelen. Het gaat om projecten op heel lange termijn. Het is goed dat we daarover nadenken, maar in de communicatie moeten we altijd heel duidelijk aangeven dat de projecten voor overmorgen en niet voor morgen zullen zijn.

[163]

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Indubitablement, Monsieur le ministre, le projet de métro présenté par l'Écho a un caractère ambitieux et apporte une réelle réflexion sur les difficultés de mobilité dans notre Région. La fluidité du trafic se détériore de plus en plus et affecte aussi les transports en commun de surface. La STIB a reconnu la dégradation de la vitesse commerciale des métros et des bus, malgré ses efforts comme la création de sites propres et la poursuite de l’exécution du programme Avanti.

Il est indispensable de mener une réflexion en profondeur et de cesser de se voiler la face si l'on veut que Bruxelles reste vivable et accueillante pour les habitants, navetteurs et investisseurs étrangers. Il est temps d'avoir une vision à long terme et la mise en souterrain de certains axes est le seule remède efficace pour améliorer la fluidité, et donc la vitesse commerciale des transports publics.

Un tel programme nous projette jusque dans les années 2040. Certains axes sont plus prioritaires en termes de demande, comme les lignes 1 et 6 et la future ligne 3 reliant Bordet à la place Albert. Il est urgent de décider de prolonger cette ligne au-delà de la place Albert jusqu'à Fort Jaco à Uccle. Où en est l’étude de ce tronçon ? Pourquoi n'est-il pas prioritaire, afin de constituer un axe important entre le nord et le sud de Bruxelles ?

[165]

Concernant les autres lignes du projet, en particulier celle de la rocade, ne faudrait-il pas renforcer le nombre de sites propres susceptibles d'augmenter la vitesse commerciale et éventuellement prévoir en certains points du réseau une mise en souterrain pure et simple des trams ?

Quelles sont les améliorations sur le plan de l'intermodalité avec le réseau RER ? Ne serait-il pas judicieux d'inclure une étude sur les possibilités d'étendre ce réseau de métro à certaines destinations en périphérie, notamment le prolongement de la ligne 3 au-delà de Bordet jusqu'à l'aéroport, le prolongement de la ligne 1 au-delà d’Hermann-Debroux jusqu'à Overijse et le prolongement de la ligne 4 de Pagodes jusqu'à Grimbergen ?

Enfin, l'estimation budgétaire a-t-elle été confirmée par les services de la STIB ?

[167]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik zou graag een stand van zaken krijgen over de uitbreiding van de metro naar Schaarbeek en Evere en meer te weten komen over de langetermijnvisie en de principes die in overweging genomen worden voor een verdere uitbreiding van het metronetwerk. Het is goed om van gedachten te wisselen over wat een geldig principe is voor investeringen in een verdere uitbreiding van het metronetwerk in een welbepaalde richting.

Voor de metro naar Schaarbeek en Evere was het uitgangspunt dat tramlijn 55 oververzadigd was en dat het openbaar vervoer in die gemeenten intens gebruikt wordt. Daarom is daar gekozen voor een metrotraject, waarvoor grote gebruikersaantallen echt vereist zijn.

Wat is de achterliggende reden voor een nieuwe metrolijn naar Ukkel? Is er buiten het feit dat de gemeente slecht bereikbaar is met het openbaar vervoer nog een andere reden om ervoor te kiezen om de metro naar het zuiden uit te breiden? Ook voor andere toekomstige scenario's hoor ik graag wat de visie van het gewest precies is.

U hebt al eens een ballonnetje opgelaten dat u graag een metro naar Groot-Bijgaarden wilt, waarschijnlijk omdat via die gemeente veel auto's het gewest binnenrijden. In Groot-Bijgaarden is ook een treinstation en kan men tram 19 nemen. Hoe intensief worden de trein en de tram gebruikt? Het is goed om op basis van het volledige openbaarvervoernet weldoordachte keuzes te maken. Ik sluit me aan bij de opmerking van de heer Delva dat je beter niet communiceert over de aanleg van een metrolijn als die uiteindelijk niet gerealiseerd wordt. Dat werkt contraproductief.

[169]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Er zijn al heel veel interessante dingen gezegd, maar niet door iedereen. Ik sluit me graag aan bij wat de heer Delva gezegd heeft. We hebben dringend oplossingen nodig en daaraan moeten we vandaag beginnen werken. Het gaat om kortetermijnoplossingen, die uiteraard in een langetermijnvisie moeten passen. Die laatste mag niet beperkt zijn tot 'overal metro' of 'nergens metro'. Daar gaat het niet over.

De metro is slechts een middel om tot een stedelijke langetermijnvisie te komen. Eerst moet je uitmaken welk type stad je wilt of welke mobiliteit je voor de bewoners van de stad wilt garanderen. Vervolgens moet je kijken welke middelen je daarvoor nodig hebt. Daarbij moet je uitgaan van het beschikbare budget. We kunnen erover dromen dat die middelen nog sterk gaan toenemen, maar ik vrees dat dat de komende jaren niet het geval zal zijn. De regering kan elke euro maar een keer uitgeven. Ze moet dat doordacht doen.

Extra metrolijnen aanleggen kan een goede zaak zijn en op sommige plaatsen volledig verantwoord,

maar het huidige aanbod mag daar niet de dupe van zijn. Aangezien de mobiliteitsvraag steeds groter wordt, moeten er bijkomende oplossingen uitgewerkt worden. We mogen niet toestaan dat er veel geld in ondergronds openbaar vervoer gestopt wordt, terwijl er bovengronds openbaar vervoer afgeschaft wordt. In dat geval wordt het aanbod nauwelijks ruimer.

Er is een langetermijnvisie nodig. Tevens moet de regering in kortetermijnoplossingen voorzien die binnen die langetermijnvisie passen, moet ze op het budget letten en uitgaan van het huidige aanbod. Veel mensen kijken naar de verschillende vervoersmiddelen alsof die op zichzelf staan. Dat is ook de fout die de pers maakt. Er wordt een fantastisch metronet ontwikkeld. En daarnaast moet ook het gewestelijk expresnet fantastisch worden. Het lijkt soms of die twee zaken los van elkaar staan en niets met elkaar te maken hebben.

[171]

Zeker als de regering spaarzaam met de beschikbare middelen wil omgaan, moet ze die twee zaken als een geheel zien en een 'railplan' voor Brussel uittekenen. Hoe kunnen de trein, tram en metro compatibel worden en optimaal ingezet worden zodat de Brusselaars er zo vlot mogelijk gebruik van kunnen maken? Vanuit een dergelijke aanpak kan met een minimum aan investeringen een maximaal resultaat behaald worden.

Deels is dat de verantwoordelijkheid van de NMBS en de MIVB. Toch mag de overheid zich er niet bij neerleggen dat ze nooit iets over het spoor te zeggen zal hebben omdat de NMBS er nu eenmaal een andere visie op nahoudt. We mogen niet toestaan dat die maatschappij haar eigen ding doet, waardoor de treinen niet compatibel hoeven te zijn met de Brusselse trams en metro's.

De regering moet goed nagaan wat het huidige aanbod is en welk extra aanbod ze precies wil ontwikkelen. Ze moet niet alleen van de MIVB, maar ook van de NMBS eisen dat alle vormen van openbaar vervoer op elkaar zijn afgestemd, zowel op het vlak van de tarieven als van het aanbod en de uurregeling. Dat zou de regering al een stap vooruit helpen. Op die manier zou ze een aantal miljarden kunnen besparen, die ze niet zou hoeven te besteden aan nieuwe vormen van openbaar vervoer die bestaande zaken vervangen. Dat is de weg die de regering vandaag moet inslaan.

[173]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Rappelons que le gouvernement et moi-même avons dit vouloir élaborer, avant la fin de cette législature en 2019, une stratégie ferroviaire régionale impliquant les réseaux de tram, de métro et de chemin de fer. Idéalement, elle devrait être soutenue par la majorité et l'opposition, ce genre de plan s'étendant sur une période plus longue qu'une législature.

J'ai évidemment lu avec beaucoup d'intérêt cet article de presse. D'emblée, je vais préciser que je ne suis pas contre le métro là où il est justifié de le réaliser.

Mais il faut se poser les vraies questions. Nous avons à Bruxelles un problème de voitures lié aux navetteurs, même si les Bruxellois utilisent encore trop l'automobile pour de courts déplacements, au lieu du vélo ou des transports en commun : 235.000 voitures entrent dans notre Région chaque jour. Et pour trouver une solution, c'est à ces navetteurs qu'il faut offrir une réponse.

Or, bizarrement, les plans de L'Écho se limitent à la frontière bruxelloise. D'autres réseaux de métro, comme celui de Madrid, ne s'arrêtent pas aux frontières de la ville mais rejoignent la zone métropolitaine. Sinon, cela n'a aucun sens ! Un métro, c'est un "mass people transit mean", un moyen de déplacement de masse pour les passagers.

[175]

(verder in het Nederlands)

Zo zegt men dat in het Engels: de metro is een manier om een massa mensen te vervoeren.

[179]

(poursuivant en français)

Il faut se demander si Bruxelles et ses 19 communes ont la population suffisante pour remplir le métro, même si une explosion dans la demande de déplacements devait survenir. Cette question est d'importance afin d'éviter les fausses bonnes solutions. Ce que le journal L'Écho propose pourrait en effet être une fausse bonne solution.

Ce qui a été avancé est très séduisant et convaincra tout le monde, mais pose des questions fondamentales. De plus, on ne tient pas compte des chemins de fer, alors qu'ils circulent à Bruxelles et sont sous-utilisés pour transporter les gens. Il s'agit d'un RER qui va au-delà des frontières de la Région.

Si l'on compare avec d'autres villes, il faut rester prudent. Madrid est une grande capitale européenne et a une autre dimension que Bruxelles, qui apparaît un peu comme une ville de province. Madrid a 3,2 millions d'habitants, alors que Bruxelles en compte 1,2. Madrid compte plus de 500 km², alors que Bruxelles en a 162. C'est donc une ville trois fois plus grande que Bruxelles, sans compter la zone métropolitaine madrilène qui compte 6 millions d'habitants.

[181]

Il y a quelques lacunes dans ce plan. Nous avons examiné le mode de calcul du prix. Selon les normes que nous utilisons généralement, nous pourrions dire qu'un investissement de 600 millions d'euros n'est pas suffisant.

L'investissement dans le matériel roulant n'a pas été repris dans ce calcul : il faudra acheter 250 rames de métro, pour 2,5 milliards d'euros. Quatre à cinq dépôts supplémentaires doivent également être construits. Est-il encore possible de le faire en Région bruxelloise ou doit-on sortir des limites de la Région ?

Un coût d'exploitation annuel doit aussi être ajouté, à hauteur de 250 millions d'euros, pour l'entretien et l'exploitation du réseau. Nous pouvons bien sûr espérer que le nombre d'utilisateurs augmente, et donc les revenus de la STIB. Si la Région bruxelloise décide d'aller dans ce sens, il faudrait presque interdire l'accès de la ville aux voitures. Sinon nous ne remplirons pas ces métros.

Si nous voulons empêcher les navetteurs d'arriver en voiture, il faudra soit passer par une interdiction pure et simple, soit les taxer et, de toute façon, il faudra construire de grands parkings de transit aux terminus des lignes de métro. À nouveau, cela ne devra pas se faire à l'intérieur de la Région, car sinon les voitures arriveront encore dans la Région et ce n'est pas le but.

Si nous voulons vraiment développer un réseau de métro à Bruxelles, il faut que nous sortions des frontières régionales et que nous allions au moins jusque Vilvorde, Grand-Bigard, et aussi en direction de la Wallonie. La question est de savoir si les autres entités seront d'accord.

[183]

Il existe un autre élément du débat. J'ai récemment eu une discussion avec un membre important de l'OCDE lors d'un colloque à l'étranger. Les villes aujourd'hui vont-elles encore décider de développer de tels réseaux de métro, sachant que d'ici quinze ans, les véhicules automatiques vont arriver ?

Nous aurons évidemment toujours besoin des transports en commun et des grandes lignes de métro dans les axes structurants. La question se pose surtout dans les zones moins denses. N'est-il pas mieux d'organiser tout ce trafic avec des algorithmes et avec des ordinateurs pour les véhicules automatiques ? N'est-ce pas là l'avenir ?

Quand je parle avec des experts en mobilité, de manière informelle, tous me disent qu'autrefois le développement du métro était davantage prôné. Aujourd'hui, il y a beaucoup plus de réticences à un tel maillage de métro. Certains disent que c'est une folie totale qui ne sera même pas nécessaire à

l'avenir avec l'arrivée des véhicules automatiques qui vont bouleverser nos modes de déplacement en milieu urbain.

Je ne m'oppose pas à une extension du métro. Au contraire ! Mais il faut bien réfléchir à sa localisation. Il ne faut pas tomber dans le piège des fausses bonnes idées vu les développements nouveaux. Dans le cadre de notre stratégie régionale ferroviaire, nous devons tenir compte du RER et de son offre potentielle et ne pas l'abandonner. Nous devons aussi voir comment, complémentairement, nous pouvons développer une ligne de métro.

Nous allons certainement étudier deux lignes avec, premièrement, celle vers Uccle. Nous avons toujours dit que la ligne de Bordet-Albert devait aller vers Uccle même si la question se pose de savoir s'il ne faudrait pas prolonger la ligne de Bordet jusqu'à Vilvorde. Peut-être serait-il intéressant d'avoir une ligne de Vilvorde vers Uccle ? C'est une option à examiner.

[185]

Deuxième élément à examiner - qui me semble par ailleurs bizarre dans la proposition de l'Écho - : le prolongement de la ligne Simonis jusqu'à Grand-Bigard ? De nombreux navetteurs se rendent à Grand-Bigard qui dispose en outre d'un grand espace qu'on peut transformer en parking de transit. S'il existe une extension d'une ligne de métro très utile, c'est précisément celle vers Grand-Bigard. Bien sûr, elle doit être assortie d'une mesure de contrainte pour l'entrée dans la ville pour encourager les navetteurs à laisser leur voiture et emprunter le métro.

On va donc examiner ces deux pistes ainsi que d'autres. Sous cette législature, il ne s'agit pas seulement de développer le plan ferroviaire, mais aussi un plan en matière de mobilité. Nous avons encore trois ans pour ce faire.

Je demeure assez prudent afin de ne pas tomber dans le piège de la "fausse bonne idée" et pour observer la manière dont les nouveaux développements se déroulent. N'oublions pas que d'autres villes, qui investissent dans le métro, investissent également dans le tram. Ce dernier, qui doit être en site propre pour être pleinement efficace, présente de nombreux avantages. Tout dépend de la densité.

Il est émotionnellement séduisant de dire "oui" mais, rationnellement, il convient de faire attention et de prendre le temps pour réfléchir et pour poser des questions.

Il faut savoir si les Bruxellois veulent massivement se déplacer. Quel est l'intérêt pour quelqu'un habitant Watermael-Boitsfort de se rendre quotidiennement à Berchem-Sainte-Agathe ?

[187]

J'habite dans le centre-ville et j'aimerais avoir un métro rejoignant le bois de la Cambre. Je crois que beaucoup de Bruxellois peuvent en voir l'utilité. Mais si je veux aller à Berchem-Sainte-Agathe, un tram m'y conduit déjà en moins de vingt minutes, et le métro n'ira pas forcément plus vite. Il y a nombre de questions à se poser sur le présent : si l'on installe le métro, certes, de nouveaux déplacements se mettent en place... Mais où sont les pôles d'attraction ? Où les gens habitent-ils ? Les habitants de Molenbeek veulent-ils absolument se rendre en métro à Uccle, et vice versa ?

(Colloques)

Il faut se poser la question de pourquoi les gens se déplacent, analyser, voire tester en provoquant une extension de l'offre. Dans ce cas, vont-ils l'utiliser ? Le métro est rarement plein en dehors des heures de pointe. Avant de se lancer dans une aventure financière, il faut se rappeler cet élément fondamental : le problème, ce sont les navetteurs, et la solution dans laquelle nous allons investir doit répondre à ce problème. Il ne s'agit pas de mettre en place un projet idéal ayant peu d'impact. Le plan de L'Écho est intéressant pour le débat, mais pas du tout mature.

[191]

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Beaucoup de questions se posent, c'est vrai, mais, à un moment donné, il faut apporter des réponses. La discussion d'aujourd'hui était importante pour asseoir le débat.

Vous avez souligné la nécessité de réfléchir à un métro qui dépasse les frontières régionales. Je suis d'accord avec vous. J'espère que nos voisins nous entendrons. Pour notre part, nous estimons qu'il faudrait donner la priorité à une extension du métro vers Grand-Bigard, ainsi que vers Notre-Dame-au-Bois (Jesus-Eik), où il y a beaucoup de navetteurs. À défaut de métro, il conviendrait au moins de prévoir des lignes de bus qui relieraient les premières stations de métro de la capitale à des parkings de dissuasion, à l'extérieur de la ville.

L'Écho et Stratec ont jeté un pavé dans la mare en proposant ce plan de réseau. C'était nécessaire. Stratec l'avait déjà fait avec le péage urbain. Ce sont des sujets sur lesquels il faut réfléchir très sérieusement dès maintenant et ne pas reporter les décisions à la prochaine législature.

En effet, les décisions arrêtées aujourd'hui ne seront mises en oeuvre que dans plusieurs années. Gouverner, c'est prévoir. Il est de notre responsabilité en tant que ministres et en tant que députés, de débattre, majorité contre opposition, de la stratégie ferroviaire et de prendre les décisions qui nous lieront pour plusieurs années et permettront aux générations futures de bénéficier d'une bonne mobilité à Bruxelles.

[193]

Quand nous pensons au réseau du métro, nous faisons référence à toute une série de villes où le métro fonctionne bien et où le réseau est très développé. On a parlé de Madrid mais on peut également parler de Paris, Londres, New York pour en rester aux très grandes villes. Nous pouvons également revenir à des exemples plus modestes, mais on constatera toujours qu'en se comparant à ces exemples, Bruxelles a toujours beaucoup de retard, car il y a un manque de courage politique et de prises de décision au moment opportun sachant le temps que prendra la concrétisation des projets. On n'y voit pas le bénéfice à court terme, ni les résultats directs des investissements à consentir dans un contexte actuel de sacrifices financiers.

Même si nous avons du retard à Bruxelles, il n'est pas trop tard pour prendre des décisions aujourd'hui pour améliorer la qualité du transport public, mais aussi des quartiers et de la desserte, et donc améliorer le service aux usagers.

[195]

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Par rapport à cet article mais aussi à la déclaration gouvernementale, il était bon de fermer une porte, non dans un sens négatif, mais pour rappeler vos lignes directrices. Il s'agit d'un problème de navetteurs et d'un transit de masse qui induit un coût important.

Refaire le point de manière générale est utile. Depuis le Plan Iris 2, des éléments neufs peuvent modifier notre interprétation de la situation. Dans une autre commission, il a été dit qu'il serait possible de financer n’importe quelle proposition sur les voitures sans conducteur que notre Région avancerait. Cette commissaire, pourtant assez prudente, l'affirmait car elle estimait que la ville de demain était en jeu et était enthousiaste que Bruxelles soit une ville pilote sur cette thématique.

[197]

Deuxièmement, concernant la multimodalité et le lien avec le réseau ferroviaire, je serai très intéressée de vous entendre répondre à la prochaine interpellation. Quand nous nous sommes rendus à la SNCB, nous n'avons pas vraiment été convaincus par l'intégration de la multimodalité dans les nouvelles propositions qui nous ont été soumises.

Quant à la zone métropolitaine, nous devons prendre les devants pour ouvrir des négociations ou, du moins, pour se réunir autour d'une table avec les Régions qui nous entourent. Il serait donc très intéressant de vous voir inviter vos collègues, tant flamands que wallons, pour se demander si on est désormais prêt pour concrétiser ce qui paraît évident : un tracé des transports en commun bruxellois

allant au-delà de nos frontières. Ce serait une bonne chose si les Bruxellois prenaient cette initiative.

- *Les incidents sont clos.*

[201]

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le volet bruxellois du plan de transport 2017 de la SNCB".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La SNCB a organisé une séance d'information à destination des mandataires bruxellois relative au plan de transport 2017. L'objectif de la réunion était à la fois de nous tenir informés des orientations du plan et de recueillir nos remarques, puisque celui-ci en est encore - du moins, je l'espère - à sa version provisoire.

À l'occasion des plans 2014 et des adaptations apportées en 2015, je vous avais interpellé sur la faiblesse de la desserte bruxelloise, qui ne ressemblait en rien à ce qu'on peut attendre d'un embryon de réseau express régional (RER). Vous m'aviez répondu qu'il fallait se concentrer sur 2017 et que les négociations avec le pouvoir fédéral et la ministre précédente étaient en bonne voie.

Malheureusement, sur la base de ce qui a été présenté par la SNCB, on peut nourrir les pires craintes. En effet, aucune ligne de l'ersatz de RER rebaptisé "S" n'est desservie par plus de deux trains par heure. Et encore, il s'agit là des lignes les mieux loties, et uniquement en heure de pointe amplifiée. Quelques lignes non exploitées le week-end le seraient le samedi - mais pas le dimanche, parce que les Bruxellois ne bougent pas le dimanche... - et l'amplitude d'autres lignes serait réévaluée. Autrement dit, on se contente d'injecter quelques trains supplémentaires sans atteindre de près ou de loin les critères minimaux d'attractivité de ce qui prétend s'apparenter à un S-Bahn, un RER ou un réseau express bruxellois (REB). Et même cette aumône n'est annoncée que sous réserve d'une série de conditions matérielles et budgétaires.

Enfin, la SNCB annonce avec enthousiasme la captation de trains vers le réseau Diabolo afin de remplir les obligations du partenariat public-privé qui l'a financé. Dois-je rappeler que ledit partenariat n'est rien d'autre qu'un hold-up, un détournement dans la clé 60-40 de moyens destinés à

l'exploitation vers des investissements en infrastructure, et que nous le payons - sans exagérer - au centuple ? Des trains qui devraient donc légitimement desservir le réseau bruxellois sont détournés vers Zaventem, sans même effleurer la Région bruxelloise, pour financer une infrastructure située en Flandre.

[205]

Dans la mesure où la SNCB précise que cette mouture du plan de transport 2017 a été élaborée en concertation avec la Région, j'aimerais savoir comment cette concertation s'est matérialisée. Qui a représenté la Région ? Quelles sont les exigences que vous avez posées à cette occasion, si concertation il y a eu ? Le plan tel que présenté actuellement satisfait-il le gouvernement bruxellois ? Je souhaiterais également savoir si vous avez déjà formulé un avis sur ce plan à l'attention de la SNCB et du gouvernement fédéral.

L'heure est grave. Nous avons, dans cette commission, parlé d'un plan potentiel pour 2040 avec des lignes de métro qui faisaient rêver tout le monde. Or, ici nous nageons plutôt en plein cauchemar : ce qui permettrait réellement de donner de l'impulsion à la mobilité des transports publics à Bruxelles et qui pourrait être facilement réalisé est en très mauvaise voie.

Par ailleurs, dans ce contexte se pose la question du retour légitime que la Région bruxelloise peut attendre de la SNCB.

[207]

Discussion

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Si la démarche de la SNCB semble nous offrir aujourd'hui l'opportunité de donner notre avis, notamment par la présentation dernièrement de son plan de transport 2017 aux bourgmestres et parlementaires bruxellois, il est aussi important de disposer d'outils d'information adaptés afin de livrer notre avis en pleine connaissance de cause. Or, le document présenté lors de la réunion du 30 mai 2016 n'a été que partiellement transmis. Toute la partie concrète relative aux lignes a été supprimée car, selon la SNCB, "il s'agit en ce moment seulement d'une proposition et nous voulons éviter qu'elle soit interprétée comme définitive".

Par ailleurs, la présentation ne permet pas de se faire une idée claire quant à l'amélioration de la desserte des points d'arrêt à l'intérieur du territoire bruxellois. Le gouvernement bruxellois dispose-t-il, de son côté, d'un document plus complet lui permettant de faire valoir les demandes bruxelloises en pleine connaissance de cause ?

Quant à la vision que la SNCB a de la Région bruxelloise, la présentation du 30 mai confirmait une vision fonctionnelle d'une Région considérée comme un pôle d'emplois vers et depuis lequel il faut transporter les navetteurs venant des autres grandes villes du pays.

Malheureusement, le réseau ferré intrabruxellois, pourtant extrêmement riche et dense, n'est pas envisagé comme un moyen de transport intrabruxellois complémentaire aux autres modes de transport public. Or, plusieurs lignes S offrent une liaison intrabruxelloise exceptionnelle sans réelle alternative offerte par d'autres transports publics. Par exemple, la ligne S1 qui relie Uccle-Stalle à gare de Bruxelles-Central en douze minutes ne compte aujourd'hui qu'un train par heure. Quant à la ligne S5 qui relie Meiser à Uccle-Saint-Job en dix-sept minutes, elle ne voit, elle aussi, qu'un train passer par heure, et encore avant 19h... Pour le groupe DéFI, toutes les lignes S doivent être renforcées, avec une fréquence minimum de quinze minutes en heure de pointe.

[211]

Par ailleurs, nous estimons qu'il y a lieu de réorganiser le réseau intra-bruxellois en tenant compte :

- de l'actuel réseau STIB ;

- des projets de développement du réseau à moyen terme (notamment, le plan directeur bus, métro...) ;

- des projets de nouveaux quartiers ;

- des quartiers qui ne bénéficient pas aujourd'hui d'une offre de transport public suffisante.

Un autre point concerne l'entretien, la sécurisation et la rénovation des gares bruxelloises existantes, ainsi que développement de parkings de dissuasion aux abords des gares situées en dehors ou aux entrées de Bruxelles, pour permettre aux usagers venant de quartiers bruxellois peu desservis ou de plus loin de prendre le train pour se rendre dans le centre.

Enfin, il nous semble primordial de travailler dès à présent au développement d'une stratégie de communication et d'information à l'attention des Bruxellois, qui ne perçoivent bien souvent pas le grand potentiel du réseau ferré pour les déplacements à l'intérieur de la ville. Cette information devrait être axée sur le réseau ferré existant et sur son amélioration programmée dans le plan de transport 2017.

Voilà les points principaux que nous voudrions voir avancer pour améliorer le réseau ferroviaire intrabruxellois :

- changement de vision ;

- adaptation du réseau interne ;

- augmentation des fréquences ;

- entretien des gares :

- développement de parkings ;

- communication rail spécifique à Bruxelles.

En réponse à ma question posée au début du mois de mai concernant "l'exploitation du réseau SNCB par la STIB ou un opérateur privé conventionné", vous m'avez dit que cette solution n'était pas possible. Néanmoins, vous avez précisé que la voie à suivre était de faire valoir nos demandes auprès de la SNCB pour qu'elle développe son réseau en tenant compte des attentes des Bruxellois.

J'aimerais savoir où en est le processus. Quand Bruxelles prévoit-elle de faire valoir ses attentes pour les Bruxellois ? Et surtout, quelles sont les priorités défendues par le gouvernement bruxellois à l'égard de la SNCB ?

[213]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De vraag van mevrouw Delforge is terecht. Ze komt dan nog erg gelegen na het debat over de metro. Iedereen in de commissie is het erover eens dat er werk gemaakt moet worden van het voorstadsnet of de S-baan. Het Vervoersplan van 2017 is echt wel de deadline daarvoor. Zo staat het ook in het federaal regeerakkoord.

Ik wil van de minister graag weten wat het gewest aan de NMBS vraagt. Welk plan leggen we aan de NMBS voor? We zouden toch moeten weten dat het voorstadnetwerk een gewestelijk succesverhaal kan worden. Tijdens de spits moeten op alle lijnen vier treinen per uur rijden, maar ook in het weekend.

Van Meiser naar Halle kan momenteel tot zeven uur 's avonds, daarna lukt dat niet meer. In het weekend is de verbinding ook onbestaande. Dat is te gek voor woorden. We moeten de discussie

over welke treinen er moeten rijden aangaan met de NMBS.

Zaterdagen zullen er in die zin anders uitzien dan zondagen. De MIVB heeft immers ook andere regelingen voor die dagen. De NMBS moet daar een voorbeeld aan nemen.

Hoe overtuigt u de NMBS van wat het gewest nodig heeft? Ik heb gehoord dat er problemen zijn omtrent de infrastructuurvergoeding. De NMBS moet Infrabel betalen voor elke stop die ze inlast. Er zouden discussies zijn over vaste bedragen in congestiegevoelige gebieden, zoals het gewest er volgens mij een is.

Zit u mee aan tafel bij die discussie of speelt ze alleen bij de federale overheid? Het zou een goede zaak zijn als we naar de bevriezing van de infrastructuurvergoeding in congestiegevoelig gebied evolueren.

[215]

Een derde punt is de tarief- en kaartjesintegratie. Als ik het goed begrepen heb, kun je een abonnement kopen voor de NMBS en de MIVB, maar hoe staat het daarmee? Als we het geheel gesmeerd willen laten werken, is er geen andere optie dan multimodaliteit: met de trein van de Rand naar een overstapstation in het Brussels Gewest en vandaar verder met de metro, tram of bus.

[217]

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Lorsque nous avons visité la SNCB qui présentait son projet, plusieurs membres de cette commission ont été surpris de la vision qui se dégageait de la présentation : un problème de navetteurs poussé à l'extrême. La vision de la SNCB est extrêmement utilitariste : l'usage de Bruxelles par des non-Bruxellois mais sans intégrer les trajets intrabruxellois. Le réseau S est important, mais il doit intégrer un espace multimodal pour que les utilisateurs du train puissent bénéficier d'une transition vers un réseau efficace une fois arrivé à Bruxelles.

En outre, la zone métropolitaine n'était pas assez mise en avant dans cette présentation axée sur les nombreux navetteurs venant d'Anvers et de Gand, par exemple. Certes, il faut encourager ces navetteurs à ne pas utiliser leur voiture, mais la SNCB n'intégrait pas de réseau intrabruxellois ou métropolitain dans sa proposition. L’interpellation de Mme Delforge est donc très pertinente.

[219]

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Een van de elementen die naar voren wordt geschoven is de beperkte frequentie van treinen op een aantal kleinere of lokale lijnen in Brussel. Er wordt al lang gedebatteerd over hoe het komt dat er maar een lokale trein per uur tussen punt A en punt B rijdt. Ik vraag me af hoe die lijnen vandaag gebruikt worden.

De cijfers die aantonen dat die lijnen zo weinig worden gebruikt, zullen ongetwijfeld beïnvloed zijn door het feit dat die lijnen niet interessant zijn omdat ze slechts een keer per uur rijden. Ik heb zelf in de buurt van zo'n station gewoond en vond het zeer onpraktisch om maar een trein per uur te kunnen nemen. Hebt u een zicht op de gebruikscijfers van de lokale NMBS-lijnen? Ik vermoed dat u, als Brussels minister van Mobiliteit, een overzicht hebt over alle modi van openbaar vervoer in het gewest.

Wat vindt u van het standpunt dat gebruikscijfers een verkeerde impact zouden kunnen uitoefenen? Het feit dat er maar een trein per uur rijdt, is namelijk weinig aantrekkelijk voor potentiële gebruikers.

[221]

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

M. Pascal Smet, ministre.- La SNCB a présenté son avant-projet de plan de transport 2017 aux mandataires bruxellois. Après cette présentation a eu lieu une réunion interministérielle lors de laquelle ce plan de transport fut abordé. La position de la Région bruxelloise, élaborée dans une note, étant connue depuis longtemps tant à la SNCB que par les fonctionnaires présents dans les groupes de travail, je ne vois pas d'inconvénient à la communiquer à la commission.

Je voudrais nuancer les réponses exprimées par la SNCB du temps de M. Galant, mais aussi plus récemment avec M. Bellot. Ce n'est pas parce que la SNCB communique avec les opérateurs régionaux (STIB, les sociétés De Lijn et TEC) que ces derniers parlent au nom de la Région. Dans le contexte des échanges entre la SNCB et la STIB du temps de Mme Galant, la STIB ne représentait pas la Région et nous l'avons répété. Cet opérateur pourvu d'opinions et d'intérêts propres ne représente ni le gouvernement, ni son ministre de la Mobilité, ni les priorités fixées par la Région.

Ensuite, si j'ai bien compris les propos des représentants de la SNCB, l'avant-projet était difficilement adaptable aux demandes exprimées par notre Région, mais la SNCB en a cependant pris bonne note et M. Bellot a confirmé qu'il allait étudier nos différentes questions pour éventuellement moduler l'avant-projet de plan.

[223]

Le problème, pour la SNCB, c'est de ne pas connaître le cadre de fonctionnement. En effet, il faut un budget d'exploitation. Pour le définir, il faut connaître l'évolution de la dotation, mais aussi la redevance d'infrastructure qu'Infrabel demande, le plan d'investissement ferroviaire 2016-2020 et le contrat de gestion 2016-2020. Or, rien de tout cela n'a été tranché par le gouvernement fédéral. Dans un tel flou, il n'est pas facile de rédiger un plan de transport.

Concernant le contenu de l’avant-projet du plan de transport, ce qui a été présenté est évidemment insuffisant pour nous. Il y a bien quelques améliorations au niveau de la fréquence, de l'amplitude, mais il reste des soucis de cadence pour certaines haltes, à l'heure de pointe ou quand ne passent que deux trains par heure en heure creuse ou trois trains le samedi. Corriger ces défauts est une demande très importante de notre part. J'espère que ces points seront adaptés. L'optimisation de la cadence, l'intervalle égal entre les trains et la systématisation de la desserte des haltes ne semblent malheureusement pas des sujets aboutis dans le plan de transport.

Toutefois, reconnaissons que, pour la première fois, la SNCB et Infrabel prennent conscience de l'existence des Régions. C’est un début. Mais cela consiste encore trop souvent en un transfert d'informations et non une participation réelle des Régions, malgré la demande de ces dernières. À plusieurs reprises, lors de réunions ministérielles, nous avons posé des questions et fait des remarques. Nous attendons les réponses. J'espère qu'elles arriveront bientôt.

[227]

Autre difficulté, en dépit des promesses de Mme Galant, la question de la représentation des Régions dans les conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel n'est toujours pas réglée par le gouvernement fédéral. Or, il importe que les Régions siègent dans les organes décideurs de la SNCB.

Outre les exigences de fréquence, l'importance du réseau S pour la mobilité commence à être comprise par tout le monde. À ce niveau, il faut une offre non seulement solide quantitativement et qualitativement, mais aussi visible et reconnaissable. Tant les navetteurs que les voyageurs bruxellois doivent savoir que cette offre existe. C'est donc toute la question de la commercialisation, de la promotion, du type de matériel roulant utilisé, la politique de stationnement, l'attractivité des gares, la convivialité, etc.

[229]

(verder in het Nederlands)

De NMBS heeft die cijfers. Ik neem aan dat we die kunnen krijgen en we zullen ze u dan bezorgen. Voor de kaartjesintegratie wachten we op de resultaten van een studie. Er moet ook een vervoersplan komen, voor we werk kunnen maken van een verdere kaartjesintegratie.

[231]

(poursuivant en français)

Nous voulons poursuivre notre dialogue constructif. Les conflits sont inutiles. Nous avons obtenu du temps supplémentaire. M. Bellot a été attentif à nos remarques. Les premières réunions se dérouleront à la fin du mois d'août avant une nouvelle conférence interministérielle en septembre. Nous avons insisté sur le fait que ce plan ne soit pas présenté au gouvernement fédéral avant que les Régions ne l'aient vu et n'aient pu l'amender ou le commenter. J'espère que le message passera, mais c'est au gouvernement fédéral et à la SNCB de faire la lumière sur le contrat de gestion et le plan d'investissement. Le plan de transport doit résoudre le problème important des navetteurs et cela passe par une offre beaucoup plus élevée.

La balle est maintenant dans le camp de l'État fédéral. En tant que Bruxellois, nous restons constructifs mais demeurons fermes dans nos demandes bien connues. Maintenant, nous attendons l'été.

[233]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Votre réponse confirme une vision peu optimiste. M. Loewenstein a rappelé que nous n'avons pas reçu de la SNCB les transparents avec toutes les lignes ferroviaires et la vitesse à laquelle la SNCB a évacué les réponses à nos préoccupations concrètes était révélatrice.

Certes, il faut rester constructif car, de toute façon, nous n'avons pas la tutelle sur la SNCB. Néanmoins, ce que nous nous sommes vu proposer reste le mieux que l'on puisse espérer dans l'hypothèse où tous les indicateurs budgétaires sont au vert.

J'avais déjà fait cette suggestion en 2013 : il est grand temps d'envisager que la STIB roule sur des rails d'Infrabel. Qu'on en soit partisan ou non, la libéralisation du transport national des passagers arrive à grand pas. Infrabel va devoir revoir le prix de ses sillons, et si la SNCB ne se décide pas à exploiter le réseau à Bruxelles de manière sensée, un autre opérateur se présentera pour le faire. Ainsi, soit le réseau sera exploité de manière boiteuse par la SNCB, soit un opérateur privé prendra le marché sans que la Région ne puisse orienter le service au bénéfice des habitants.

Dans cette perspective, la seule voie pour préserver le service public et assurer une exploitation rationnelle de l'infrastructure ferroviaire à Bruxelles est que la STIB se prépare. Cette anticipation conduira à ce que, si la SNCB reste statique, on ne se retrouve pas dans cinq ou dix ans le bec dans l'eau, ou à ce que la SNCB comprenne qu'elle a intérêt à se mobiliser et à considérer les Bruxellois comme de vrais usagers des trains dans et aux alentours de Bruxelles, en semaine, mais aussi le soir et le week-end, une période qui comprend deux jours et non un seul.

[235]

Mme Julie de Groote (cdH).- M. le président, pourriez-vous, au nom de la commission, réclamer ces fameux transparents affichant les lignes ?

M. le président.- Certainement.

- *L'incident est clos.*

[239]

[241]

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'intégration des nouvelles technologies pour le comptage des vélos".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Dans la lettre d'orientation relative à la mobilité et aux travaux publics, il est prévu, pour l'année 2016, "d'élaborer une vision quant à l'intégration des nouvelles technologies pour le comptage de vélos". À l'heure actuelle, cette quantification annuelle

se réalise manuellement à 26 points de comptage.

La collecte d'informations sur les déplacements est essentielle, et ce, notamment, afin d'évaluer l'efficacité des politiques mises en place. Le comptage manuel comporte plusieurs imperfections dont le fait que, d'une période de comptage à l'autre, il y a beaucoup de fluctuations, et ce n'est que la moyenne horaire des 26 points des 4 périodes comptées, qui permet une réelle comparaison.

L'automatisation des comptages des cyclistes, mais également des piétons, est techniquement possible. Elle permet d'obtenir des données fiables pour comprendre et analyser des modes de déplacement doux. Cette technologie est déjà mise en place à New York, au Canada et à Copenhague.

Monsieur le Ministre, envisagez-vous toujours d'utiliser des compteurs automatisés ?

Quel est le calendrier retenu ? Avez-vous déjà choisi les axes où seront installés les compteurs ?

Alors que le dernier comptage routier a coûté 60.000 euros, quel est le coût du comptage annuel effectué par l'Observatoire du vélo ?

Disposez-vous d'études internationales sur l'automatisation des comptages lorsque ces derniers portent sur les déplacements doux ? Si oui, quelles sont vos conclusions ?

[247]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Prenant comme base l’observatoire vélo, nous avons déterminé, avec le manager vélo et l’asbl Pro Velo, les axes à équiper de boucles de comptage.

Comme les boucles ne permettent pas d’enregistrer les mouvements directionnels des cyclistes, et ce contrairement aux observateurs manuels, nous avons sélectionné des axes plutôt que des carrefours.

Ces axes disposent d’aménagements divers : circulation mixte, pistes cyclables séparées unidirectionnelles et bidirectionnelles, bandes bus ouvertes aux cyclistes, pistes marquées. Il est donc primordial de choisir une technologie qui puisse distinguer les cyclistes dans toutes ces situations. Par rapport aux différents types de compteurs automatiques - boucles de détection magnétiques, caméras (infrarouges), boucles piezo, fibres optiques -, il s’avère que les fibres

optiques répondent au mieux à nos besoins. Elles permettent de détecter tous types de vélos, sont fiables et durables et permettent de distinguer les cyclistes dans la circulation.

Le placement des premières boucles est prévu fin de cette année, après la procédure administrative de marché public. Le choix des axes n'est à ce jour pas définitif. Il s'agit en premier lieu des axes les plus importants, comme la rue de la Loi, l'avenue de la Couronne ou encore l'avenue Louise, mais aussi d'endroits où d'importants travaux d'infrastructures sont en cours ou prévus, permettant de mesurer leur impact sur le nombre de cyclistes. Ces boucles automatiques nous apporteront, 24 heures sur 24, une information précieuse sur l'évolution du nombre de cyclistes sur les axes équipés L'observatoire vélo coûte 67.464 euros, et consiste chaque année en deux parties :

- le volet 'comptage', incluant les comptages des 26 points quatre fois par an, des observations de l'occupation des parkings vélos aux abords des stations de métro, des informations sur l'équipement en matière d'éclairage des cyclistes et un rapport d'analyse de ces comptages ;

- et le volet 'enquête', sur un sujet plus spécifique comme les obstacles à l'usage du vélo ou le vol de vélo.

[249]

Oui, les agents assistent régulièrement à des séminaires et des conférences sur le sujet du vélo et des comptages. Nous avons notamment consulté les rapports de la Province d'Anvers mais aussi de la Federal Highway Administration aux États-Unis. Il en résulte, entre autres, que le comptage des cyclistes est particulièrement important pour des raisons de promotion du vélo, plus encore que pour la récolte pure et simple des données. Un des principaux obstacles aux investissements et aux aménagements cyclistes est l'impression qu'ils sont peu utilisés, comme on l'a vu avenue Roosevelt. Évidemment, puisque c'est très dangereux de rouler là-bas !

(Remarques de Mme Delforge)

Comme au boulevard Général Jacques, on y trouve peu de cyclistes parce qu'il faut être courageux pour y rouler à vélo. Mais on peut changer cette perception. Des comptages automatisés permettent d'objectiver l'impact des infrastructures et de mieux expliquer les aménagements. C'est pourquoi certains points de comptage automatisés seront équipés d'afficheurs qui montreront le nombre de cyclistes passant par l'axe, comme cela a été fait à Copenhague ou à Anvers.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cela va dans le bon sens. Ces compteurs fixes permettront aussi des comparaisons. Mais certains axes plus éloignés, même sécurisés en partie, devront aussi

bénéficier de comptages, car nous voudrions y voir plus de cyclistes.

- *L'incident est clos.*

[257]

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de aanleg van tram 9 en van zijn haltes".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Hoe staat het met de werken aan tram 9? U weet dat wij voorstander zijn van de nieuwe tramlijn, die zowel bewoners langs de lijn van Simonis naar het Koning Boudewijnstadion, als pendelaars, studenten van de campus Jette, patiënten, personeel en bezoekers van het UZ Brussel ten goede zal komen.

Samen met die werkzaamheden worden ook enkele kruispunten veiliger gemaakt en de voorzieningen voor fietsers en voetgangers verbeterd. Kunt u ons vertellen hoe de werkzaamheden opschieten en of de timing gehaald zal worden?

De route van tram 9 doorkruist de S-baanverbinding Jette-Zellik en Jette-Sint-Agatha-Berchem. In het verleden hadden de buurtbewoners terecht vragen bij GEN-halte Expo, onder meer vanwege de ligging nabij het bos.

Hoe zit het met GEN-station Expo? Hoe ver staan de werkzaamheden aan tramlijn 9? Wat is reeds gerealiseerd? Hoe ziet de planning voor de verdere werkzaamheden eruit?

[261]

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De werkzaamheden voor de aanleg van de nieuwe tramlijn 9 zijn

bezig en ze gaan vlot vooruit. U kunt de werkzaamheden volgen op de website die up-to-date wordt gehouden. Het is een mooie bouwplaats. De buurtbewoners worden er goed bij betrokken en goed ingelicht. Er zijn geen klachten. De termijnen worden in principe gevolgd. Momenteel zijn de werkzaamheden aan de gang in de Dikke-Beuklaan en in de Laarbeeklaan.

Eind dit jaar starten er wegenwerken in de Tentoonstellingslaan. Vanaf begin 2017 worden daar de sporen gelegd. Eind 2017- begin 2018 worden de sporen verder gelegd in de Jetse Laan, tot de bestaande eigen bedding van tram 19 in de Jetse Laan. Tegelijkertijd worden de weginrichtingen uitgevoerd in de Tentoonstellingslaan en een deel van de Jetse Laan in 2017 en de rest in 2018. Op dit moment zitten we nog altijd op schema om midden 2018 de eerste fase van tram 9 te voltooien. Hopelijk zal voor het einde van de legislatuur de tweede fase tot het Heizelplateau in werking treden.

We hebben nog niet zo lang geleden een presentatie gegeven voor de bewoners. Daarin hebben we alles in detail uitgelegd. We kunnen u die doormailen.

De halte Ganshoren-Expo staat al lang op de verlanglijst van het Brussels Gewest. Het hangt ervan af of de federale regering al dan niet bereid is om te investeren. Nogal wat bewoners zijn er tegen. Ik heb al publiekelijk en ook in deze commissie gezegd dat het GEN-station voor de regering niet meteen prioritair is.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ja, dat klopt. U hebt al eens gezegd dat het geen prioritair GEN-station is. Wat wil dat concreet zeggen? Zegt u tegen de NMBS dat ze die halte niet meer moet realiseren?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat wil zeggen dat ze de schaarse middelen eerder elders moet inzetten.

- *Het incident is gesloten.*

[269]

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

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

concernant "la propreté de l'auvent, des abribus de la STIB et l'état général de la place Flagey".

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

La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Le 22 mars dernier, vous visitiez la place Flagey en compagnie des autorités communales. Dans la présente question orale, je vous interrogerai prioritairement sur l'auvent et l'abribus dont la dégradation était saisissante.

Le problème n'est pas neuf, puisque depuis l'inauguration de la place en 2008, votre prédécesseure et vous-même avez été alertés à plusieurs reprises. Des mesures ponctuelles de rénovation ont été entreprises sans pour autant parvenir à assurer une parfaite gestion du lieu dans la durée.

Commençons par l'auvent, grand abri d'une superficie de 800m² avec ses 27 colonnes, souvent sale et pas toujours complètement étanche. Si cette structure est impressionnante, l'entretien semble difficilement gérable. Quel entretien spécifique lui est réservé ? Quelle est la fréquence de nettoyage de ses grandes surfaces vitrées ? Quel coût cela représente-t-il annuellement ?

Qui est responsable de l'ensemble de la structure métallique et des abribus ? Est-ce la Région ou la STIB ?

En décembre 2014, vous disiez vouloir responsabiliser la STIB par rapport à l'entretien régulier de l'auvent. Qu'en est-il aujourd'hui ? Monsieur le ministre, L'état générai de la place Flagey laisse perplexe : tags un peu partout (sur les bancs, les poteaux, les panneaux, les parkings,...), poubelles qui débordent, déchets sur le sol, vélos démantibulés, sol et bancs en pierre fendus, voire brisés, et même des bornes électriques laissées ouvertes, sans doute à la suite du départ des forains, sans aucune forme de sécurisation ou d'avertissement...

En décembre 2014, vous annonciez votre intention de procéder à l'évaluation de la conception et de l'entretien de la place. Quels sont les résultats de cette évaluation ? Y a-t-il des contrôles réguliers ? Qu'en est-il de la coordination et du dialogue qui est effectuée à ce sujet, tant avec les autorités

communales qu'avec les riverains ? Cette place étant très fréquentée, il est intéressant de voir quelle est la participation de ces derniers dans ce dossier.

[277]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les places urbaines bénéficient d'un aménagement de qualité eu égard à leur prestige et à l'importance qu'elles revêtent, aménagements qui se caractérisent par une différentiation de matériaux et de mobilier. Cette particularité nécessite effectivement une attention spécifique pour pouvoir assurer un entretien correct. La difficulté réside plus dans la manière d'entretenir ces différents éléments que dans un manque de budget.

À cet effet, j'ai demandé à Bruxelles Mobilité de mettre en place des conventions d'entretien de ces espaces pour fixer les droits et obligations de chaque partie - commune, Bruxelles Mobilité, STIB et Bruxelles-Propreté - en termes de gestion et d'entretien, et ce pas seulement pour la place Flagey, mais pour toutes les places.

Mme Julie de Groote (cdH).- Vous l'avez déjà fait ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je le leur ai demandé. Ces conventions sont en cours d'élaboration. Nous avons été visiter la place avec la commune le 22 mars, mais ce jour-là j'ai été appelé en raison d'une autre tragédie.

Une liste d'actions a été dressée à ce moment-là en vue d'effectuer un nettoyage de printemps de la place. La plupart des interventions ont déjà été effectuées depuis lors :

- l'auvent a été nettoyé (le toit et les parois) incluant le débouchage des descentes d'eau de pluie. La structure métallique (27 colonnes) a également été repeinte.

- les tags et affichages qui se trouvent sur les bancs, parois vitrées et autres mobiliers urbains ont été retirés. Malheureusement j'ai entendu que ce week-end quelqu'un a utilisé de la peinture blanche pour dégrader cet endroit. C'est d'un incivisme total. J'espère que les Bruxellois, s'ils voient une telle chose se passer, agiront. Cela coûte beaucoup d'argent à la communauté, cela salit une place qui a été nettoyée, cela ne va pas ;

- les potelets renversés ont été remplacés ;

- un balayage de fond et un nettoyage à l'eau sous pression pour enlever les taches d'huile ont été réalisés par Bruxelles-Propreté. Après le nettoyage, la fontaine sera mise en route ;

- le nettoyage et le rafraichissement des bacs à arbres et les bancs en bois sont prévus.

- pour ce qui est de la rénovation des édicules du parking, un nouveau modèle de vitres et un système de fixation différent seront proposés. Sachant que cette rénovation fera l'objet d'une demande de permis d'urbanisme, on peut espérer la réalisation des travaux pendant l'année 2017 ;

- l'édicule métallique abritant les installations techniques (Sibelga, commandes de la fontaine) est fort tagué et sera repeint dans un premier temps. Ensuite, il faudra réfléchir à un habillage plus facile à nettoyer, comme des annonceurs d'affichage culturel.

L'auvent de la place Flagey n'a pas été entretenu de manière régulière.

[283]

En moyenne, une intervention annuelle y est opérée par une entreprise spécialisée mandatée par Bruxelles-Mobilité. Cette intervention a un coût variable, en fonction de l'ampleur des travaux à effectuer.

Bruxelles-Mobilité envisage dès 2017 de faire appel aux services spécialisés de la cellule propreté de la STIB pour exécuter les travaux de nettoyage de l'auvent pour un montant de l'ordre de 12.000 euros par prestation.

Je me demande pourquoi il faut une intervention ministérielle pour ce genre de travaux. Un simple accord entre la STIB et Bruxelles Mobilité suffirait. Ce serait assez logique. Mais, dans cette Région, il faut toujours donner une impulsion pour que des choses aussi concrètes et ordinaires se fassent.

Pour ce qui concerne les auvents de la STIB, on a mandaté à court et moyen terme la Régie des routes pour effectuer les nettoyages des affichages sauvages, la pose d'autocollants anti-tags sur les vitrages et l'entretien périodique des montants métalliques, en attendant la conclusion d'un partenariat spécifique avec la STIB et la commune.

Une convention pour l'entretien de la place Flagey est en cours d'élaboration, au sein d'un groupe de travail mixte, comprenant tous les partenaires.

Entretemps, l'entretien est réalisé de manière régulière en fonction des constats observés à l'issue d'une visite sur place, qui se déroule toutes les deux semaines. Mais, malheureusement, les marques d'incivisme sont récurrentes et effacent vite les interventions opérées.

En outre, cette place fait l'objet d'une intense activité socio-économique et culturelle, pilotée par une autorité de contact assurée par la commune d'Ixelles. Toutes ces activités, certes positives et nécessaires pour le dynamisme urbain et les liens sociaux, entrainent un coût d'entretiens et de réparations à fréquence renforcée.

Le montant annuel global de ces interventions est difficilement chiffrable, vu la multiplicité des contrats et des acteurs sollicités.

Mon administration me signale que, pour les revêtements, potelets et bancs publics, le montant annuel 2015 est de l'ordre de 29.000 euros, et de 23.500 pour la fontaine.

Pour connaître les chiffres relatifs à Bruxelles-Propreté, il vaut mieux s'adresser directement à l'Agence.

À l'avenir, chaque fois que l'on compte réaménager un espace public régional, il faudra tenir compte des frais d'entretien et élaborer des conventions avec chaque commune où ces rénovations ont lieu.

[285]

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Une convention qui prévoit clairement les obligations de tous est nécessaire. Si je comprends bien, elle servira de référence pour la gestion des autres grandes places. Dans quel délai sera-t-elle formalisée ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'espère le plus rapidement possible, d'ici la fin de l'été.

Mme Julie de Groote (cdH).- La prévention devra impliquer des amendes administratives pour les actes d'incivisme.

M. Pascal Smet, ministre.- Ceux qui sont pris en flagrant délit devraient tout nettoyer.

- *L'incident est clos.*

[291]

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de parkeergelegenheden en de verkeersontsluiting rond de Jubelparksite in het kader van de federale renovatie van de verschillende musea".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De Regie der Gebouwen en Beliris trekken samen bijna 40 miljoen euro uit voor de meest dringende herstellingswerken aan de federale musea. Voor de volledige renovatie van de instellingen zal er eindelijk 145 miljoen euro vrijgemaakt worden. Nadat er jarenlang te weinig is geïnvesteerd en de gebouwen werden verwaarloosd, zullen ze opnieuw gebruiksklaar gemaakt worden. Ik ben bijzonder verheugd dat federaal staatssecretaris Sleurs en federaal minister Jambon beseffen dat de tijd dringt en dat ze het imago van Brussel mee willen helpen herstellen.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Vandaag wil ik het hebben over de mobiliteit rond de federale musea. Bezoekers van tentoonstellingen en van bepaalde events parkeren vaak op het terrein voor het Jubelparkmuseum. Aangezien de parkeermogelijkheden in die buurt beperkt zijn, wordt dat gewoon gedoogd. Hoe zult u de parkeermogelijkheden rond het Jubelparkmuseum verbeteren?

Bij de grondige renovatie van het Rijksmuseum in Amsterdam werd een duidelijke keuze gemaakt voor een dure ondergrondse parking. Als de musea in het Jubelpark worden opgeknapt, moet ook over de mobiliteit nagedacht worden.

Hebt u contact gehad of zult u contact hebben met het kabinet van minister Jambon, van staatssecretaris Sleurs en van minister Reynders om te achterhalen welke impact de werken zullen hebben op de mobiliteit tijdens de werken en na de oplevering?

Welke aanpassingen op het gebied van mobiliteit worden overwogen in het kader van de opwaardering van de musea?

Hoe wilt u de parkeermogelijkheden uitbreiden?

Moeten de toegankelijkheid en de haltes van het openbaar vervoer in de omgeving van de musea worden aangepast?

Voorziet u in aanpassingswerken aan het kruispunt ter hoogte van het Meiserplein om het verkeer daar overzichtelijker en veiliger te maken?

Zult u zorgen voor een veiligere toegang tot de musea in het Jubelpark met het openbaar vervoer?

[297]

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Tot op heden werd ik nog niet over dit dossier geraadpleegd door de Regie der Gebouwen, Beliris of Leefmilieu Brussel. Brussel Mobiliteit beheert trouwens alleen de Jubelparktunnel.

In het verleden werd er echter al nagedacht over de musea in het Jubelpark. Het blijkt een onvoorstelbaar kluwen te zijn. Tussen de betrokken organisaties zijn er grote meningsverschillen.

Ook met Autoworld hebben we in het verleden al vergaderd. Zoals u weet, heb ik de opdracht gegeven voor een studie over autocars, die ook een oplossing moet bieden voor toeristenbussen aan het Jubelpark. Ik wacht op een vraag van de musea om met hen overleg te plegen.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U hebt nagedacht over de kwestie. Is dat alles?

De heer Pascal Smet, minister.- Het is een hopeloos ingewikkeld dossier, waarbij de federale overheid, de betrokken gemeente enzovoort zijn betrokken. Het is niet erg duidelijk wie bevoegd is. Laten we eerst de renovatie aanpakken.

Er is wel degelijk onderzocht of er een ondergrondse parkeergarage aangelegd kon worden, maar dat bleek nogal moeilijk te zijn omdat de ondergrond niet geschikt is. Ik heb ook de ondergrondse verdieping van het Jubelparkmuseum bezocht om te zien of die niet tot parking omgebouwd kan worden. Ook dat bleek gemakkelijker gezegd dan gedaan.

Het is belangrijk dat we op de hoogte blijven van de plannen en hun uitvoering, zodat we de volgende stappen in het dossier kunnen voorbereiden. Uiteraard is het geen goede zaak dat er zomaar auto's voor de musea parkeren, maar we moeten natuurlijk in een alternatief voorzien.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Inderdaad.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben de optie van een ondergrondse parkeergarage bestudeerd, maar die blijkt alles behalve vanzelfsprekend.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U bent er dus wel degelijk mee bezig.

- *Het incident is gesloten.*

[313]

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "les résultats de l'étude de faisabilité d'un parking sous la place Fernand Cocq".

M. le président.- La parole est à Mme de Groote.

Mme Julie de Groote (cdH).- Dans le cadre de votre présentation de la mise en œuvre du piétonnier entre la Porte de Namur et la place Fernand Cocq, vous aviez annoncé qu'une étude concernant la création d'un parking sous la place Fernand Cocq était en cours.

Pourriez-vous nous donner des précisions concernant cette étude ? Qui la mène ou va le faire ? Quand a-t-elle été lancée ? Quand aurons-nous les résultats définitifs ? Quel projet serait envisagé en termes d'emplacement, d'accès, etc. ? Quel lien sera fait avec le parking Tulipe sous la responsabilité de la commune ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ma réponse ne sera pas longue parce que l'étude est toujours en cours. Il y a deux volets. C'est Bruxelles Mobilité qui coordonne. Il y a le volet sur l'opportunité de réaliser le parking et il y a le volet technique, qui est en cours d'analyse par le bureau d'études qui accompagne le réaménagement de la place Fernand Cocq et de la chaussée d'Ixelles.

J'espère que, d'ici quelques semaines, nous recevrons les conclusions sur la faisabilité technique. Nous pourrons ainsi combiner avec la question de l'opportunité. Après les vacances d'été, nous aurons une réponse. Je vous informerai à ce moment-là.

- *L'incident est clos.*

[321]

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'accessibilité aux travaux de la place Rogier et le calendrier de la fin de ce chantier".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le chantier de la place Rogier et sa transformation en village du foot".

[325]

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La Place Rogier fait encore malheureusement parler d'elle. Déjà que les travaux entrepris depuis de nombreuses années ont connu d'importants retards, ainsi que de régulières et importantes modifications quant au budget alloué à cet ambitieux projet, cette place bruxelloise soulève maintenant des questions en termes de sécurité.

En effet, selon des conseillers communaux de Saint-Josse-ten-Noode, il s'avère que l'espace de 3.500m², qui se situait sous la pyramide, est accessible au public, sans aucune difficulté. Cette salle est pourtant fermée depuis déjà quelques années maintenant. Mais le plus inquiétant tient au fait que

cette salle même à un grand couloir, aisément accessible lui aussi, qui termine son chemin par un accès direct aux voies de tram et de métro. Et ce n'est pas tout hélas, puisque le réseau électrique de la STIB est aussi accessible.

Cette malencontreuse découverte des conseillers communaux, si l'on en croit leur témoignage, indique par ailleurs que cet espace est occupé puisque des déchets jonchent le sol.

Ce sont là, Monsieur le ministre, de graves manquements à des impératifs élémentaires de sécurité. Je souhaiterais donc comprendre comment il a été possible de laisser ainsi un chantier aussi important accessible au public ?

Comment se fait-il que ce couloir, qui mène aux voies et aux installations électriques, puisse être aussi aisément emprunté ?

Concernant l'accès au souterrain et, de fait, aux voies du tram, quelles mesures d'urgences avez-vous prises pour l'empêcher ?

Quelles sont les mesures qui sont prises en matière de surveillance de ce site et de ce chantier, afin d’empêcher que des individus y pénètrent, en dehors des heures où les ouvriers sont occupés sur le chantier ?

Une société de gardiennage assure-t-elle désormais la surveillance de ce lieu, qui est particulièrement sensible ?

[329]

Il est par ailleurs fait état de vol de câbles et de matériel électrique au détriment de la STIB. Avez-vous pu chiffrer le montant de ces vols ?

Je souhaiterais maintenant aborder le calendrier de la fin de ce chantier. Lors de notre dernière évocation de ce sujet en Commission de l'infrastructure, au mois de janvier, vous nous avez indiqué comme échéance mai ou juin 2016. Nous y sommes maintenant largement et je dois encore constater qu'elle ne sera pas respectée, puisqu'on évoque désormais le courant de l'été, voire la rentrée.

Aucune autre précision n'est cependant apportée pour une réouverture effective de cette place au public. Où en sommes-nous par rapport au calendrier annoncé au mois de janvier dernier ? Quand ces travaux seront-ils réellement achevés ? Quel est le calendrier prévu pour l'accès du public à la station de métro Rogier ?

Vous aviez aussi mentionné l'urgence d'effectuer des travaux d'étanchéité dans le tunnel de métro, la station et le parking Rogier. Or, ces travaux semblent causer un nouveau retard dans le calendrier. Comme vous l'indiquiez vous-même - et il faut avouer que cette phrase s'est vérifiée -, les problèmes d'étanchéité des tunnels de métro ou autoroutiers vont nous causer beaucoup de soucis.

Pouvez-vous nous donner un état des lieux de ces travaux d'étanchéité ? Faut-il s'attendre à de nouvelles découvertes qui retarderont une fois encore l'inauguration de la place ? Concernant l'auvent, disposez-vous de précisions quant à l'achèvement des travaux afférents ? Enfin, existe-t-il des obstacles ou des difficultés techniques à la pose de la toiture prévue sur l'auvent ?

Un autre aspect lié à ce dossier concerne le budget qui y était alloué. Le montant de 39 millions d'euros constitue-t-il toujours une estimation crédible, ou bien avez-vous dû le revoir à la hausse ? Si tel était le cas, pourriez-vous nous en indiquer les raisons et les postes budgétaires impactés ?

[331]

M. le président.- La parole est à Mme Delforge pour sa question orale jointe.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne répéterai pas la totalité des constats en matière de sécurisation du chantier, M. Van Goidsenhoven en ayant dressé une liste exhaustive.

Un aspect qui n'a cependant pas encore été abordé est la sécurité des piétons pendant le chantier. Ceux-ci étaient régulièrement amenés à circuler sous l'auvent en cours d'installation pour se rendre à l'entrée du parking.

Tout ceci pose la question de la gestion des chantiers. A priori, il s'agit d'un chantier d'envergure, pour lequel il y a un maître d'ouvrage public. J'imagine qu'il doit exister un coordinateur de la sécurité qui ne doit pas faire nécessairement partie de l'administration. En revanche, on espère quand même que l'administration est capable de suivre correctement un chantier qui, a fortiori, rassemble un nombre assez impressionnant de sous-traitants. À cet égard, je m'interroge vraiment sur la capacité de Bruxelles Mobilité.

L'autre question porte sur l'étendue de ce chantier dont la finalisation est sans cesse reportée. Il est désormais question d'une couverture non entièrement ignifugée, raison pour laquelle certains travaux ont dû être recommencés. Des dalles ont dû également être retirées dans le cadre de l'étanchéification du tunnel. Ces travaux, annoncés comme minimes, ne semblent pas l'être tant que cela. Là aussi, certains éléments doivent être refaits. Vous me direz que "faire et défaire, c'est toujours travailler"...

[333]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les clôtures du chantier de la place Rogier ont été renforcées pour créer une zone de manœuvre fixe et éviter les changements fréquents d'entrées et de sorties destinées aux ouvriers et aux sous-traitants. Les intrusions dans les salles et locaux adjacents se sont faites par effraction et la destruction de systèmes de fermeture. Des portes de sécurité ont notamment été fracturées.

Il a été demandé aux gestionnaires, Interparking et la commune de Saint-Josse-ten-Noode, de réparer les portes forcées. En plus, des gardiens ont été engagés pour assurer la sécurité du chantier, qui devraient empêcher les accès non autorisés.

La couverture de l'auvent iconique est un défi qui nécessite une nouvelle méthode de montage. L'entrepreneur et les différents corps de métier ont examiné en usine la fabrication très spécifique de cette couverture. Vu qu'il s'agit de la première tentative d'appliquer une méthode de ce type, beaucoup d'études et de tests ont dû être effectués. À ce jour, l'application de ce revêtement pose encore des problèmes et des réunions ont sont en cours entre l'entrepreneur et les sous-traitants pour évaluer comment le faire dans les règles de l'art.

En ce qui concerne la zone réservée aux fans de foot, j'ai déjà expliqué qu'elle avait été installée par la commune et que des réunions avaient eu lieu pour éviter de gêner le chantier.

La réfection de l'étanchéité du tunnel Rogier a nécessité la modification du calendrier afin de mettre en place des déviations à travers des zones réservées pour les activités de montage. Afin de ne pas retarder l'exécution du chantier, des solutions ont été trouvées pour assurer la circulation et la poursuite des travaux.

[335]

Sur la place même, les travaux relatifs au socle de l'auvent progressent bien. La place est quasiment terminée, mis à part quelques finitions sous l'auvent et autres interventions ponctuelles.

Les travaux d'étanchéité du tunnel de métro de la station au parking Rogier ont été réalisés lors des chantiers de réaménagement de la voirie et de fondations de l'auvent en 2014 et 2015.

La première phase des travaux d'étanchéité du tunnel autoroutier vient de débuter. Elle aura un impact limité sur la promenade piétonne qu'on appelle le Strip. Les deux premières phases de ce chantier doivent s'étendre sur tout l'été 2016, et la troisième phase se déroulera pendant l'été 2017. Réaliser les travaux durant la période estivale permet de limiter l'impact sur la déviation du trafic.

Durant l'été 2016, le tronçon entre la rue Neuve et la trémie Botanique sera construit. Durant l'été 2017, ce sera le tour du tronçon entre la rue Neuve et le Manhattan Center.

[337]

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Merci, mais deux ou trois de mes questions sont restées sans réponse.

Premièrement, vous avez parlé de défi, de difficultés, d'études, de tests et de problèmes concernant l'auvent. Concrètement, quels sont les problèmes dont vous parlez ? Si cet auvent ressemble à un ovni, c'en est un dans tous les sens du terme. Ce serait bien de connaître les problèmes qui le concernent. Vous parlez d'une première concernant la couverture de l'auvent. Il est, certes, intéressant que les physiciens de tout bord se penchent sur ce travail, mais il serait bon que ce bel objet soit concrétisé.

Ensuite, vous êtes resté dans le flou concernant le calendrier de finition de ces travaux. Vous n'avancez plus vraiment de date.

Enfin, le troisième élément délicat est le budget. Quel est le budget final attendu ? Quels dépassements budgétaires sont-ils déjà atteints ? Il y a de cela une année, il s'agissait de 13 millions d'euros de dépassement. Il serait bon de savoir ce à quoi nous pouvons nous attendre désormais. Avez-vous de nouvelles précisions à nous fournir à cet égard ? J'imagine que oui, car l'évolution des travaux a dû permettre d'affiner ce chiffrage.

M. Pascal Smet, ministre.- Il est prématuré de vous livrer un budget final aujourd'hui.

[339]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Sur la question de l'accès au chantier, les informations qui me reviennent, c'est qu'il n'y a rien eu de fracturé. C'est plutôt qu'il était très facile de se rendre sur le chantier sans ouvrir la moindre porte.

Par ailleurs, au-delà des questions répétées par M. Goidsenhoven, je me demande toujours pourquoi il est impossible de gérer correctement un chantier. Normalement, pour un chantier pareil, il y a toujours un responsable sur place pour surveiller le site. C'est comme ça pour tous les maîtres

d'ouvrage.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le cas préoccupant des intrusions concerne la commune de Saint-Josse-ten-Noode et Interparking, gestionnaires de ces infrastructures, et non la Région. Même quand le chantier sera fini, la question de l'accès restera d'actualité.

Pour ce qui est de l'auvent, le problème se situe au niveau du point de contact entre sa structure et la feuille qui ne permet pas la tension nécessaire du revêtement. Cela concerne l'entrepreneur qui a obtenu le marché et qui doit l'exécuter. Tout cela est évidemment suivi. Nous voulons aussi voir ce chantier terminé.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Qu'en est-il du délai ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'espère que cela se résoudra le plus rapidement possible. La finalisation était prévue pour septembre. Tout dépendra du moment où l'entrepreneur trouvera une solution.

- *Les incidents sont clos.*

[349]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het niet-aaneengesloten fietspad ter hoogte van Montgomery".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Onlangs werden de resultaten van de jaarlijkse verkeersveiligheidsbarometer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) voorgesteld. Daaruit bleek dat het aantal ongevallen met fietsers in Brussel met een vierde gestegen is tegenover vorig jaar. In het eerste trimester van 2016 deden zich 123 fietsongevallen met letsels

voor in het Brusselse verkeer. In dezelfde periode vorig jaar waren dat er 97.

Uit de cijfers van het BIVV blijkt verder dat het verkeer in Brussel over het algemeen veiliger geworden is. De stijging van het aantal ongevallen met fietsers is volgens staatssecretaris voor Verkeersveiligheid Debaets te verklaren door de grotere aantallen fietsers op de weg, onder meer als gevolg van de zachte winter. Dat er meer fietsers zijn in Brussel is een goede zaak, maar de nodige fietsinfrastructuur ontbreekt nog te vaak. Omdat je als fietser verplicht wordt om tussen de auto's te laveren door een gebrek aan fietspaden, verzeil je uiteraard in gevaarlijke situaties.

U werkt aan volledig nieuwe fietstrajecten. Die zijn nodig, maar ik pleit ook voor relatief kleine ingrepen om de veiligheid van de fietsers aanzienlijk te verbeteren. Er zijn in Brussel immers heel wat onderbroken fietspaden. Die dwingen fietsers tot onveilige manoeuvres, waardoor zij plots in het autoverkeer terechtkomen en in onnodig gevaarlijke situaties verzeild geraken. Op de Tervurenlaan bijvoorbeeld is er een prachtig fietspad, dat van de Ring tot de Vergotesquare loopt. Daarna is er echter geen fietspad meer tot Merode. Tussen de Vergotesquare en Merode ligt trouwens ook het drukke Montgomerykruispunt.

Vanaf Merode, en vervolgens langs het Jubelpark en de Wetstraat, is er weer voldoende fietsinfrastructuur. In de omgekeerde richting, van Merode naar de Vergotesquare, vind je enkel hier en daar een fietspad. De huidige fietspaden met elkaar verbinden, lijkt me een snelle maatregel om de veiligheid van de fietsers te verbeteren. Zo zult u ook meer Brusselaars overtuigen om de fiets te gebruiken. Bent u op de hoogte van het probleem met het onderbroken fietstraject ter hoogte van Montgomery, tussen de Vergotesquare en Merode?

Hoe staat u tegenover de aanleg van een ononderbroken fietspad van de Ring tot de binnenstad? Welke maatregelen neemt u om de veiligheid voor fietsers ter hoogte van Montgomery te verbeteren?

Hebt u een overzicht van gelijkaardige snel uitvoerbare, efficiënte maatregelen in het Brussels Gewest? Zo ja, op welke manier sluiten die aan bij uw globale fietsplan? Zo nee, vindt u een dergelijk overzicht een goed idee?

[353]

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het ontbreken van een fietspad tussen de Leopoldsquare en Merode is een van de belangrijkste hiaten in het Brusselse fietsnetwerk. Het is als dusdanig opgenomen in het fietspadenplan.

Toen in 2010 bomen werden vervangen op het deel van de Tervurenlaan waar het fietspad ontbreekt, werd op het probleem gewezen. Jammer genoeg heeft men toen niet aan een concrete oplossing gewerkt.

Ik heb gevraagd om een tijdelijke aanpassing van de Montgomeryrotonde te bestuderen zodat de situatie er veiliger wordt voor fietsers. We zullen het voorstel binnenkort met de gemeenten bespreken en hopen het dan ook snel te kunnen uitvoeren.

Het is belangrijk om maatregelen te nemen die snel resultaten opleveren, maar om fietspaden aan te leggen die van de rijbaan gescheiden zijn, is een bouwvergunning nodig. We hebben een planning opgesteld om 80 km fietspaden aan te leggen. Het probleem is dat er in de Tervurenlaan parkeerplaatsen geschrapt moeten worden om een fietspad mogelijk te maken. We gaan na of we daar snel werk van kunnen maken, maar dat hangt af van het overleg met de gemeenten.

- *Het incident is gesloten.*

[357]

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de toegankelijkheid van de toiletten in metrostations".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- De vzw Straatverplegers heeft dit jaar een nieuwe editie van haar plan voor drinkwaterfonteintjes en gratis toiletten in Brussel opgesteld. Het plan zal in vijftig metrostations opgehangen worden. Dat gebeurt in samenwerking met de MIVB.

Wie een snelle blik op het plan werpt, merkt al snel dat vrouwen ernstig gediscrimineerd worden. Mannen kunnen op veel plaatsen gratis urinoirs gebruiken, maar voor vrouwen is er maar in een beperkt aantal gratis toiletten voorzien. Een handvol gratis openbare toiletten voor een stad met 1,2 miljoen inwoners en meer dan 3 miljoen toeristen, met 6 miljoen overnachtingen per jaar, volstaat helemaal niet. Parijs heeft 495 openbare toiletten.

Wat ook opvalt, is dat er in de metrostations zelf geen gratis toiletten te vinden zijn. Zelfs als je de betalende toiletten meetelt, is de situatie rampzalig. Momenteel zijn vier van de belangrijkste metrostations met openbare toiletten uitgerust: Rogier, Louiza, De Brouckère en Zuid. In het premetrostation Beurs heeft de stad Brussel zelf voor toiletten gezorgd.

Gratis openbare toiletten maken de stad aangenamer voor vrouwen, ouderen en gezinnen met kinderen. Volgens de beheerovereenkomst moet de MIVB ervoor zorgen dat de openbare toiletten toegankelijk en in goede staat zijn en moet de MIVB met Brussel Mobiliteit samenwerken om tegen 2017 minstens tien extra openbare toiletten ter beschikking te stellen.

Hoever staat het met de doelstelling uit de overeenkomst om tegen 2017 minstens tien extra openbare toiletten ter beschikking te stellen? Welke locaties werden hiervoor uitgekozen? Welke budgetten zijn er vrijgemaakt?

Een belangrijk criterium voor de plaatsing van openbare toiletten in de metro is dat er een haalbaar financieel model uitgedokterd moet worden. Welk financieel model wordt er gehanteerd? Hoe worden de mensen betaald die voor het onderhoud zorgen? Hebben zij een vast contract?

Hebt u contact gelegd met de vzw Straatverplegers of andere organisaties uit het middenveld, om de toiletten in de metrostations bijvoorbeeld ook toegankelijk te maken voor daklozen, eventueel met een systeem van badges of fiches?

Wordt er met de reizigers gecommuniceerd over de mogelijkheid om de toiletten van het MIVB-personeel te gebruiken?

[361]

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Modern en aangenaam openbaar vervoer kan inderdaad niet zonder openbare toiletten. Dat wil niet zeggen dat alle stations met openbare toiletten uitgerust moeten zijn, maar alleszins wel de stations waar de behoefte het grootst is.

Op dit moment hebben vier stations openbare toiletten, namelijk Madou, Zuidstation, Louiza en De Brouckère. In de stations Schuman, Rogier, Kunst-Wet, Bockstael en normaal gezien ook Troon en Merode zouden de toiletten in 2017 toegankelijk gemaakt worden, na de installatie van een nieuw toegangssysteem via een betaalautomaat. Er komen ook toiletten in het premetrostation Beurs en extra toiletten in De Brouckère. Die zouden normaal gezien in 2018 en 2019 beschikbaar moeten zijn.

Het probleem is evenwel de zoektocht naar een haalbaar exploitatiemodel. Op dat vlak is er vooruitgang geboekt. De voorbije jaren was het niet eenvoudig om mensen te vinden om de toiletten op een professionele en duurzame manier uit te baten. Daarom werd er een overeenkomst gesloten met een gespecialiseerd bedrijf. Die overeenkomst bepaalt correcte financiële voorwaarden voor de uitbater, die op zijn beurt in een correcte dienstverlening voor de reizigers kan voorzien. Zo wordt er gezorgd voor regelmatig onderhoud, de aanwezigheid van personeel in de toiletten van de drukste stations, de ophaling van de ontvangsten enzovoort. Dat bedrijf zal geleidelijk alle openbare toiletten uitbaten. Ofwel wordt daarvoor personeel ingezet, ofwel wordt er een betaalautomaat geplaatst.

Vrij toegankelijke openbare toiletten zijn niet haalbaar. Die moeten immers haast onmiddellijk na hun opening weer gesloten worden wegens vandalisme of diefstal. De MIVB is niet van plan om de toiletten die bestemd zijn voor het personeel, zomaar permanent voor de reizigers te openen. De belangrijkste reden is de veiligheid. Vaak bevinden die toiletten zich in zones die niet voor het publiek toegankelijk zijn, maar er spelen ook andere zaken mee, zoals het onderhoud. Reizigers die dat wensen, kunnen wel gebruikmaken van de toiletten als ze toestemming vragen aan de MIVB-medewerkers. Het gebruik is gratis, maar ze moeten wel hun identiteitskaart overhandigen om toegang te krijgen.

De MIVB gaat na in welke mate het aanbod van toiletten aan bepaalde doelgroepen beter bekendgemaakt kan worden. Ik denk bijvoorbeeld aan gespecialiseerde verenigingen die werken met daklozen. Ook in dat geval is er controle nodig op het vlak van de hygiëne en het respect voor de infrastructuur. Er worden momenteel badges verstrekt aan straatverplegers. Die krijgen daarmee toegang tot de toiletten, zodat daklozen naar het toilet kunnen gaan.

[363]

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- U spreekt over een overeenkomst met een gespecialiseerd bedrijf. Om welk bedrijf gaat het?

De heer Pascal Smet, minister.- Progest.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Kunt u meer details geven? Gaat het om werknemers met vaste contracten?

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB heeft het contract gesloten. Ik ken de details niet.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Hoe wordt reizigers duidelijk gemaakt dat ze de toiletten van

het MIVB-personeel kunnen gebruiken?

De heer Pascal Smet, minister.- Mensen die vragen om de toiletten te gebruiken, kunnen daar toegang toe krijgen.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Maar hoe weten ze dat die mogelijkheid bestaat?

De heer Pascal Smet, minister.- Iemand die dringend moet, kan een personeelslid van de MIVB aanspreken.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Moeders van kleine kinderen weten dat het altijd kan voorkomen dat hun kroost plots dringend naar het toilet moet. In zo'n geval is het een geruststelling als er een toegankelijk toilet in de buurt is. Wordt er gecommuniceerd over de mogelijkheid voor reizigers om de toiletten van het MIVB-personeel te gebruiken?

De heer Pascal Smet, minister.- Op dit ogenblik wordt daar niet actief over gecommuniceerd, maar dat kan veranderen als er in de toekomst extra personeel komt.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Waarom niet?

De heer Pascal Smet, minister.- Omdat daar niet genoeg personeel voor is.

- *Het incident is gesloten.*

[387]

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "l'absence de bornes électriques dédiées au secteur des taxis, et d'objectifs clairs en la matière pour le secteur".

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Alors que la Région de Bruxelles-Capitale dispose de la plus grande flotte de taxis électriques en comparaison des autres capitales européennes, elle se caractérise paradoxalement par une quasi-absence de bornes électriques.

On se souviendra que les premiers taxis bruxellois tout électriques ont été inaugurés en grande pompe en votre présence en octobre 2014. Le constructeur automobile BYD s'était illustré par la mise en service de véhicules au prix d'achat attractif et dotés d'une autonomie suffisante pour une exploitation taxi. Ces véhicules, pouvant couvrir 300km par jour, ont largement fait leurs preuves en Chine, où ils ont déjà parcouru plus de 200 millions de kilomètres.

Le gouvernement bruxellois avait délivré 50 licences pour ces taxis dans la capitale, et dix-neuf exploitants avaient été sélectionnés pour leur mise en circulation endéans les six mois, chaque exploitant disposant de maximum sept concessions pour des taxis électriques.

Compte tenu des enjeux de mobilité et de qualité de l'air en Région bruxelloise, la promotion de ce type de véhicules dans le secteur taxi n'est pas dénuée de sens. Pourtant, plus rien ne semble avoir été entrepris depuis pour favoriser le déploiement de ce type de flotte au sein de la capitale européenne. La première note d'intention relative au Plan taxis ne faisait, semble-t-il, état d'aucune ambition en la matière, ce qui nous paraît pour le moins surréaliste.

Autre fait marquant : depuis le lancement de cette flotte en 2014, rien ne semble avoir été entrepris pour assurer au secteur la mise à disposition d'un nombre de bornes électriques suffisant et encourageant le développement de ce type de flotte.

Alors que le gouvernement Bruxellois a pris part à la négociation des objectifs de la COP21, la réforme du secteur taxi évoquée jusqu'ici semblait uniquement porter sur une dérégulation accrue quant au type et au nombre d'acteurs, sans que soit fixé le moindre objectif en terme de qualité de service, de formation, de protection du consommateur, de promotion d'emplois de qualité, de complémentarité entre offres de transport ou d'objectifs environnementaux.

Cette situation nous laisse pour le moins perplexes car, présentée comme un mouvement de modernité, elle fait l'impasse sur ce volet environnemental qui a pourtant été largement intégré par les différents pouvoirs publics et secteurs taxi en Europe.

[391]

L'exploitation de flottes de taxis électriques a-t-elle fait l'objet d'une évaluation ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats ?

La réforme du secteur taxi comprendra-t-elle un volet spécifique relatif à la promotion du taxi

électrique ? Dans l'affirmative, la réforme prévoira-t-elle des objectifs spécifiques et précis en termes d'infrastructures de recharges à disposition du secteur taxi pour que le développement de ce type de flotte puisse prendre de l'ampleur ?

Des objectifs relatifs à la part de véhicules taxis hybrides ou full électriques seront-ils fixés dans le cadre de la réforme ?

Outre le développement d'infrastructures de recharge, quelles sont les mesures incitatives spécifiques envisagées pour favoriser le développement de flottes électriques ?

L'occasion m'est ici donnée de rappeler que je suis favorable à une réforme du secteur des taxis, qui nous a d'ailleurs prouvé à maintes reprises ces derniers mois sa capacité à se moderniser. C'est pourquoi j'estime nécessaire qu'un tel plan taxis se doit de porter une réforme à même de garantir la viabilité du secteur, la qualité de l'emploi, le développement de l'offre, l'amélioration de la qualité de service et la poursuite d'objectifs environnementaux.

Jusqu'ici, nous vous avons surtout entendu répondre aux sirènes de la stratégie de communication de marketing offensive de Uber, UberPop, UberX, ou encore UberBlack, ce qui, sur le fond, n'a pas enrichi nos débats sur les réelles opportunités de réforme du secteur concernant les thèmes précités.

Votre Plan taxis et vos annonces en commission ne portaient que sur la dérégulation du secteur, mais pas sur les objectifs d'une politique en matière de taxis. Ainsi, vous ne dites rien sur la qualité de l'offre, rien sur la protection du consommateur, rien sur la viabilité économique du secteur, rien sur la qualité de l'emploi, rien sur la complémentarité avec le transport en commun, évoquée mais pas développée, rien non plus sur la question environnementale (taxis électriques, taxis hybrides).

Dans l'espoir que les prochaines informations relatives au plan taxi nous rassurent sur les différents volets cités, je vous remercie d'ores et déjà pour vos réponses.

[393]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les autorisations d'exploiter un service de taxis électriques n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation jusqu'à présent. Cela sera nécessaire.

Il est clair que l’aspect écologique, en ce qui concerne les normes pour les véhicules de la ville, jouera certainement un rôle dans l'avenir du secteur des taxis. Une concertation plus étroite devra avoir lieu sur cette question.

Une étude de faisabilité est en cours pour mettre en œuvre un réseau de recharge publique dans toute la Région, sur les voiries régionales et communales. Il va de soi que les taxis pourraient également en faire usage.

En ce qui concerne les objectifs relatifs à la part de véhicules hybrides ou électriques, les mesures et les initiatives, rien n'a été décidé par le gouvernement. Dans le cadre de la réforme complète du secteur du transport rémunéré de personnes, la flotte deviendra à terme totalement électrique, mais l'échéance doit encore être déterminée.

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Je suis un peu surpris par la brièveté de la réponse. J'entends votre intérêt, mais comme tous mes constats se vérifient, il va falloir attendre pour voir se développer une offre de taxis électriques. C'est un peu dommage. Ce qui m'inquiète, c'est l'expression "à terme", car j'ai l'impression que cela nous renvoie bien au-delà du Plan taxis à venir. Affaire à suivre...

- *L'incident est clos.*

[399]

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la mauvaise gestion des feux aux abords de arrêts de tram".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il y a un an et demi, je vous interrogeais sur la dangerosité des arrêts de tram lorsque le cheminement entre l'arrêt et le tram est coupé par une bande dédiée à la circulation automobile. En effet, régulièrement, des voilures passent le long du tram lorsqu'il débarque et embarque des passagers, soit parce que l'automobiliste ne respecte pas les signaux lumineux, soit parce que les signaux lumineux sont mal réglés.

Vous m'aviez donné des éléments d'explication, mais n'aviez manifesté aucune intention d'améliorer la situation. Ce qui devait arriver est donc arrivé. Le 27 avril, une dame qui descendait du tram à

l'arrêt Palais de la rue Royale a été renversée par une voiture longeant ledit tram. Elle a été assez sérieusement blessée. J'ai par ailleurs observé les phases de feux à certains arrêts et j'ai constaté que leur réglage est absolument fantaisiste et accidentogène. Même avec des automobilistes respectueux de la signalisation, des situations conflictuelles et dangereuses surviennent.

Je reviens donc à la charge, Monsieur le ministre, pour que vous m'expliquiez ce qui empêche le personnel en charge de ces feux de les régler de façon à assurer la sécurité des usagers de la STIB. Si à certains carrefours, des problèmes se posent par besoin d'une coordination avec un autre gestionnaire, il me semble qu'une concertation se justifie au vu de l'enjeu. De plus, rien n'empêche de placer des panneaux clignotants pour attirer un peu plus l'attention des automobilistes puisqu'on le fait bien à certains carrefours pour les avertir de la présence d'un tram. Ce n'est pas une question polémique, mais je soulève un problème de sécurité routière et d'une question de vie ou de mort.

[405]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Aux carrefours gérés par Bruxelles Mobilité, l'arrêt de tram situé à proximité est toujours sécurisé de la manière la plus adéquate possible en fonction de l'aménagement. Bruxelles Mobilité et la STIB ont des réunions mensuelles où cette problématique est systématiquement abordée et où des solutions appropriées sont développées.

Lorsque le tram s'arrête au milieu de la chaussée et que les voyageurs doivent emprunter la chaussée, la circulation automobile est arrêtée au moyen d'un feu de signalisation complémentaire afin de permettre aux voyageurs de descendre en toute sécurité. Pour ce faire, Bruxelles Mobilité utilise un contact tram, donné par la STIB, qui prévoit l'arrivée du tram.

Concernant le phasage des feux à l'avenue Louise, les grilles sont télécommandées par les transports en commun. Le fonctionnement se base sur un système de coordination entre carrefours - également pour les véhicules privés -, ce qui rend l'influence des transports en commun moins importante. L'arrêt de tram Palais que vous évoquez et qui se trouve dans la rue Royale, est situé à un carrefour doté de feux de signalisation gérés par la Ville de Bruxelles. Le problème est que cette dernière n'avance pas beaucoup dans le dossier du transfert des carrefours vers la Région. C'est la raison pour laquelle il y a des problèmes à cet arrêt.

Le 20 juin dernier, un nombre limité de carrefours a été transféré à la Région. Mais trente autres doivent encore être transférés. Début septembre, une réunion sera organisée avec le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, pour faire en sorte que le dossier avance et ce, dans l'intérêt des Bruxellois(es) et de la Ville elle-même.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'espère que ce dossier va avancer car, pour avoir été filmer au Sablon, je puis vous assurer que cela ne va pas. N'hésitez pas à rappeler à vos interlocuteurs à la Ville qu'il y a aussi une responsabilité pénale en jeu en cas d'accident, et que cela pourrait leur coûter fort cher.

- *L'incident est clos.*

[413]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de centrale aansturing van de tunnels".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op woensdagochtend 1 juni 2016 was de Leopold II-tunnel een uur lang in beide richtingen gesloten wegens een technisch probleem. Mobiel Brussel was de controle over de tunnel vanop afstand verloren. Sommigen zagen daarin een zoveelste Brusselse flater. Het leek wel of Brussel Mobiliteit haar afstandsbediening was kwijtgeraakt. Het is uiteraard iets ingewikkelder dat. Het zou wel mooi zijn als we alles in Brussel met een afstandsbediening zouden kunnen bedienen.

Niettemin is het uitvallen van de centrale aansturing van de tunnels een belangrijk veiligheidselement. Die centrale aansturing zorgt voor de verkeerslichten in de tunnels, het ventilatiesysteem, de verlichting, de verkeersmeldingen enzovoort. Het systeem detecteert verkeersopstoppingen, verkeersongelukken, branden enzovoort. Het is met andere woorden een bijzonder belangrijk systeem om de vlotte doorstroming in de tunnels te garanderen. Het uitvallen van het systeem noopt Mobiel Brussel om de tunnels te sluiten omdat er dan geen controle meer uitgeoefend kan worden op wat er precies in de tunnels gebeurt.

Hoe vaak is het systeem van de centrale aansturing van de tunnels al uitgevallen? Bestaat er een back-upsysteem voor het geval de centrale aansturing van de tunnels uitvalt? Zo niet, wordt er overwogen om zo'n back-upsysteem in te voeren?

[417]

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- In 2015 heeft Brussel Mobiliteit twintig keer een of meerdere tunnels moeten sluiten wegens het uitvallen van de centrale aansturing. In 2016 was dat tot op vandaag vijf keer. We zien dus een dalende tendens.

De server waarop de centrale aansturing van de tunnels draait, is maar voor acht van de zesentwintig tunnels ontdubbeld. De aansturing van de andere tunnels draait op een enkelvoudige server.

Er is ook altijd een communicatielijn nodig om de tunnel centraal aan te sturen. Een deel van de tunnels is reeds met het redundant glasvezelnetwerk van Brussel Mobiliteit verbonden, maar de andere tunnels worden nog steeds met een punt-tot-puntverbinding bediend.

Als de centrale aansturing van een tunnel wegvalt, kan die tunnel nog altijd lokaal aangestuurd worden vanuit de technische ruimten in de tunnel zelf. Het vraagt echter op korte termijn veel middelen om voldoende personeel in elke betrokken tunnel te kunnen inzetten.

Bovendien moet de tunnel sowieso tijdelijk gesloten worden tot de lokale aansturing mogelijk is. Het is een compenserende maatregel die voor een beperkte termijn aangehouden kan worden. Momenteel is die termijn zes uur. Tot nu toe was het altijd mogelijk om de centrale aansturing voor het aflopen van die termijn opnieuw in werking te stellen.

In het kader van het meerjarig investeringsprogramma voor de tunnels zal de centrale aansturing van de tunnels volledig gemoderniseerd worden.

[419]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is goed dat het systeem gemoderniseerd wordt. Hopelijk gebeurt dat zo snel mogelijk. Een moderne centrale aansturing van de tunnels is immers een van de belangrijke elementen om van Brussel een smart city te maken.

Overweegt u een systeem zoals in Lyon, waar men vanop een centrale plek via computerprogramma's de zaken aanstuurt, het verkeer opnieuw vlot trekt in geval van files of problemen, en meteen ziet welke impact de openstelling van alternatieve wegen heeft op het

verkeer elders in de stad?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is de bedoeling, maar we zullen daar pas op iets langere termijn voor kunnen zorgen, wanneer we het globale beheer van de verkeersstromen uitbreiden.

- *Het incident is gesloten.*

[427]

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de wilde staking van de MIVB op maandagnamiddag 30 mei 2016".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In de namiddag van maandag 30 mei 2016 brak bij de MIVB een wilde staking uit.

Een vrouw vertelde mij dat ze rond 16 uur op de bus zat. Toen die bus halfweg het traject was, stopte de bestuurder en vroeg de passagiers om uit te stappen omdat hij staakte. Uiteraard was die vrouw misnoegd.

Bussen, trams en metro's die een traject afleggen, moeten altijd tot de eindhalte rijden.

In België moeten stakingsaanzeggingen tijdig ingediend worden. Een wilde staking is al onaanvaardbaar, maar halfweg een traject stoppen en passagiers op straat zetten, is het aanvaardbare ver voorbij. Dit soort acties schaadt het imago van de MIVB. Alle bestuurders moeten het stakingsprotocol naleven. Passagiers mogen niet halfweg het traject van bus, tram of metro op straat gezet worden.

Kreeg u meer klachten over stakende bestuurders die tijdens een traject het werk neerlegden?

Hoeveel personeelsleden van de MIVB legden in de namiddag van maandag 30 mei het werk neer,

hoewel de staking pas voor dinsdag 31 mei was aangekondigd?

Hoe staat u tegenover die wilde staking? Welke zijn de gevolgen voor de bestuurders die vroeger dan aangekondigd begonnen te staken?

Heeft de MIVB met de vakbonden een stakingsprotocol gesloten? Welke regels zijn daarin opgenomen in verband met wilde stakingen? Kunt u mij een kopie bezorgen van dat stakingsprotocol?

[431] **De voorzitter**.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB heeft na een grondige zoektocht geen enkel spoor kunnen terugvinden van het incident waarover uw spreekt of van gelijkaardige incidenten. Ze kreeg geen enkele melding en de informatie duikt ook nergens op in de rapporten of opnames van de dispatching. De betrokkene zou het lijnnummer en het uur moeten doorgeven, zodat de zaak nader onderzocht kan worden.

De cao van de MIVB, die op 6 april 2009 ondertekend werd, voorziet in de preventie van sociale conflicten. De tekst bevat formele modaliteiten zoals de na te leven termijnen alvorens het tot een staking kan komen. De sociale partners spreken in de cao ook af dat wilde stakingen niet langer toegelaten zijn, tenzij in zeer uitzonderlijke omstandigheden, zoals een ernstige agressie tegen een personeelslid tijdens de uitoefening van zijn dienst. Sinds de cao van kracht is, heeft de MIVB bijna geen wilde stakingen meer gekend.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik zal naar de precieze omstandigheden van het incident vragen.

De heer Pascal Smet, minister.- In dergelijke gevallen moet er klacht ingediend worden, met vermelding van het uur van het incident en het nummer van de bus.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik zal aan de vrouw vragen om die informatie door te spelen, want het is onaanvaardbaar dat er voor een staking zomaar in het midden van een traject gestopt wordt. Gelukkig is dit het enige incident dat gesignaleerd werd.

- *Het incident is gesloten.*

[441]