PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

Commissie voor de Infrastructuur,

belast met de Openbare Werken en de Mobiliteit

VERGADERING VAN

MAANDAG 10 OKTOBER 2016

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

Commission de l'Infrastructure,

chargée des Travaux publics et de la Mobilité

RÉUNION DU

LUNDI 10 OCTOBRE 2016

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES 8

Interpellatie van de heer Marc Loewenstein 8

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

betreffende "de personeelssituatie bij Mobiel Brussel en de follow-up van het personeels-luik van het meerjareninvesteringsplan voor de tunnels".

Toegevoegde interpellatie van de heer Boris Dilliès, 8

betreffende "de strategische en financiële audit van Brussel Mobiliteit".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter, 8

betreffende "de opvolging van de aanbevelingen van de tunnelcommissie".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: 15

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)
De heer Paul Delva (CD&V)
De heer Pascal Smet, minister
De heer Marc Loewenstein (DéFI)
De heer Boris Dilliès (MR)
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Interpellatie van de heer Vincent De Wolf 28

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

betreffende "het project metro Noord".

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 8

Interpellation de M. Marc Loewenstein 8

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

concernant "la situation du personnel à Bruxelles Mobilité et le suivi du volet personnel du plan pluriannuel d'investissement sur les tunnels".

Interpellation jointe de M. Boris Dilliès, 8

concernant "l'audit stratégique et financier de Bruxelles Mobilité".

Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter, 8

concernant "le suivi des recommandations de la commission tunnels".

Discussion conjointe – Orateurs : 15

Mme Céline Delforge (Ecolo)
M. Paul Delva (CD&V)
M. Pascal Smet, ministre
M. Marc Loewenstein (DéFI)
M. Boris Dilliès (MR)
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Interpellation de M. Vincent De Wolf 28

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

concernant "le projet de métro Nord".

Toegevoegde interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, 28

betreffende "de metro Noord in 2025".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: 31

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)
De heer Paul Delva (CD&V)
De heer Pascal Smet, minister
De heer Vincent De Wolf (MR)
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Interpellatie van de heer Vincent De Wolf 34

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

betreffende "de stand van het systeem voor verkeerslichtenbeïnvloeding voor de voertuigen van de MIVB".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, 35

betreffende "de invoering van verkeerslichten met afstandsbediening in het kader van het Avantiprogramma".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: 38

De heer Pascal Smet, minister
De heer Vincent De Wolf (MR)
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)

MONDELINGE VRAGEN 41

Mondelinge vraag van mevrouw Martine Payfa 41

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

Interpellation jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven, 28

concernant "le métro Nord en 2025".

Discussion conjointe – Orateurs : 31

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)
M. Paul Delva (CD&V)
M. Pascal Smet, ministre
M. Vincent De Wolf (MR)
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

Interpellation de M. Vincent De Wolf 34

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

concernant "l'état d'avancement dans le système de télécommande des feux pour les véhicules de la STIB".

Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 35

concernant "la mise en service des feux télécommandés dans le cadre du programme Avanti".

Discussion conjointe – Orateurs : 38

M. Pascal Smet, ministre
M. Vincent De Wolf (MR)
Mme Céline Delforge (Ecolo)

QUESTIONS ORALES 41

Question orale de Mme Martine Payfa 41

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

betreffende "de plaatsing van de bushokjes 'Xavier Lust'".

concernant "la mise en place des abribus 'Xavier Lust'".

Mondelinge vraag van de heer Eric Bott 46

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

betreffende "de mobiliteitsvraagstukken in de Montgomery-wijk, de werken uitgevoerd door Vivaqua en de hoogspanningslijn van Elia".

Question orale de M. Eric Bott 46

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

concernant "les questions de mobilité dans le quartier Montgomery, les travaux réalisés par Vivaqua et la ligne à haute tension d'Elia".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf, 46

betreffende "de toestand van de Tervurenlaan".

Question orale jointe de M. Vincent De Wolf, 46

concernant "l'état de l'avenue de Tervueren".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 51

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

betreffende "de Pierre Marchantbrug in Anderlecht".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 51

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

concernant "le pont Pierre Marchant à Anderlecht".

Mondelinge vraag van de heer Boris Dilliès 55

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

betreffende "de mogelijkheden van publiek-private partnerschappen op het gebied van slimme mobiliteit".

Question orale de M. Boris Dilliès 55

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

concernant "les opportunités des partenariats public-privé en matière de mobilité connectée".

Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock 59

aan de heer Pascal Smet, minister van de

Question orale de M. Emmanuel De Bock 59

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de kosten van de beschadigingen door het platform 'TTIP Game Over' in de metrostations van de MIVB".

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

concernant "le coût des dégradations menées par la plate-forme 'TTIP Game Over' dans les stations de métro de la STIB".

Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock 61

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

betreffende "de onoverschrijdbare betonnen blokken en de menselijkere aanpak van bouwplaatsen tijdens de werkzaamheden van de MIVB en Brussel Mobiliteit".

Question orale de M. Emmanuel De Bock 61

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

concernant "les digues de béton infranchissables et la mise en place de chantiers urbains plus humains lors des travaux de la STIB et de Bruxelles Mobilité".

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 64

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

betreffende "de naam van de toekomstige metrostations".

Question orale de Mme Céline Delforge 64

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

concernant "le nom des futures stations de métro".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 67

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

betreffende "de heraanleg van voetpaden en oversteekplaatsen rekening houdend met personen met beperkte mobiliteit".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 67

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

concernant "le réaménagement de trottoirs et de passages pour piétons en tenant compte des personnes à mobilité réduite".

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 70

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast

Question orale de Mme Céline Delforge 70

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé

met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de evaluatie van de autoloze zondag".

de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'évaluation du dimanche sans voiture".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 72

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

betreffende "de mobiliteitscommunicatie in het gewest".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 72

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

concernant "la communication en matière de mobilité dans la Région".

Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.
Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de personeelssituatie bij Mobiel Brussel en de follow-up van het personeelsluik van het meerjaren-investeringsplan voor de tunnels".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS DILLIÈS,

betreffende "de strategische en financiële audit van Brussel Mobiliteit".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de opvolging van de aanbevelingen van de tunnelcommissie".

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Brussel Mobiliteit beheert heel wat dossiers, zoals dat van de tunnels, en heeft bovendien nieuwe opdrachten gekregen als gevolg van de zesde staatshervorming. Het probleem is dat bij de verschillende hervormingen grote infrastructuur naar ons gewest werd overgeheveld, maar zonder de nodige financiële en menselijke*

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- 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 situation du personnel à Bruxelles Mobilité et le suivi du volet personnel du plan pluriannuel d'investissement sur les tunnels".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BORIS DILLIÈS,

concernant "l'audit stratégique et financier de Bruxelles Mobilité".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "le suivi des recommandations de la commission tunnels".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Bruxelles Mobilité semble devoir déployer son énergie sur de nombreux fronts et les chantiers ne manquent pas. Nous connaissons tous la problématique des tunnels. À cela vient s'ajouter l'exercice de nouvelles compétences issues des transferts de la sixième réforme de l'État. En prenant un peu de perspective, les deux thèmes ne sont pas si

middelen.

In juli heeft de algemeen directeur van Brussel Mobiliteit in de pers het personeelstekort binnen zijn administratie aangeklaagd. Volgens hem zouden er vijftig extra personeelsleden nodig zijn, gaande van burgerlijke ingenieurs en ingenieurs in mechanica tot personeel voor het uitpluizen van de archieven. Daarnaast pleit hij voor een beheerscontract. Hij is er zeker van dat de lopende audit zijn conclusies zal bevestigen.

In de eerste helft van 2016 hebben wij in de tunnelcommissie de situatie bij Brussel Mobiliteit besproken. Het parlement heeft toen vastgesteld dat er problemen waren met de operationele capaciteit van het personeel, de structuur, de organisatie en de beheerscultuur binnen Brussel Mobiliteit. Ook het welzijn van de personeelsleden en het gebrek aan gespecialiseerd personeel is ter sprake gekomen.

In ons eindrapport hebben wij een externe audit door het Rekenhof of een andere gekwalificeerde instelling aanbevolen om de administratie te hervormen en te begeleiden, de selectieprocedures te versnellen en het takenpakket van de personeelsleden te verduidelijken.

Met betrekking tot de psychosociale risico's had de directeur van Brussel Mobiliteit gepreciseerd dat het verslag van Arista, de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk, enkel betrekking had op de directie Taxi's, en daarom niet aan de commissieleden was meegedeeld.

Nadien ben ik door een schriftelijke vraag te weten gekomen dat er nog een ander rapport van Arista bestond over de psychosociale risico's binnen de algemene directie van Brussel Mobiliteit. Hoewel dat rapport destijds nog niet voltooid was, lijkt het mij belangrijk dat het parlement op de hoogte wordt gebracht van de conclusies. Ondanks een schriftelijk verzoek in die zin wachten we evenwel nog altijd op dat rapport.

Als er een audit aan de gang is en de algemeen directeur er niet aan twijfelt dat die zijn zienswijze enkel maar kan bevestigen, is het ons recht te vragen hoe die audit wordt uitgevoerd. Vijftig extra personeelsleden vragen zonder over de conclusies van de audit te beschikken, lijkt mij voorbarig. Iedereen is zich ervan bewust dat er een

éloignés. Au gré des réformes, la Région bruxelloise a hérité de grandes infrastructures, sans obtenir les moyens financiers et humains nécessaires et suffisants.

À la fin du mois de juillet, la presse a rapporté la position du directeur général de Bruxelles Mobilité sur son administration. Il dénonce le manque de personnel et le dilemme auquel ses services sont confrontés : lancer tous les chantiers et tous les dossiers en sachant qu'ils ne pourront aboutir en temps et en heure, ou en sélectionner certains. Dans les deux cas, il y aura du mécontentement.

La solution, selon lui, a été traduite dans une note à l'attention du ministre, à savoir le recrutement de cinquante agents supplémentaires. Il vise non seulement les profils d'ingénieurs civils et mécaniques, mais également le besoin de recruter au sein d'autres services tels que les archives, justifiant que s'il n'y a pas assez de personnel pour les compulser, la compréhension des ouvrages étant sujette à une analyse qui ralentit encore plus les travaux. Enfin, le directeur général plaide pour un contrat de gestion et précise que l'audit en cours arrivera sans doute aux mêmes conclusions que lui.

Lors du premier semestre 2016, nous avons eu l'occasion d'aborder, au sein de la commission spéciale sur les tunnels bruxellois, les problèmes que connaît Bruxelles Mobilité. Ainsi, le parlement a constaté que, malgré certaines initiatives managériales, des questionnements subsistaient, tant en ce qui concerne les capacités opérationnelles des ressources humaines à disposition de l'administration qu'en ce qui concerne la structure, l'organisation et la culture de gestion au sein de Bruxelles Mobilité. La question du bien-être au travail des agents a également été pointée, ainsi que la mise à disposition de personnel spécialisé en nombre suffisant.

Dans ses recommandations, le parlement a demandé, sur la base d'un audit externe par la Cour des comptes ou un autre organisme qualifié, de réformer Bruxelles Mobilité et de l'accompagner, afin de maintenir et de développer son expertise publique, en termes d'organisation et de gestion. Il a également demandé d'examiner les possibilités de recruter plus rapidement du personnel compétent et de bien clarifier les rôles de chacun.

Plus précisément, sur la question des risques

personeelstekort is bij Brussel Mobiliteit, maar de indienstneming van de nieuwe medewerkers hangt af van de interne reorganisatie.

Sommigen sporen de regering aan om actie te ondernemen, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat in afwachting van de indienstneming van gespecialiseerd operationeel personeel er al extra mensen werden ingezet in het prioritaire dossier van de tunnels. Het gaat deels om medewerkers van de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) en deels om gedetacheerd personeel van de groep Egis.

Het investeringsplan voor de tunnels voorziet niet alleen in extra personeel, maar ook in de oprichting van een adviesgroep van externe specialisten die kunnen worden geraadpleegd over juridische, technische en stedenbouwkundige aspecten, de mobiliteit, de communicatie, enzovoort.

Bij de voorstelling van het investeringsplan in april 2016 heeft de regering een evaluatie van het nieuwe personeel en de oprichting van de adviesgroep goedgekeurd. Wij hebben toen gezegd dat wij erop zouden toezien dat die nieuwe personeelsleden er ook effectief komen. Het is noodzakelijk om de aanbevelingen van het parlement en de doelstellingen van het meerjarenplan uit te voeren en het tijdschema voor de controles van de tunnels te respecteren.

Hoe heeft de regering gereageerd op de verklaringen van de algemeen directeur van Brussel Mobiliteit?

Hoever staat de audit over de reorganisatie van Brussel Mobiliteit? De bijzondere tunnelcommissie had voorgesteld om daarvoor een beroep te doen op het Rekenhof. Hebt u die aanbeveling gevolgd? Wat zijn de conclusies van de audit?

Wat zijn de conclusies van het rapport van Arista over de psychosociale risico's binnen de algemene directie van Brussel Mobiliteit?

Hoever staan de indienstneming van het nieuwe personeel en de oprichting van de adviesgroep van externe specialisten?

psychosociaux, le directeur de Bruxelles Mobilité avait précisé, à l'issue des travaux de la commission spéciale tunnels, que le rapport d'Arista (Service externe de prévention et de protection) évoqué par son prédécesseur et demandé par la commission ne concernait que la direction des taxis, et donc pas nos travaux. C'est la raison pour laquelle rien n'avait alors été transmis aux commissaires.

J'ai posé par la suite une question écrite qui m'a fait découvrir qu'un autre rapport d'Arista sur les risques psychosociaux existait pour la direction générale de Bruxelles Mobilité. Même s'il n'était pas finalisé au moment où il a été demandé, il ne pouvait pas être ignoré. Il me semble important que le parlement soit informé de ses conclusions. J'en ai d'ailleurs fait la demande par écrit à la mi-juillet par le biais du président de notre assemblée. J'attends toujours ce rapport.

Si un audit est en cours et que le directeur général de Bruxelles Mobilité ne doute pas, comme il le dit dans son interview, qu'il arrivera aux mêmes conclusions que celui-ci, nous sommes en droit de nous interroger sur la manière dont cet audit est mené ou a été commandé.

Demander 50 agents supplémentaires sans disposer des conclusions de l'audit commandé me semble prématuré. Tout le monde est bien conscient qu'il existe un problème de personnel au sein de Bruxelles Mobilité. Son recrutement et son affectation sont cependant dépendants d'une réorganisation interne.

Par ailleurs, si certains pressent le gouvernement d'agir en invoquant l'une des recommandations de la commission spéciale sur les tunnels, ils doivent aussi avoir l'honnêteté de dire qu'en attendant un recrutement en bonne et due forme de personnel qualifié opérationnel, des ressources humaines ont déjà été mobilisées pour le dossier prioritaire des tunnels bruxellois. Elles proviennent pour partie de la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) et, pour l'autre, de personnel détaché du groupe d'ingénierie Egis.

Enfin, le plan pluriannuel d'investissement pour les tunnels prévoit, outre le recrutement de personnel, l'assistance d'un pool de prestataires externes spécialisés en assistance à maîtrise d'ouvrage, compétents pour conseiller sur les volets juridiques

et techniques, l'urbanisme et les autorisations administratives, la mobilité et la communication, etc. Un tel pool technique avait déjà été recommandé par Egis lors de la communication du plan directeur en 2013.

Lors de votre présentation du plan pluriannuel d'investissements en avril dernier, une évaluation précise du personnel à recruter et la création d'un pôle technique ont été confirmées et leur principe approuvé par le gouvernement. Nous avions alors déclaré que nous serions attentifs à ce que ces moyens humains soient bien octroyés. Disposer du personnel suffisant et d'un pôle technique est indispensable pour que les recommandations du parlement et les objectifs du plan pluriannuel soient suivis d'effets, pour que le calendrier de suivi tunnel par tunnel soit respecté et pour que la surveillance soit effectivement assurée.

Compte tenu de ce qui précède, je vais vous poser les questions suivantes. Pouvez-vous me préciser quelle a été la réaction du gouvernement à la suite de cette sortie du directeur général de Bruxelles Mobilité ?

Quel est l'état d'avancement de l'audit commandé pour la réorganisation de Bruxelles Mobilité ? Les recommandations de la commission spéciale sur les tunnels proposaient notamment de recourir aux services de la Cour des comptes. Avez-vous pris contact avec celle-ci afin de la mandater pour cette mission d'audit ? Quelles en sont les suites éventuelles ?

Pouvez-vous partager avec nous les conclusions du rapport d'Arista sur les risques psychosociaux au sein de la direction générale de Bruxelles Mobilité ?

Enfin, au niveau du recrutement du personnel, pouvez-vous nous informer de l'état d'avancement du volet de recrutement de personnel prévu dans le plan pluriannuel d'investissement tunnels, et ce parallèlement au détachement temporaire actuel du personnel de la DITP et d'Egis ? Par ailleurs, qu'en est-il de la mobilisation du pool de prestataires externes spécialisés en assistance à maîtrise d'ouvrage prévue dans le plan pluriannuel ?

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

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

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).- Het is een belangrijke taak van deze commissie om erop toe te zien dat er gevolg wordt gegeven aan de aanbevelingen van de bijzondere tunnelcommissie en dat haar werk niet voor niets is geweest.*

Na afloop van de tunnelcommissie werden er unaniem vijftien aanbevelingen goedgekeurd. Een daarvan betrof de organisatie van een externe financiële audit bij Brussel Mobiliteit. Het parlement wenste die audit toe te vertrouwen aan het Rekenhof, maar ik stel vast ze werd toevertrouwd aan een extern adviesbureau, dat eind augustus zijn analyse zou hebben afgerond. Ik denk niettemin dat de expertise van het Rekenhof hierbij noodzakelijk en complementair is.

Tijdens de speciale commissie werden we ingelicht over het onderzoek van Arista. Meermaals hebben we om dit document gevraagd, helaas tevergeefs. Op 17 februari 2016 verklaarde de voormalige algemeen directeur van Brussel Mobiliteit dat de instelling in een slechte toestand verkeert. Hij zei dat er geen probleem was toen hij van 1996 tot 2013 directeur-generaal was, maar dat hij uit de pers en verklaringen van de vakbonden verneemt dat er heel wat problemen zijn (burn-out, ongewenst gedrag). Hij verwachtte dat de analyse van de psychosociale risico's uitgevoerd door de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk Arista nog meer pijnpunten aan het licht zou brengen.

Op 17 februari 2016 hebben we een eerste brief gericht tot de voorzitter van de bijzondere commissie met de vraag of we de analyse konden ontvangen. We hebben toen ook een amendement ingediend met het oog op het debat van 11 april 2016. Tijdens de bespreking van het amendement verklaarde de voorzitter dat hij enkel weet had van het verslag over de taxidiensten. Ik ben ervan overtuigd dat hij van goede wil was en dat hij ons alle informatie heeft bezorgd waarover hij beschikte. We vragen ons af of hij wel alle informatie heeft ontvangen.

Die studie was beschikbaar tijdens de werkzaamheden van de commissie, want de drie vakbonden hadden tijdens het basisoverlegcomité van 17 september 2015 een analyse van de psychosociale risico's van bepaalde directies gevraagd. In oktober 2015 zou de secretaris-generaal van Brussel Mobiliteit een bestelbon voor

M. Boris Dilliès (MR).- Ce sujet est extrêmement important, puisque le rôle de cette commission consiste précisément à suivre les recommandations de la commission spéciale tunnels. Cette commission est un fait sans précédent dans l'histoire de ce parlement. Bien entendu, l'objectif que nous visons tous est de faire en sorte que cette commission ait servi à quelque chose, qu'il ne s'agisse pas d'un rapport de plus parmi d'autres dans une armoire et que nous puissions nous retrouver dans le suivi absolument chaotique en matière d'entretien des tunnels - et c'est un euphémisme - réalisé au cours de ces dernières années.

À l'issue de cette commission relative à l'état des tunnels, quinze recommandations ont été votées à l'unanimité. L'une d'entre elles concernait la mise en place d'un audit externe et stratégique financier de Bruxelles Mobilité. Nous avions insisté sur le fait que notre parlement puisse demander à la Cour des comptes de réaliser un audit d'une telle importance. Il n'est pas banal que toute une administration soit auditée. Je constate que cet audit a été confié à un bureau d'études externe qui aurait entamé l'analyse à la fin du mois d'août. Je pense que l'expertise de la Cour des comptes est nécessaire et complémentaire à l'audit qui a été lancé dès lors que cet audit est bien entendu faisable.

En outre, nous avons eu connaissance de cette enquête d'Arista (mentionnée par mon collègue, M. Loewenstein), durant la commission spéciale. Nous avions d'ailleurs à plusieurs reprises réclamé de l'obtenir durant la commission. Le 17 février 2016, l'ancien directeur général de Bruxelles Mobilité, qui a donc dirigé cette administration de 1996 à 2013, avait déclaré lors de son audition : "Bruxelles Mobilité est aujourd'hui en mauvais état. Je n'ai jamais connu de problèmes lorsque j'étais directeur général de 1996 à 2013, mais il ressort de la presse et des déclarations des syndicats qu'il existe depuis lors un profond malaise (burn-out, harcèlement). Les mots ne sont pas de moi. L'analyse des risques psychosociaux conduite par le service externe de prévention et de protection (SPMT) Arista devrait en révéler davantage".

Le 17 février 2016, nous avons adressé un premier courrier au président de la commission spéciale afin d'obtenir cette analyse et inscrit un

een risicoanalyse hebben ondertekend met een forfait van 108 uren voor de analyse, tegen 105 euro per uur. Naar verluidt lag het forfait uiteindelijk drie keer hoger.

In januari 2016 zou het rapport voorgelegd zijn aan de huidige secretaris-generaal van Brussel Mobiliteit, dus nog voor onze fractie naar de analyse vroeg. Op 17 maart 2016 zou de voorstelling van het verslag aan de vakbonden uitgesteld zijn tot 20 april 2016. Op 20 april werd dan uiteindelijk het vernietigende risicoanalyse-verslag over de directie van Brussel Mobiliteit voorgesteld.

Welk adviesbureau werd aangesteld om de analyse uit te voeren? Kunnen we het bestek ontvangen? Hoeveel heeft de audit gekost? Wanneer moet Arista de resultaten van het onderzoek indienen? In welke mate kunnen de commissie- en parlementsleden hierover beschikken? Waarom ontving de commissievoorzitter de studie niet? Welke maatregelen heeft Brussel Mobiliteit genomen, toen bleek dat het verslag vernietigend was voor haar directie en de vinger legde op heel wat problemen?

amendement dans le cadre du débat le 11 avril 2016.

Lors de la discussion sur cet amendement, le président de la commission a déclaré de bonne foi que le seul rapport dont il avait connaissance concernait uniquement le service des taxis. Je suis profondément convaincu de sa bonne foi et qu'il nous a délivré les informations qui lui avaient été communiquées. Il subsiste toutefois certains éléments qui nous font douter sur le fait que les informations lui avaient bien été transmises dans leur intégralité.

Cette étude était déjà disponible lors des travaux de notre commission puisque le 17 septembre 2015, lors d'un comité de concertation de base, les trois organisations syndicales avaient demandé une analyse des risques psychosociaux pour certaines directions de l'administration et des mesures de remédiation. Ce point avait été approuvé.

En octobre 2015, un bon de commande aurait été signé par le secrétaire général de Bruxelles Mobilité afin de réaliser cette analyse des risques. Un forfait de 108 heures pour l'analyse au coût de 105 euros de l'heure aurait été conclu. Ce forfait aurait été triplé.

En janvier 2016, le rapport aurait été présenté à l'actuel secrétaire général de Bruxelles Mobilité, soit avant que mon groupe politique réclame cette étude. Le 17 mars 2016, la présentation du rapport aux organisations syndicales aurait été reportée au 20 avril 2016. Le 20 avril dernier, il y a eu la présentation du rapport de l’analyse des risques accablant notamment la direction de Bruxelles Mobilité sur sa gestion.

Pourriez-vous nous communiquer le nom du bureau d'études désigné afin de réaliser l'audit de Bruxelles Mobilité ainsi que le cahier des charges imposé ? Quel est le coût de l'audit ainsi que le délai prévu pour la remise de conclusions de l'enquête d'Arista ? Dans quelle mesure les membres de la commission et du parlement peuvent-ils en disposer ? Pourquoi l'étude n'a-t-elle pas été transmise au président de la commission ? Quelles mesures ont-elles été prises par Bruxelles Mobilité à la suite de cette enquête dès lors que le rapport était accablant et pointait de nombreux dysfonctionnements ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Op 29 april 2016 werden in de plenaire vergadering de aanbevelingen van de bijzondere commissie over de staat van de tunnels goedgekeurd, maar niet unaniem zoals hier gezegd werd. Er werden vijftien aanbevelingen geformuleerd, waaronder een externe audit van Brussel Mobiliteit. De N-VA was vanaf het begin van de grote problemen in de tunnels vragende partij voor een dergelijke audit en hoopt dat de eerste resultaten ervan ondertussen beschikbaar zijn.

De andere aanbevelingen hebben te maken met de nieuwe procedures voor het beheer en de inspectie van de tunnels en ook de transparantie in de studies. Blijkbaar moest die laatste vraag worden geschrapt. Het overmaken van die studies is nochtans een aspect dat we in de gaten moeten houden.

Hoe zit het met de audit van Brussel Mobiliteit? Wanneer zal die rond zijn? Hoeveel heeft ze gekost? Zijn er ondertussen al aanpassingen gebeurd in de werking van Brussel Mobiliteit?

Heeft die dienst ook een document met haar doelstellingen? Ik heb in de tunnelcommissie een vraag over de doelstellingen gesteld. Ik had dat document in handen, maar blijkbaar bestond het officieel niet. Het is heel eigenaardig dat een oppositiepartij een document heeft dat niet bestaat voor de meerderheid. Meestal is het omgekeerde het geval. Hoe zit het daarmee? Zijn die doelstellingen opnieuw vastgesteld? Het is toch belangrijk dat de administratie weet wat de prioriteiten zijn, welke richting ze moet uitgaan en wat ze moet bereiken.

Hoe zit het met de nieuwe procedures voor het beheer van de tunnels? Zijn de inspecties intussen gesystematiseerd? Welk computerprogramma wordt gebruikt? Hoe ziet het systeem eruit? Welke externe en internationaal erkende firma's voeren de controles uit?

Is er intussen al een schatting gemaakt van de waarde van de tunnels en bruggen en van de minimumkosten voor het jaarlijks onderhoud ervan?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter pour son interpellation jointe.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Les quinze recommandations de la commission spéciale tunnels ont été approuvées en séance plénière du 29 avril 2016. La N-VA espère que les premiers résultats de l'audit externe de Bruxelles Mobilité qui a été commandé, et qu'elle préconisait dès le début des incidents dans les tunnels, sont déjà disponibles.*

Quand l'audit de Bruxelles Mobilité sera-t-il bouclé ? Quel est son coût ? Le fonctionnement de Bruxelles Mobilité a-t-il déjà été adapté en conséquence ?

Ce service a-t-il redéfini ses objectifs dans un document officiel qui fixe ses priorités et son cap ?

Quid des nouvelles procédures de gestion des tunnels, de la systématisation des inspections et du programme informatique utilisé ? Quelles sociétés externes disposant d'un agrément international effectuent les contrôles ?

La valeur des tunnels et des ponts et des coûts minimaux de leur entretien annuel a-t-elle déjà été estimée ?

Quand les travaux des tunnels Stéphanie et Montgomery seront-ils réceptionnés ? Pour quel coût ? Où en sont les projets de rénovation d'autres tunnels prioritaires : Léopold II, Trône, Porte de Hal, Rogier, Reyers, Georges Henri, Pacheco et Tervueren ?

Le financement des tunnels Léopold II et Belliard passe-t-il par des contrats DBM (Design, Build, Maintain) ou des contrats DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) ?

Un plan d'urgence existe-t-il déjà pour les tunnels ?

Hoe zit het met de werkzaamheden aan de Stefania- en de Montgomerytunnel? Wanneer worden de werken opgeleverd? Hoeveel hebben ze gekost? Hoever staan de renovatieplannen voor de andere prioritair te behandelen tunnels: Leopold II, Troon, Hallepoort, Rogier, Reyers, Georges Henri, Pacheco en Tervuren?

De financiering van de Leopold II-tunnel en de Belliardtunnel was nog onduidelijk. Gaat het om DBM- (Design, Build, Maintain) of DBFM-contracten (Design, Build, Finance, Maintain)?

Is er ondertussen al een rampenplan voor de tunnels?

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Het wekt inderdaad verbazing als we in de pers lezen dat de directeur van Brussel Mobiliteit klaagt over een personeelstekort, terwijl er tot nu toe nog geen concreet nieuws over de doorlichting kwam.*

Een ander op zijn minst opmerkelijk te noemen element dat de tunnelcommissie aan het licht bracht, is dat Brussel Mobiliteit zelfs niet in staat is een organigram voor te leggen. Dat soort zaken vind ik bijzonder verontrustend, zeker omdat niets erop wijst dat Brussel Mobiliteit wordt hervormd of dat tenminste de juiste diagnose werd gesteld.

Het is toch opmerkelijk dat een directeur-generaal die zes maanden geleden geen organigram van zijn organisatie had, nu meer personeel komt vragen. Weet hij zelf wel waar die mensen nodig zijn?

Eens te meer zal blijken dat de resultaten van Brussel Mobiliteit niet aan de verwachtingen beantwoorden. Zitten de juiste personen met de juiste kwalificaties op de juiste plaatsen? Is er te weinig personeel, of beschikt het niet over de juiste vaardigheden? Zijn de ambtenaren van Brussel Mobiliteit zich ervan bewust dat de standpunten die zij moeten verdedigen, op zijn minst met het beleid van het gewest moeten overeenstemmen?

Er blijven nog heel wat vragen onbeantwoord. Een

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Monsieur le ministre, je ne vais pas revenir sur le rôle révélateur de l'affaire des tunnels et sur les éléments qui ont conduit la commission à demander un audit de Bruxelles Mobilité. Néanmoins, comme M. Loewenstein l'a fait remarquer, il est assez surprenant de prendre connaissance, dans la presse, des réclamations du directeur de Bruxelles Mobilité qui se plaint de manquer de personnel alors qu'on n'a jusqu'à présent pas eu de nouvelles concrètes de cet audit.

Autre élément pour le moins interpellant également relevé à l'occasion de la commission spéciale tunnels, c'est que l'administration de la mobilité de cette Région n'a même pas été capable de nous fournir un organigramme. Je reste donc extrêmement inquiète quand je vois ce genre de sortie dans la presse, sans disposer d'éléments permettant de penser que Bruxelles Mobilité est en voie de rénovation ou qu'en tous cas, les bons diagnostics ont été posés.

Nous découvrons, aujourd'hui, tout à coup, les propos du directeur général de Bruxelles Mobilité qui nous dit avoir besoin de plus de personnel alors qu'il y a six mois, il n'était pas capable de fournir un organigramme ! Réclamer du personnel est une bonne chose, mais il est quand même légitime de se demander dans quel but.

doorlichting van Brussel Mobiliteit is echt noodzakelijk.

Zijn de werkwijze en de vragen die aan Arista en het accountantskantoor werden gesteld relevant?

L'interpellation suivante va une fois de plus mettre en lumière les difficultés dans les résultats de Bruxelles Mobilité par rapport à ce qu'on peut en attendre. Les bonnes personnes avec les bonnes qualifications sont-elles aux bons postes ? S'agit-il d'un problème de quantité ou de qualité en matière d'adéquation des compétences aux besoins ? Les fonctionnaires de Bruxelles Mobilité sont-ils au courant ou conscients de ce que les positions qu'ils doivent défendre, que ce soit dans les actes qu'ils posent ou dans leurs propos, doivent au minimum être en adéquation par exemple avec la politique régionale ?

Toute une série de questions se posent. Il est donc très particulier qu'on soit tout à coup confrontés à une demande en termes de quantité via la presse alors que ces questions, qui mériteraient très franchement de recevoir réponse à travers un audit, sont toujours pendantes.

J'aimerais bien vous entendre à ce sujet ainsi que sur la suite des opérations. La méthodologie et les questions qu'on a posées à Arista et au cabinet d'audit sont-elles bien nécessaires ou ne répondent-elles qu'à une partie des interrogations relatives à une administration qui n'a quand même pas l'air en très bonne forme ?

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Wij wachten op de resultaten van de audit. Wij zijn benieuwd om te vernemen welke aanbevelingen die in de commissie en het parlement werden gedaan door de minister zijn uitgevoerd.

De directeur van Brussel Mobiliteit vraagt vijftig extra personeelsleden. Zal de audit daarover oordelen?

Onlangs kondigde de minister de oprichting aan van een bijzonder interventieteam dat bij spoedgevallen in de tunnels moet optreden. In een antwoord meldde de minister dat dat team zich uitsluitend met de tunnels zou bezighouden. Uit hoeveel mensen bestaat het team? Draait het daarmee op volledige capaciteit of is het mogelijk dat het taken van het onderbezette Brussel Mobiliteit op zich neemt?

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Nous attendons les résultats de l'audit et sommes curieux de savoir quelles recommandations le ministre a déjà mises en œuvre.*

L'audit se prononcera-t-il sur les 50 membres supplémentaires de personnel demandés par le directeur de Bruxelles Mobilité ?

Combien de membres compte l'équipe d'intervention spéciale tunnels dont le Ministre a récemment annoncé la création ? Fonctionne-t-elle ainsi à pleine capacité ou peut-elle assurer certaines tâches de Bruxelles Mobilité qui est en sous-effectif ?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Bij Brussel Mobiliteit werken goede ambtenaren, al lijdt het geen twijfel dat er problemen zijn met de werking van die dienst.*

Dat is niet nieuw. Toen ik voor het eerst minister was, liet ik Brussel Mobiliteit doorlichten. Vervolgens stelde ik een change manager aan en werkte ik een procedure uit om de werking van de administratie te verbeteren. In 2009 was ik minister af.

Toen ik in 2014 terugkeerde in de regering, had Brussel Mobiliteit een nieuwe directeur-generaal en een nieuwe personeelsformatie. Ik ging ervan uit dat de aanbevelingen uit het rapport werden opgevolgd en dat de situatie verbeterd was. Na verloop van tijd bleek echter dat er problemen zijn met de organisatie en de bedrijfscultuur van Brussel Mobiliteit.

Daarom liet ik een eerste studie over een reorganisatie van Brussel Mobiliteit uitvoeren. Ik vind echter dat die niet volstond. De tunnelcommissie vroeg overigens om een doorlichting en stelde voor om het Rekenhof te contacteren. Het Rekenhof liet echter weten dat het niet bevoegd is om Brussel Mobiliteit door te lichten. Ik heb dan ook voor er een externe doorlichting gekozen.

Daarvoor moest ik uiteraard een openbare aanbesteding uitschrijven.

De studie over het macrogedeelte van de doorlichting werd door PricewaterhouseCoopers (PwC) uitgevoerd. Ernst & Young kreeg de diepgaande externe doorlichting toegewezen en voert die momenteel uit. Ik hoor dat het bedrijf zich zeer nauwgezet op die taak toelegt.

Gelukkig verloopt de samenwerking tussen de ambtenaren van Brussel Mobiliteit en de externe auditeurs in een positieve sfeer. Dat is belangrijk, aangezien het de bedoeling is om de werking van Brussel Mobiliteit te verbeteren. Ik verwacht de conclusies van de externe audit in de loop van de volgende weken.

De auditoren hebben ervaring met doorlichtingen

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

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles Mobilité compte de bons fonctionnaires, même si chacun admet que cette administration connaît des problèmes de fonctionnement.

Le constat n'est pas nouveau. Lors de ma première prise de fonction, déjà, j'avais commandé un audit de Bruxelles Mobilité, dont M. Moureau était encore le directeur général. Un "change manager" avait été nommé et une procédure avait été élaborée pour améliorer le fonctionnement de l'administration. En 2009, j'ai quitté ma fonction.

En 2014, lorsque j'ai repris mon poste de ministre, un nouveau directeur général et un nouveau cadre avaient été nommés. Je suis donc parti du principe que les recommandations du rapport avaient été mises en œuvre et que la situation s'était améliorée. Au fil du temps, nous avons cependant identifié des problèmes d'organisation et de culture d'entreprise au sein de Bruxelles Mobilité, comme dans d'autres administrations régionales. Le dossier des tunnels n'aura fait que les mettre en lumière. Personne ne les nie d'ailleurs, au gouvernement comme au parlement.

Pour cette raison, une première étude a été réalisée sur la manière de réorganiser Bruxelles Mobilité. Pour moi, toutefois, cela ne suffisait pas. La commission spéciale sur les tunnels a d'ailleurs demandé un audit et suggéré de contacter la Cour des comptes. Or, son premier auditeur est clair : la cour ne veut et ne peut le faire, car cela n'entre pas dans son champ de compétences. Nous avons donc opté pour un audit externe.

Par conséquent, vu le refus de la Cour des comptes, nous avons dû lancer un marché public pour désigner un bureau d'audit externe. Cette procédure est en cours.

L'étude sur la partie macro de l'audit a été menée par PricewaterhouseCoopers (PwC). L'audit externe approfondi attribué à Ernst & Young est en cours actuellement. Les échos montrent qu'ils s'attèlent à la tâche très sérieusement.

Je suis heureux de constater que la collaboration entre les agents de Bruxelles Mobilité et les auditeurs externes se déroule dans un esprit positif.

van mobiliteitsdiensten in meerdere steden. Ze kregen dan ook de opdracht om zich te laten inspireren door de werking van andere mobiliteitsdiensten.

De regering keurde het organigram unaniem goed. Nu wil ik weten hoeveel medewerkers er objectief gezien nodig zijn om Brussel Mobiliteit goed te laten functioneren. Dat is de eerste stap op microniveau. Het vereiste aantal ambtenaren wordt bepaald op basis van andere diensten in andere steden.

In een tweede stap wordt beoordeeld of de directeurs bij Brussel Mobiliteit capabel zijn om de verschillende directies te leiden.

Zodra de regering de resultaten van de doorlichting ontvangt, moet ze die analyseren en goedkeuren. Ik ben van plan om de aanbevelingen te volgen. Vervolgens komen de auditors de inhoud aan het parlement uitleggen, ook de fundamentele kwesties in verband met de werking van Brussel Mobiliteit.

Ik wil transparantie en iedereen wenst dat Brussel Mobiliteit goed werk levert.

De opdracht werd na een procedure zonder voorafgaande oproep tot mededinging aan Ernst & Young toegekend omdat er een bedrag van minder dan 85.000 euro mee gepaard gaat.

Er werden vragen gesteld over het rapport. Ik vind dat ik me niet moet uitspreken over de verklaringen van de directeur-generaal. De tunnelcommissie is trouwens klaar met haar werk. In het rapport werden de professionele relaties tussen de ambtenaren en personen uit de privésector toegelicht. Dat belangt veeleer staatssecretaris Laanan aan. Ik wil geen olie op het vuur gooien en kijk liever naar de toekomst.

De doorlichting zal het mogelijk maken om de vraag naar extra personeel objectief te evalueren. Het kan dat er bij bepaalde diensten te veel en bij andere te weinig ambtenaren zijn, maar we moeten eerst een objectief beeld van de situatie krijgen, want anders zal niet iedereen de hervormingen aanvaarden.

Ik vind de uitspraken van de directeur-generaal van Brussel Mobiliteit wel nogal vreemd,

Cela m'apparaît important, puisqu'au final, la volonté est d'améliorer le fonctionnement de Bruxelles Mobilité. J'espère que nous aurons la conclusion de cet audit externe dans les prochaines semaines.

Les auditeurs spécifiquement chargés de cet audit ont l'expérience d'audits d'autres services de mobilité dans plusieurs villes. S'inspirer d'une manière ou d'une autre du fonctionnement des services de mobilité d'autres villes faisait en effet partie de la mission.

L'organigramme a été unanimement approuvé par le gouvernement. Je veux maintenant objectivement - et pas subjectivement - savoir de combien de personnes nous avons besoin dans tel ou tel service pour que Bruxelles Mobilité fonctionne correctement. Il s'agit du premier volet au niveau micro. Le nombre d'agents ou de fonctionnaires nécessaires sera donc déterminé en référence à d'autres services dans d'autres villes.

Le deuxième volet consistera à juger la capacité des personnes exerçant des fonctions de direction au sein de Bruxelles Mobilité à gérer le fonctionnement des différentes directions et sous-directions.

Dès la réception de l'audit, le gouvernement devra l'analyser, mais j'ai la ferme intention de l'exécuter. Lorsque l'audit sera validé par le gouvernement, les auditeurs viendront en expliquer le contenu au parlement, en abordant les questions fondamentales liées au fonctionnement de Bruxelles Mobilité.

Je veux la transparence. Tous - citoyens, communes, associations, parlementaires, gouvernement, ministres ou entrepreneurs - souhaitent un fonctionnement exemplaire de cette administration.

Cette mission a donc été attribuée à Ernst & Young, selon une procédure négociée sans publicité (à hauteur de moins de 85.000 euros), ce qui nous a permis d'aller plus vite.

Des questions ont été posées sur ce rapport. J'estime pour ma part ne pas avoir à juger les déclarations du directeur général. La commission spéciale sur les tunnels a d'ailleurs clôturé ses travaux. Il s'agissait d'un rapport sur les relations de travail entre des agents et des personnes du

aangezien hij weet dat de doorlichting nog aan de gang is. Misschien heeft hij ze er zomaar uitgeflapt.

Er werd personeel van de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) en van Egis gedetacheerd om de problemen met de tunnels aan te pakken. Sindsdien is er heel wat gebeurd. Het renovatieprogramma voor de tunnels dat de regering goedkeurde, loopt, net als de inspecties en de herstellingen die nodig zijn binnen de verlengde contracten.

Ik werk aan een nieuw contract voor de inspectie van de tunnels en andere infrastructuur in het Brussels Gewest. Begin deze week zou de analyse van de offertes van start zijn gegaan. Het huidige contract loopt ondertussen nog tot het einde van het jaar.

In de parlementaire documenten vindt u meer informatie over de maatregelen voor een beter beheer van de tunnels. Er is echter nog veel werk aan de winkel. Ik laat onderzoeken welk instrument het best is voor het beheer van het wegennetwerk.

Elk incident geeft aanleiding tot een inspectie en een rapport. Daardoor zijn de tunnels af en toe gesloten. De controles worden gevalideerd door Seco en Socotec, twee bedrijven die op Europees niveau erkend zijn.

(verder in het Nederlands)

In 2015 was er een codering van vaste activa die heeft geleid tot een netto boekhoudkundige waarde van afgerond 580 miljoen euro. De jaarlijkse kostprijs van het onderhoud van de tunnels komt afgerond op 5 miljoen euro in 2015 en op 1,7 miljoen euro in 2016 tot en met april. Dat bedrag zal dus nog toenemen.

Wat betreft de civieltechnische werkzaamheden zijn de bedragen die in 2015 werden besteed op de basisallocatie gewijd aan onderhoudswerkzaamheden de volgende: afgerond 1,2 miljoen euro voor het onderhoud van de tunnels en bruggen, 1,9 miljoen euro voor voegen en afdichtingen van waterdichtheid en 1,4 miljoen euro voor de onderhoudsopdracht van de relingen en van de vangrails.

In verband met de Stefania- en Montgomerytunnels

secteur privé. Ce rapport intéresse surtout Mme Laanan, secrétaire d'État à la fonction publique. J'estime qu'il ne me revient pas d'alimenter la polémique à ce propos et il me semble plus important de regarder vers l'avenir.

L'audit en cours va objectiver les demandes. Il est possible qu'il y ait trop de fonctionnaires dans certains services et pas assez dans d'autres. Il faut cependant objectiver les demandes, de manière à ce qu'elles soient acceptées par tout le monde.

Les déclarations du directeur général me semblent un peu bizarres, puisque l'audit est en cours et qu'il est au courant de sa tenue. Parfois, il arrive que des personnes s'expriment sans crier gare, mais il faut attendre le résultat de l'audit.

Pour les tunnels, du personnel a été détaché de la DITP et d'Egis. Depuis, beaucoup de choses ont été achevées, comme le démontrera le rapport de suivi. Le programme de rénovation des tunnels approuvé par le gouvernement est en cours actuellement, y compris les inspections et réparations qui apparaissent nécessaires dans la limite des contrats qui sont prolongés.

Un nouveau contrat est actuellement en cours pour inspecter les tunnels, mais également pour tous les ouvrages d'art de la Région. Selon mes informations, l'analyse des offres pour ce marché a débuté la semaine dernière. Dans l'intervalle, le contrat en cours se prolonge jusqu'à la fin de l'année.

J'ai déjà eu l'occasion de vous énumérer les mesures prises par l'administration pour mieux gérer les tunnels. Je vous renvoie sur ce point aux documents parlementaires. Toutefois, il reste beaucoup de choses à faire. Une analyse est en cours sur l'outil de travail qui sera utilisé pour la gestion du réseau routier.

Chaque incident donne lieu à une inspection et un rapport, ce qui explique les fermetures occasionnelles des tunnels. Ces contrôles sont validés par Seco et Socotec, deux sociétés reconnues à l'échelon européen.

(poursuivant en néerlandais)

En 2015, la codification d'immobilisations a entraîné une valeur comptable nette arrondie à

heeft de regering woord gehouden. De Stefaniatunnel is heropend voor de start van het schooljaar. Het werk is nog niet gedaan. Het opnieuw openstellen van de tunnel was de prioriteit, maar ook de esthetiek zal in de komende maanden worden verbeterd. De kostprijs bedraagt momenteel 7,2 miljoen euro, namelijk 1,6 miljoen euro voor de elektromechanische uitrustingen en 5,6 miljoen euro voor de civieltechnische werkzaamheden.

(verder in het Frans)

Er zijn nog enorm veel infrastructuurwerken nodig. Ik heb het niet over kleine herstellingen, maar noodzakelijke werken waar veel tijd in kruipt, zeker in een stedelijke omgeving.

Soms krijg ik te horen dat het in landen als China allemaal veel sneller gaat. De Chinezen schakelen daarvoor echter hun leger in en organiseren indien nodig volksverhuizingen. Zulke praktijken passen wij hier niet toe.

Ik heb alles in het werk gesteld om de werken aan de Stefaniatunnel en de Montgomerytunnel op tijd klaar te krijgen. Voor de Stefaniatunnel is dat gelukt. Met de Montgomerytunnel kan het ook nog. Uit voorzorg en om nieuwe werken over tien of twintig jaar te voorkomen is het beter de Dietrichbrug meteen ook aan te pakken. Daardoor duurden de werken drie weken langer, maar het tijdschema wordt nageleefd. Als er zich geen onverwachte problemen voordoen, kan de tunnel tegen het einde van het jaar weer opengaan.

(verder in het Nederlands)

Het bedrag voor de civieltechnische werkzaamheden loopt op tot 2,3 miljoen euro en de mechanische werkzaamheden worden geschat op 1,8 miljoen euro. Dat betekent dus een totaalbedrag van meer dan 4 miljoen euro.

(verder in het Frans)

Na de afbraak van het Reyersviaduct verklaarde de inspectie dat vier van de vijf tunnels van het Reyerscomplex dringend gerenoveerd moeten worden. Die werken worden voorbereid. Alle tunnels in het complex worden de komende twee jaar aangepakt, met uitzondering van de tunnel naar het stadscentrum, die pas in 2021-2022 wordt 580 millions d'euros. Le coût d'entretien annuel des tunnels revient à quelque 5 millions d'euros en 2015 et à 1,7 million d'euros en 2016 jusqu'au mois d'avril inclus.

S'agissant des ouvrages de génie civil, les montants suivants de l'allocation de base ont été consacrés aux travaux d'entretien : environ 1,2 million d'euros pour l'entretien des tunnels et des ponts, 1,9 million d'euros pour les étanchéités et 1,4 million d'euros pour l'entretien des balustrades et rails de sécurité.

Concernant les tunnels Stéphanie et Montgomery, le gouvernement a tenu parole. Le tunnel Stéphanie a rouvert avant le début de l'année scolaire, bien que les travaux, ceux d'ordre esthétique notamment, ne soient pas terminés. Le coût s'élève actuellement à 7,2 millions d'euros, soit 1,6 million d'euros pour les équipements électromécaniques et 5,6 millions d'euros pour les ouvrages de génie civil.

(poursuivant en français)

Certains sont allés sur place et l'ont compris, mais je le répète une fois encore : le travail civil en termes d'infrastructures est énorme. Il suffit de passer par le rond-point Montgomery ou par le boulevard Reyers pour constater l'ampleur des travaux que nous sommes obligés de réaliser. Il ne s'agit pas de petites réparations, mais de travaux essentiels qui prennent du temps, surtout en milieu urbain.

Parfois, certains m'envoient via Facebook des informations sur ce qui se passe en Chine ou dans d'autres pays qui peuvent soi-disant tout faire plus rapidement. La Chine recourt à l'armée. On y déplace les populations sur de longues distances si c'est nécessaire. Ce n'est pas le genre de pratique coutumière dans notre démocratie.

Pour le tunnel Stéphanie notamment, nous avons travaillé au maximum comme pour le tunnel Montgomery. Pour le premier, nous avons tenu parole. Pour le second, nous sommes toujours dans les temps puisque, comme nous l'avons expliqué, par mesure de précaution et pour éviter que dans les dix ou vingt prochaines années, on ne doive rouvrir, il était plus pratique de faire le pont Dietrich en même temps. Ces travaux ont pris trois semaines de plus, mais il était préférable de les

opgeknapt.

Het is onmogelijk om de heraanleg van de Reyerslaan uit te voeren zoals die oorspronkelijk gepland was, omdat het verkeer tijdens de werkzaamheden moet worden omgeleid. Het Reyerscomplex vormt een ingewikkeld geheel. De afdekplaten van alle tunnels moeten worden verwijderd en vervolgens opnieuw gelegd.

Ik zal niet ontkennen dat er een structureel gebrek aan onderhoud was, maar het wordt ook steeds duidelijker dat er bij de bouw van de tunnels minderwaardig materiaal werd gebruikt en dat de constructiemethode verre van ideaal was. Het gevolg is dat we nu al die tunnels moeten renoveren.

Naar aanleiding van de werkzaamheden worden de toegangen van de tunnels smaller gemaakt. Er loopt weliswaar nog een milieu-effectenonderzoek, maar de toegangen tot de Reyerstunnel zullen dus zeer waarschijnlijk smaller worden, zodat er bovengronds meer ruimte is voor de heraanleg van de Reyerslaan.

De Brusselaars staan duidelijk achter dat plan. Mobiliteit ligt vaak gevoelig, maar in dit geval begrijpen ze dat het niet anders kan. De werkzaamheden zullen enkele jaren duren, maar daarna zal het Brussels Gewest in elk geval goede tunnels en een stadsboulevard die naam waardig hebben.

Het tijdschema voor de renovatiewerken wordt nageleefd. De eerste fase van de werkzaamheden om de Rogiertunnel waterdicht te maken, is afgerond. Volgende zomer volgt het tweede deel. Begin volgend jaar start de volledige renovatie van de Hallepoorttunnel.

(verder in het Nederlands)

De rampenplannen voor de tunnels vallen niet onder mijn bevoegdheid, maar via de hoge ambtenaar onder die van de minister-president. Brussel Mobiliteit heeft er wel al meermaals op aangedrongen dat de hoge ambtenaar, samen met de politie en de brandweer, die plannen eindelijk opmaakt.

Sinds 2011 bestaat er een algemeen interventie- en veiligheidsplan voor de wegentunnels, dat is réaliser aujourd'hui. Le calendrier est toujours respecté, cela signifie que pour la mi-décembre ou en tous cas avant la fin de l'année, le tunnel doit pouvoir être rouvert, sauf événement imprévu.

(poursuivant en néerlandais)

Le montant des ouvrages de génie civil atteindra 2,3 millions d'euros et les équipements mécaniques sont estimés à 1,8 million d'euros, soit plus de 4 millions d'euros au total.

(poursuivant en français)

Vous avez aussi certainement entendu qu'après la démolition du viaduc Reyers, qui réjouit d'ailleurs tous les habitants du quartier, l'inspection des tunnels a révélé que sur les cinq tunnels qui composent le complexe Reyers, quatre sont en très mauvais état et doivent être rénovés en priorité. Le chantier est en cours de préparation. Tous les tunnels du complexe Reyers, à l'exception de celui en direction du centre, dont la rénovation peut être reportée à 2021-2022, seront rénovés dans les deux ans à venir.

Par conséquent, il est impossible de procéder au réaménagement provisoire du boulevard Reyers tel qu'initialement prévu, car nous avons besoin de l'espace pour organiser des déviations durant les travaux. Reyers est un ensemble complexe et il faut démolir les toitures de tous les tunnels avant de les reconstruire.

Les échos qui me reviennent font certes état d'un manque d'entretien structurel que je ne cherche pas à nier, mais il apparaît également de plus en plus clairement que le matériel utilisé lors de la construction des tunnels et la manière dont les travaux ont été menés étaient loin d'être parfaits, pour parler en termes diplomatiques. Cette combinaison de facteurs nous oblige aujourd'hui à les remplacer.

Nous allons aussi en profiter pour rétrécir les trémies d'entrée. Un rapport d'incidences environnementales est en cours, mais tout indique, comme le souhaitent d'ailleurs la commune de Schaerbeek et le comité de quartier, que nous allons vers un rétrécissement des entrées vers le tunnel Reyers, afin d'avoir plus d'espace en voirie pour bien réaménager le boulevard Reyers.

aangevuld met specifieke maatregelen voor de NAVO-, Leopold II- en Belliardtunnel. Dat algemene interventie- en veiligheidsplan wordt op dit ogenblik samen met de hulpdiensten geactualiseerd.

De plannen en de verbintenissen voor de programmatie van het meerjareninvesteringsplan lopen op dit ogenblik. In het gedetailleerde vooruitgangsrapport dat wij jaarlijks bekendmaken, zal ook daarover bericht worden.

Er werden veel inspanningen geleverd op het vlak van de bouwplaatscommunicatie. Bij de Stefania- en Montgomerytunnels hebben we lessen getrokken uit de communicatie. Er waren communiqués en bouwplaatsbezoeken. Er was een didactische uitleg en extra bewegwijzering. Er werden folders verspreid en alle info werd gemeld op de website en de Facebookpagina van Brussel Mobiliteit. Er was zowel specifieke communicatie als een brede mediacampagne.

Uiteraard is het belangrijk om in de toekomst nog meer te communiceren over werkzaamheden. Daarvoor heb ik een aparte studieopdracht uitgeschreven. Ook de Twitteraccount van Mobiris verstrekt meer informatie, maar opgelet: er is een valse en een echte account! We werken ook volop aan Break in, een systeem dat volgend jaar voltooid moet zijn, en we zorgen ervoor dat Digital Audio Broadcasting (DAB), digitale radiotechnologie, mogelijk wordt. De directeur-generaal van de RTBF is daar bijzonder opgetogen over.

(verder in het Frans)

Er is al heel wat ondernomen om de werking van Brussel Mobiliteit te verbeteren. Andere maatregelen, zoals opleidingen en reorganisaties, moeten het mogelijk maken om de teams beter te laten functioneren. Er moet een doorlichting plaatsvinden. Ik heb Brussel Mobiliteit verzocht om bepaalde opdrachten voorlopig uit te besteden.

Vier medewerkers van Egis bieden sinds april ondersteuning bij de werkzaamheden en twee andere verlenen steun van bij het bedrijf zelf. Bovendien werden medewerkers van andere directies overgeplaatst naar de cel die zich bezighoudt met de tunnels.

Nous avons constaté lors d'une grande réunion que la population soutient ce projet et le comprend. Les Bruxellois comprennent l'ampleur de la situation. Ce n'est pas toujours facile en termes de mobilité, mais ils comprennent qu'il n'y a pas d'autre issue. Ensuite, à ces deux ou trois années de chantier, succédera une longue période de tunnels en bon état et de boulevard urbain digne de ce nom.

Nous respectons le planning des travaux de rénovation. Nous avons déjà réalisé la première partie des travaux d'étanchéité du tunnel Rogier. L'été prochain, nous réaliserons la deuxième partie. Les délais ont donc été respectés.

Au début de l'année prochaine, nous commencerons les travaux du tunnel de la Porte de Hal. Le gouvernement a prévu sa rénovation complète. Les autres chantiers sont en cours de préparation. Vous constatez, Madame la présidente, que nous n'oublions pas notre travail. Nous poursuivons nos efforts. Comme nous, les fonctionnaires sont très sollicités, mais c'est notre mission.

(poursuivant en néerlandais)

Les plans d'urgence pour les tunnels ne relèvent pas de ma responsabilité mais bien de celle du haut fonctionnaire qui dépend du ministre-président.

Un plan général d'intervention et de sécurité existe depuis 2011 pour les tunnels routiers. Complété par des mesures spécifiques pour les tunnels OTAN, Léopold II et Belliard, il est en cours d'actualisation.

Les plans et engagements pour la programmation du plan d'investissement pluriannuel sont en cours et seront détaillés dans le rapport d'avancement annuel.

Des efforts ont été fournis pour améliorer la communication : communiqués, visites de chantier, explications didactiques, signalisation supplémentaire et dépliants. De plus, toutes les informations étaient disponibles sur le site web et la page Facebook de Bruxelles Mobilité ainsi que sur le compte Twitter de Mobiris. J'ai également décidé de commander une étude en la matière.

Par ailleurs, l'élaboration du système Break in

De resultaten van de doorlichting zullen doorslaggevend zijn. Ik verwacht ze over enkele weken en zal ze u dan meedelen. De auditors kunnen ze ook in de commissie komen voorstellen. De regering zal op basis van hun bevindingen de nodige maatregelen nemen om Brussel Mobiliteit weer op het goede pad te brengen.

Er is nog heel wat werk in dit dossier, dat bovenop de andere lopende dossiers in verband met de openbare ruimte komt. Aan de Ninoofsepoort zijn er bijvoorbeeld bijkomende werken nodig om eerder begane fouten recht te zetten. Ook daar wordt in de doorlichting rekening mee gehouden.

De coördinatie van de werkzaamheden is uiterst belangrijk. Het tunneldossier is niet het enige mobiliteitsdossier. Bij alle werkzaamheden zijn heel wat partners betrokken. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen verzet heel wat werk om alles in goede banen te leiden. Ze moet dan ook meer personeel kunnen krijgen en haar aanpak optimaliseren.

Vorig jaar werden alle werven op tijd of zelfs eerder dan gepland opgeleverd.

devrait être terminée l'année prochaine. Nous prenons aussi des mesures pour permettre l'utilisation de la radiotechnologie numérique, une initiative saluée par le directeur général de la RTBF.

(poursuivant en français)

Beaucoup reste à faire, mais bon nombre d'actions ont déjà été lancées pour améliorer le fonctionnement de Bruxelles Mobilité. D'autres mesures seront prises pour mieux gérer les équipes, telles qu'un programme de formation aux marchés publics et la réorganisation de la direction gestion et entretien. Nous avons besoin d'un audit. Entre-temps, j'ai demandé à Bruxelles Mobilité d'externaliser certaines de ses missions.

Dans le cadre du marché d'assistance à la maîtrise d'ouvrage confié à Egis, quatre collaborateurs de cette société sont présents de manière permanente depuis avril et deux sont en appui au siège de ladite société. En outre, des collaborateurs ont été transférés des autres directions vers la cellule tunnels.

Quoi qu'il en soit, les résultats de l'audit seront cruciaux. Nous les recevrons dans quelques semaines et ils vous seront communiqués. Les auditeurs pourraient d'ailleurs vous les présenter en commission. Sur la base de leurs conclusions, le gouvernement devra prendre les mesures nécessaires pour relancer Bruxelles Mobilité.

Ce dossier est loin d'être achevé, beaucoup reste à faire. Il s'ajoute aux nombreux autres dossiers relatifs à l'espace public qui sont en cours actuellement. Je songe notamment au dossier concernant la Porte de Ninove, pour lequel il a fallu procéder à des travaux supplémentaires afin de combler des erreurs commises. Ces éléments seront également repris dans l'audit.

La coordination des chantiers est essentielle. Le dossier des tunnels n'est pas l'unique dossier auquel la Région se consacre. Sibelga, Beliris, les communes, de nombreux partenaires sont impliqués dans ces travaux. La coordination est donc essentielle pour les réaliser. La commission des chantiers accomplit un travail considérable en ce sens. Il faudrait néanmoins pouvoir renforcer son personnel et optimiser sa méthode de travail.

Je puis néanmoins vous assurer que, l'an dernier, les délais des chantiers ont tous été respectés voire devancés, comme ce fut le cas pour le carrefour Janson, où les travaux ont été achevés une semaine avant l'échéance prévue.

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

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Het is jammer dat het Rekenhof zich onbevoegd verklaarde om Brussel Mobiliteit door te lichten, maar wij vertrouwen erop dat PwC et Ernst & Young goed werk zullen leveren en ons maatregelen zullen voorstellen om de werking van die instelling te verbeteren.*

Het verheugt mij dat u bereid bent om de doorlichting voor te stellen aan de bevoegde commissie.

Ik vermoed dat u voor de aanwerving van personeel in het kader van het investeringsplan nog wacht op de resultaten van de doorlichting?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- S'agissant de l'audit, il était essentiel de prendre contact avec l'organe indépendant qu'est la Cour des comptes, ce que vous avez fait. Cette dernière vous a indiqué que cette mission n'entrait pas dans son champ de compétences. J'en prends acte, mais je le regrette. Toutefois, si PwC et Ernst & Young proposent un audit de qualité, nous nous en contenterons et les mesures nécessaires pourront être prises pour améliorer le fonctionnement de Bruxelles Mobilité.

Je salue également votre souhait de transparence autour de cet audit et votre proposition de le présenter à notre commission. Il importe en effet que nous prenions pleinement connaissance des conclusions et recommandations des deux études.

S'agissant du volet recrutement lié au plan pluriannuel d'investissement dans les tunnels, j'imagine que vous attendez les résultats de l'audit ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Inderdaad. De doorlichting zal uitwijzen hoeveel personeelsleden er precies nodig zijn.*

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement a demandé de connaître les résultats de l'audit avant tout engagement de personnel. Nous devrons connaître précisément, avant la fin de l'année, le nombre d'agents à engager et les moyens de procéder rapidement à leur recrutement.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ik begrijp nog altijd niet waarom de directeur van Brussel Mobiliteit tijdens de bijzondere tunnelcommissie niet vermeld heeft dat er een analyse van de psychosociale risico's bij de algemene directie aan de gang was, ook al was het rapport nog niet gepubliceerd. Volgens mij had hij dat moeten zeggen, want hij was er ongetwijfeld van op de hoogte.*

U zegt dat wij niet naar het verleden, maar naar de toekomst moeten kijken. De geloofwaardigheid en de werking van onze instellingen staan echter op het spel. De leidinggevende ambtenaren van de Brusselse overheidsdiensten moeten zich loyaal

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Dernier point, je dois vous avouer mon malaise par rapport au défaut de transparence du directeur de Bruxelles Mobilité quant à la communication du rapport sur les risques psychosociaux au sein de la direction de Bruxelles Mobilité.

Alors que la demande avait été introduite par la commission spéciale sur les tunnels, il a donné au parlement une information biaisée. Même si le rapport pour la direction n'était pas encore publié, il ne pouvait pas ignorer qu'il était en cours de rédaction. Je pense qu'il était aussi de son devoir de le dire aux parlementaires, même si le rapport n'était pas communiqué. Or, il n'a précisé au

opstellen ten aanzien van de regering en het parlement.

parlement qu'il n'y avait qu'un rapport d'Arista qui concernait les taxis.

Nous ne pouvons pas fermer les yeux. Vous nous dites qu'il faut penser à l'avenir et ne pas regarder en arrière. Je pense que c'est important et qu'il en va de la crédibilité de nos institutions. Je ne vise pas du tout l'homme. Je vise la fonction et le fonctionnement de nos institutions. Un haut fonctionnaire du ministère de la Région a un devoir de loyauté vis-à-vis d'institutions telles que le gouvernement et le parlement. Il me semble important, dans le cadre de cette interpellation, de rappeler ce devoir élémentaire.

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

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

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).- Ik sluit mij aan bij de heer Loewenstein. Ook wij hadden graag de inhoud van het rapport van Arista gekend. De vorige algemeen directeur van Brussel Mobiliteit had het over een grote malaise, burn-outs en pesterijen. Hij zei dat de psychosociale risicoanalyse door Arista meer problemen aan het licht zou brengen. De inhoud van dat rapport is dus bijzonder belangrijk.*

Het is hallucinant dat de huidige directeur gezegd heeft dat het rapport enkel betrekking had op de directie Taxi's. Hij heeft bewust informatie achtergehouden voor de voorzitter en de leden van de bijzondere tunnelcommissie.

U zegt dat wij het verleden moeten laten rusten.

M. Boris Dilliès (MR).- Si M. Loewenstein évoque son malaise, le mien est encore plus grand. Concernant le directeur de Bruxelles Mobilité, si je ne vise pas l'homme, nous aimerions connaître le contenu du rapport d'Arista. Le prédécesseur du directeur général parle effectivement de "profond malaise, de burn-out, de harcèlement" et termine en disant que "l'analyse des risques psychosociaux conduite par le service Arista devra en révéler davantage". Le contenu de ce rapport est donc essentiel et c'est la moindre des choses qu'on sache ce qui se trouve dans ce rapport !

Il me semble également hallucinant de s'entendre confirmer qu'on ne parle pas que des taxis dans ce rapport. Cela révèle une dissimulation dans les informations transmises à M. Picqué qui présidait, de bonne foi, la commission : on ne lui a pas donné toutes les informations et, par ricochet, il en est de même pour les membres mêmes de la commission spéciale.

Vous nous dites que le passé est le passé.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat heb ik niet gezegd.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas dit cela !

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).- Wij kunnen dit niet zomaar dulden. Wij hebben uren vergaderd in de tunnelcommissie en krijgen nu te horen dat een directeur bepaalde informatie heeft achtergehouden. Er is duidelijk een probleem met het bestuur van die administratie.*

Toen de directeur van Brussel Mobiliteit deze

M. Boris Dilliès (MR).- Je ne veux pas qu'on déplace la poussière sous le tapis : nous n'avons pas passé des heures au sein de cette commission spéciale tunnels pour nous entendre dire qu'un directeur d'administration n'a pas dit toute la vérité ou bien dissimule des éléments. Il a apparemment des soucis dans la gestion de son administration.

zomer werd geïnterviewd door de pers, verklaarde hij dat hij op de hoogte was van de doorlichting en dat de problemen in zijn administratie te wijten waren aan een personeelstekort.

Welk gevolg is er aan die uitspraken gegeven? Het goed bestuur van Brussel Mobiliteit komt in het gedrang. Mag een directeur zich zomaar bij de pers beklagen over personeelstekort?

Vous dites vous-même que lorsqu'il a fait ces déclarations à la presse durant l'été, il était au courant de l'audit en cours et s'est autorisé - c'est le coup du parapluie - à s'exprimer dans la presse en parlant des fonctionnaires qui lui manquaient.

Quel est le suivi de tels propos ? Cela fait partie de la bonne gouvernance. Est-ce que demain, n'importe quel patron d'une administration de la Région peut ainsi s'épancher dans la presse en prétendant qu'il manque trois fonctionnaires ici et là et que toute son administration ne fonctionnera pas sans ces trois fonctionnaires manquants ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dit betreft het statuut van de ambtenaren van het gewest.*

M. Pascal Smet, ministre.- C'est le statut des fonctionnaires de la Région.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).- Beweert u dat ambtenaren op grond van hun statuut naar de pers mogen stappen om de vuile was buiten te hangen? Waartoe dient de regering nog als elke directeur zijn problemen in de pers uitsmeert?*

Wat heeft het onderzoek van Arista aan het licht gebracht?

Waarom is het Rekenhof niet bevoegd om Brussel Mobiliteit door te lichten? Dat is toch een overheidsdienst?

M. Boris Dilliès (MR).- En d'autres termes, le statut des fonctionnaires leur permet de s'exprimer dans la presse pour relayer un malaise et relever des dysfonctionnements ? Il ne s'agit pas d'une question de statut, mais de bonne gouvernance. À quoi sert alors un ministre si c'est le directeur de l'administration qui s'exprime dans la presse ?

Si chaque patron commence à faire part des manquements de son administration face à la presse, où allons-nous et à quoi sert le gouvernement ?

Je repose la question. Que contient l'enquête d'Arista à ce propos ?

Dernier élément, vous avez effectivement parlé de la Cour des comptes. Vous avez aussi dit qu'elle n'était pas habilitée, alors que les services législatifs du parlement bruxellois ont manifestement validé. Pourquoi ne peut-elle pas le faire ? Il s'agit quand même d'une administration.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik kom even terug op de audit. U hebt gezegd dat die per dienst nagaat hoeveel personeel er nodig is, met een referentie naar andere steden, en of het personeel over de juiste capaciteiten beschikt. Hebt u ook afspraken gemaakt over de doelstellingen van de administratie? Wat zijn de prioritaire dossiers? Kunt u de opdracht en de visie

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Je reviens sur l'audit qui vérifiera le nombre de personnes nécessaires dans chaque service, par comparaison avec d'autres villes, et si le personnel possède les compétences adéquates. Avez-vous également convenu des objectifs de l'administration ? Quels sont les dossiers prioritaires ? Je n'ai rien entendu sur la mission*

preciseren? Daarover heb ik niets gehoord.

Op welke manier wordt de renovatie van de Leopold II- en de Belliardtunnel gefinancierd? Toen u het meerjareninvesteringsprogramma in april lanceerde, wist u dat nog niet.

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

De heer Pascal Smet, minister.- De doelstellingen moeten worden aangepast, omdat de nieuwe macro-organisatie ingevuld moet worden. Daarover hebben we uiteraard afspraken gemaakt.

(verder in het Frans)

Er is een evaluatie aan de gang.

Het Rekenhof heeft geoordeeld dat het niet bevoegd is om Brussel Mobiliteit door te lichten omdat het over de concrete werking van een administratie gaat. Daarom hebben bij een beroep gedaan op het gespecialiseerde bureau Ernst & Young.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).- Wanneer zullen wij de resultaten van de doorlichting ontvangen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Normaal gezien binnen drie weken.*

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).- Wij nemen uw deadlines met een korreltje zout. Ik verwijs daarvoor bijvoorbeeld ook naar het Taxiplan.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het Taxiplan hangt af van een politieke beslissing. In dit geval gaat het om een externe doorlichting door een betrouwbaar bureau. Het verheugt mij dat de medewerkers van Brussel Mobiliteit hun volle medewerking verlenen. Dat bewijst dat zij in de verbetering van het bestuur geloven.*

(verder in het Nederlands)

De procedure voor de Leopold II-tunnel loopt volop. Het bestek wordt opgesteld. Dat moet op korte termijn naar de geselecteerde aannemers

exacte de l'audit.

Comment sera financée la rénovation des tunnels Léopold II et Belliard ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Les objectifs doivent être adaptés car la nouvelle macro-organisation doit être structurée. Il va de soi que nous avons fixé des accords à ce sujet.*

(poursuivant en français)

Une évaluation est en cours.

La Cour des comptes a estimé que cette mission ne relevait pas d'elle, puisqu'elle portait sur le fonctionnement concret d'une administration. C'est la raison pour laquelle nous avons fait appel à un bureau externe spécialisé et reconnu comme Ernst & Young.

M. Boris Dilliès (MR).- Quand recevrons-nous les résultats de l'audit ?

M. Pascal Smet, ministre.- Dans trois semaines, normalement. Toutefois, s'il faut une semaine supplémentaire aux auditeurs, qu'ils la prennent.

M. Boris Dilliès (MR).- Sans revenir sur le Plan taxis, nous sommes prudents quant aux dates qui nous sont annoncées.

M. Pascal Smet, ministre.- Le Plan taxis dépend d'une décision politique. Dans le cas présent, il s'agit d'un audit externe réalisé par un cabinet sérieux. En outre, je constate avec plaisir que les fonctionnaires de Bruxelles Mobilité collaborent pleinement, ce qui démontre qu'ils croient en l'amélioration du service.

(poursuivant en néerlandais)

La procédure engagée pour le tunnel Léopold II se poursuit. Le cahier spécial des charges est en cours d'élaboration et sera prochainement envoyé

worden opgestuurd, die dan hun offertes kunnen opstellen. Het gaat in principe om een DBM-contract en geen DBFM-contract.

Het dossier van de Belliardtunnel wordt later bekeken. De kans is groot dat het ook daar zal gaan om een DBM-contract.

- De incidenten zijn gesloten.

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het project metro Noord".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

betreffende "de metro Noord in 2025".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Op de persconferentie van 13 september hebben de heer Reynders, de heer Vervoort en uzelf verklaard dat met de metro Noord en de zeven nieuwe stations die het Noordstation met Bordet zullen verbinden een verplaatsing in minder dan tien minuten mogelijk wordt. We hebben tien jaar op die geplande verlenging moeten wachten, maar zijn tevreden dat het project eindelijk heropgestart wordt.*

Volgens onze informatie zouden de aannemers in 2018 worden aangeduid en zou de werf in 2019 starten. Het gedeelte tussen de stations Albert en

aux entrepreneurs sélectionnés qui pourront rédiger leur offre. Il s'agira en principe d'un contrat DBM (Design, Build, Maintain) et non pas d'un contrat DBFM (Build, Finance, Maintain).

- Les incidents sont clos.

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

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "le projet de métro Nord".

INTERPELLATION JOINTE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

concernant "le métro Nord en 2025".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Monsieur le ministre, à l'occasion de la conférence de presse qui s'est tenue le 13 septembre, le ministre Didier Reynders, le ministre-président bruxellois et vous-même avez précisé que le projet de métro Nord et les sept nouvelles stations qui relieront la gare de Bruxelles-Nord à la station Bordet devraient permettre un déplacement en moins de dix minutes.

Nous avons tempêté pendant plus de dix ans en mettant en cause que les gouvernements qui se sont succédé n'ont jamais poursuivi ce qui avait été fait à l'époque, notamment par le ministre Hasquin et d'autres, pour prolonger le réseau de métro

het Noordstation zou in 2020 operationeel zijn en het geheel in 2025. Er werden onteigeningen aangekondigd.

U had het over een budget van 1,8 miljard euro, waarvan 72% ten laste van het gewest. Volgens het onderzoek van PwC zou er 2 miljard ontbreken voor de investeringsprojecten van de MIVB tegen 2025. Wij hebben erop aangedrongen om dat onderzoek te verkrijgen maar u hebt steeds geweigerd. Vervolgens hebt u de automatisering van de metro opgegeven.

Wanneer zal het gedeelte tussen de haltes Albert en Noordstation operationeel zijn? Weet u al hoeveel onteigeningen er moeten gebeuren? Werden de bewoners al gecontacteerd? Is het meerjarenplan van de MIVB afgewerkt? Zo ja, kunnen wij het ontvangen? Beschikt u over een duidelijke planning van de werken, meer bepaald wat het gedeelte tussen de haltes Albert en Noordstation betreft?

De veertiende aanbeveling van de bijzondere tunnelcommissie voorziet het jaarlijks voorleggen van een verslag van de bestelde studies aan de parlementsleden, en dan vooral wat de kunstwerken betreft. Die tekst werd na debat door oppositie en meerderheid goedgekeurd. Kunt u ons de studies voor de toekomstige metrolijn bezorgen? Kunt u ons inlichten over de auteur, de toekenningsprocedure en de budgetten?

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Ter gelegenheid van de Week van de Mobiliteit heeft de MIVB, samen met de federale en gewestelijke overheid, een reeks beslissingen bekendgemaakt voor de toekomstige noord-*

bruxellois. Même si c'est tard et même si on a perdu dix ou douze ans, nous sommes contents de voir que finalement, ce projet est relancé.

Les entrepreneurs seraient, selon nos informations, désignés en 2018. Le chantier pourrait commencer en 2019. Le tronçon entre les stations Albert et la gare de Bruxelles-Nord serait opérationnel en 2020. L'ensemble de la ligne serait opérationnelle en 2025. Des expropriations ont été annoncées.

Vous avez également annoncé un budget de 1,8 milliard d'euros dont 72% à charge de la Région. Nos débats ont été très animés à propos de l'étude que nous avions découverte de PwC qui indique qu'il manquerait deux milliards pour les projets d'investissement de la STIB à l'horizon 2025. Nous avions demandé avec force d'obtenir cette étude. Vous avez toujours refusé de nous la communiquer. Vous avez ensuite renoncé au processus d'automatisation du métro notamment.

Qu'en est-il du tronçon entre les stations Albert et la gare de Bruxelles-Nord ? Quand sera-t-il opérationnel ? Savez-vous déjà combien d'expropriations devront intervenir ? Les habitants ont-ils déjà été contactés ? Le plan pluriannuel de la STIB est-il finalisé ? Le cas échéant, pouvons-nous en disposer ? Disposez-vous d'un calendrier plus précis des travaux quant au tronçon entre les stations Albert et la gare de Bruxelles-Nord ?

Pour rappel, la quatorzième recommandation de la commission spéciale tunnels prévoit de transmettre annuellement aux membres de l'assemblée un rapport des études commanditées et certainement pour ce qui concerne les ouvrages d'art. Après débat, ce texte a été voté par la majorité et l'opposition. Pouvez-vous donc nous transmettre l'objet des études relatives à la future ligne de métro ? Pouvez-vous nous renseigner sur l'auteur, son processus de désignation et les budgets consacrés ?

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- À l'occasion de la Semaine de la mobilité, la STIB, épaulée par les autorités fédérales et régionales, a dévoilé une série de décisions prises pour le futur axe de métro nord-sud qui atteindra une longueur

zuidverbinding, die vijf kilometer lang zal zijn. Tussen de Bordetlaan en het Noordstation komen zeven nieuwe haltes, die een aanzienlijke tijdswinst zullen opleveren.

Er is weinig bekend over het materieel dat in 2022 zal worden ingezet tussen de haltes Noordstation en Albert en in 2025 tussen de haltes Bordet en Albert.

Op 8 mei 2014 koos de regering voor het tracé B, voor de configuratie met één pijp van 9,8 meter en voor een automatisering tussen de stations Albert en Bordet, die later zou worden uitgebreid tot Haren.

Welk rollend materieel zal er in 2022 ingevoerd worden? Gaat het om reeds bestaande metrostellen of komen er nieuwe? Start de automatisering meteen of pas in 2025?

Zullen de stations meteen worden uitgerust met portaaldeuren om een latere automatische uitbating mogelijk te maken? Plant u in 2016 een sociaal-economische studie over de verlenging van de metro naar het zuiden?

de cinq kilomètres.

Au total, sept nouvelles stations seront créées sur le parcours compris entre l'avenue Jules Bordet et la station Gare du Nord. Cette ligne de métro générera un gain de temps appréciable entre l'avenue Bordet et la station Gare du Nord grâce à une vitesse commerciale de 30km/h. Nous serions tentés de dire "enfin", car cette décision positive a connu un long cheminement. Nous en espérons la concrétisation dans les délais annoncés.

Toutefois, le communiqué présente des zones d'ombre qui méritent quelques éclaircissements. Si aucun changement n'est intervenu dans le parcours choisi entre la future station Bordet et la station Gare du Nord, aucune précision n'est donnée sur le matériel qui sera réellement mis en service en 2022 entre les stations Gare du Nord et Albert, ni sur le matériel qui sera réellement utilisé en 2025 quand le métro reliera les stations Bordet et Albert.

Le 8 mai 2014, le gouvernement avait pris la décision suivante :

- Le tracé B de la ligne de métro a été retenu (tracé présenté en détail la semaine du 12 septembre 2016).

- La configuration monotube de 9,8m de diamètre sera retenue.

- L'exploitation sera automatisée entre les stations Albert et Bordet, avec une extension ultérieure vers Haren.

Quel est le matériel prévu en exploitation à partir de 2022 ? Des rames actuellement en service sur le réseau de métro ou du matériel qui reste à commander ?

Ces rames seront-elles automatisées ou faudra-t-il attendre 2025 ?

Les différentes stations seront-elles d’office équipées de portes palières dans l’optique d’une exploitation automatisée ultérieure ? Le lancement d’une étude socio-économique concernant le prolongement du métro vers le sud au-delà de la station Albert est-il planifié en 2016 ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me aan bij de vraag van de heer De Wolf over het meerjareninvesteringsplan van 5,2 miljard euro voor de komende tien jaar. U bent daar bijzonder trots op. De commissie voor de Toegang tot Bestuursdocumenten heeft me vorige week gelijk gegeven. U moet dat document overmaken. Er is geen sprake van een uitzonderingsgrond volgens de wetgeving op de openbaarheid van bestuur, wat het traditionele argument is om een document achter te houden. Wanneer krijg ik dat document?

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Is de presentatie die de pers enkele weken geleden ontving met de ontwerpen voor het metrostation concreet genoeg voor de commissie? Ze zou ons een goed beeld kunnen geven van de werkzaamheden.

De werkzaamheden zijn gigantisch en misschien moeten er onteigeningen gebeuren. Hoe dan ook zullen ze een grote impact hebben op een aantal wijken. Wanneer wordt er gestart met het informeren van die buurten en wijken? Voor alle duidelijkheid, aangezien deze werkzaamheden noodzakelijk zijn, staan er veel Brusselaars achter.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het traject tussen het Noordstation en het Albertstation zal normaal gezien vanaf het voorjaar 2022 als metrolijn worden uitgebaat, evenwel zonder halte in het toekomstige station Grondwet, dat waarschijnlijk de naam Toots Thielemans zal krijgen. Dat station zal pas eind 2022 voltooid zijn.*

Wij hebben getracht zo veel mogelijk gebouwen te behouden en de hinder voor de buurt zo veel mogelijk te beperken. Er zullen negen privé-percelen worden onteigend en voor 481 percelen moeten wij een erfdienstbaarheid voor openbaar nut instellen voor het gebruik van de ondergrond.

Discussion conjointe

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Je me joins aux questions de M. De Wolf concernant le plan d'investissement pluriannuel de 5,2 milliards d'euros pour les dix années à venir. La Commission d'accès aux documents administratifs m'a donné raison la semaine dernière. Il n'est pas question de motif d'exception au sens de la loi relative à la publicité de l'administration. Vous devez transmettre ce document. Quand le recevrai-je ?*

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- La présentation que la presse a reçue il y a quelques semaines, contenant les plans de la station de métro, est-elle suffisamment concrète pour la commission ?*

Les travaux gigantesques auront un impact important sur une série de quartiers. Quand commencera-t-on à informer leurs habitants ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le tronçon entre la Gare du Nord et la station Albert sera exploité en métro à partir, normalement, du printemps 2022, sans arrêt dans la future station Constitution, qui s'appellera très probablement la station Toots Thielemans. Cette dernière sera parachevée et exploitée à la fin de l'année 2022.

Une attention toute particulière a été apportée à la conservation des bâtiments et à la limitation des impacts sur le voisinage. Pour les expropriations, Beliris prévoit que 9 parcelles privées seront concernées. Quelque 481 parcelles seront concernées par une servitude d'utilité publique pour l'utilisation du sous-sol. Les propriétaires

De eigenaars zullen persoonlijk worden gecontacteerd voordat de stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd. Eind 2016 zal Beliris ook informatievergaderingen voor de buurtbewoners organiseren.

Het investeringsplan voor het openbaar vervoer wordt in het kader van de lopende begrotings-besprekingen geëvalueerd en bijgewerkt. Het zal deel uitmaken van het volgende beheerscontract van de MIVB.

Dat brengt mij bij de planning van de werken voor het station Grondwet/Toots Thielemans. De nutsbedrijven zullen hun werken in de lente/zomer van 2018 uitvoeren. Dan zal ook de aannemer starten. In de lente van 2022 wordt de lijn operationeel, behalve de halte in het station Grondwet/Toots Thielemans. De afwerking van dat station zal ongeveer tien maanden duren en in december 2022 voltooid zijn.

De werken aan het station Albert zullen van begin 2018 tot half 2021 duren. De werken voor de tunnel onder het park van Vorst zullen plaatsvinden van eind 2019 tot 2022.

De werken in de stations op het traject Noordstation-Albert (met uitzondering van Grondwet en Albert) en in de tunnels duren van half 2019 tot 2022.

Die data zijn wel voorlopig.

In bijakte 12 van het samenwerkingsakkoord Beliris is ook een budget van 3,7 miljoen euro ingeschreven voor een haalbaarheidsstudie over de aanleg van een metrolijn van het station Albert naar het zuiden van Brussel. Het bestek is in opmaak.

Brussel Mobiliteit is belast met een socio-economische studie over een eventuele nieuwe metrolijn tussen Simonis en Groot-Bijgaarden. Ook dat bestek is in opmaak.

Het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) zal de metrolijnen opsommen waarvan de haalbaarheid moet worden bestudeerd.

Het stuk tussen het Noordstation en Albert zal vanaf 2022-2023 worden uitgebaat met

seront personnellement contactés avant le dépôt du permis d'urbanisme. Fin de cette année, des sessions d'information seront organisées par Beliris pour les riverains des communes concernées.

Le plan d'investissement pour le transport en commun fait l'objet d'un monitoring et une actualisation dans le cadre des discussions budgétaires 2017, en cours. Ce plan pluriannuel fait partie du futur contrat de gestion de la STIB qui sera négocié. Nous en sommes au stade de l'actualisation, puisque nous sommes une année plus tard.

Concernant le planning des travaux :

1. Le planning des travaux pour la station Constitution/Toots Thielemans est le suivant :

- les travaux des impétrants doivent se dérouler au printemps-été 2018 ;

- le début des travaux de l'entrepreneur est prévu au printemps 2018 ;

- la durée des travaux avant mise en exploitation sans arrêt dans la station Constitution/Toots Thielemans est de 46 mois, soit jusqu'au printemps 2022 ;

- les parachèvements de la station prendront 10 mois, soit une fin des travaux en décembre 2022.

2. Le planning des travaux pour la station Albert est le suivant, sauf changements :

- les travaux dans la station s'étendront de début 2018 à mi-2021 ;

- les travaux pour le tunnel sous le Parc de Forest se dérouleront de fin 2019 à 2022.

3. Les travaux dans les stations du tronçon Gare du Nord - Albert (exceptées les stations Constitution/Toots Thielemans et Albert) et dans les tunnels seront étalés de mi-2019 à 2022.

J'insiste pour dire que ces délais sont actuellement indicatifs et qu'ils peuvent changer. Les services concernés sont en train de les peaufiner.

metrostellen die momenteel al op het MIVB-net rijden. Ze zullen aangepast worden aan de metrosignalisatie CBTC (Communication Based Train Control), maar zullen tot 2025 manueel bestuurd worden. Ze zijn afkomstig van de andere lijnen, waar ze vervangen zullen worden door nieuwere metrostellen.

In 2022-2024 zullen de stations tussen Noord en Albert met perrondeuren worden uitgerust.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Delva, de presentatie was niet helemaal correct. Ik zal ze laten verbeteren en dan is er geen bezwaar tegen om ze aan de commissie voor te leggen. Zij maakt duidelijk over welke tracés het gaat en hoe de stations en de omgeving eruit zullen zien.

Le lancement d'une étude de faisabilité jusque, et y compris, le plan directeur pour la réalisation d'un métro partant de la station Albert vers le sud de Bruxelles et dont le budget est de 3,7 millions d'euros sous la maîtrise d'ouvrage déléguée de Beliris est inscrit dans l'avenant 12 de l'accord de coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'État fédéral. Le cahier des charges est en cours de rédaction.

Bruxelles Mobilité est en charge d'une étude socio-économique d'une éventuelle nouvelle ligne métro entre Simonis et Grand-Bigard. Le cahier des charges est en cours de rédaction.

Le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) va énumérer les lignes de métro qu'on devra étudier, de même que leur faisabilité.

Le tronçon entre les stations Gare du Nord et Albert sera exploité à partir de 2022-2023 avec des rames actuellement présentes sur le réseau de la STIB. Ces dernières seront libérées lors de la livraison du nouveau matériel roulant dans le cadre du programme de modernisation du métro. Elles seront adaptées à la signalisation métro de type CBTC (Communication Based Train Control) et seront exploitées manuellement jusqu'en 2025.

Un marché est en cours pour les nouvelles rames de métro.

Les stations entre la Gare du Nord et la station Albert seront équipées progressivement de façades de quai, entre janvier 2022 et décembre 2024.

(poursuivant en néerlandais)

M. Delva, la présentation n'était pas tout à fait correcte. Je vais la faire améliorer et je ne vois aucune objection à la soumettre ensuite à la commission. Elle établit clairement les tracés ainsi que le futur aspect des stations et de leurs abords.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Als ik het goed begrepen heb, komt er een erfdienstbaarheid van openbaar nut voor de passage van de metro onder de privé-eigendommen. Het eigendomsrecht betreft alles boven en onder de grond, met enkele*

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Je remercie le ministre pour les précisions qu'il a apportées. J'ai noté que neuf parcelles privées étaient concernées par les expropriations et j'ai une question technique à ce sujet.

uitzonderingen, bijvoorbeeld voor het luchtverkeer. Is er een wettekst die het mogelijk maakt om een metro onder een eigendom te laten rijden zonder de eigenaars te moeten vergoeden?

Si j'ai bien compris, il aura une servitude d'utilité publique pour le passage du métro sous des propriétés privées. Je ne sais pas si vous avez la réponse à ma question, mais je sais que le droit de propriété emporte le dessus et le dessous, mais il y a des limitations qui existent au niveau public, en matière aérienne par exemple. Est-ce qu'un texte de loi prévoit qu'on puisse passer au-dessous d'une propriété sans indemniser les propriétaires ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Wij zullen een ordonnantie opstellen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Une ordonnance est prévue.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- U zult dus een tekst opstellen om geen schadevergoeding te moeten betalen.*

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous allez donc faire voter un texte pour éviter de devoir indemniser.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Doel is vooral om het probleem te regelen. De tekst is bijna klaar. Zodra de regering die heeft goedgekeurd, kan die in de commissie en de plenaire vergadering worden besproken.*

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit plutôt de régler ce type de questions. Le gouvernement doit encore approuver cette ordonnance, dont le texte est presque prêt. Sur cette base, il y aura un débat en commission puis en séance plénière.

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- De metro op dat traject zal pas vanaf 2025 worden geautomatiseerd. Zal dat de kosten niet verhogen?*

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'entends que l'automatisation n'aura lieu qu'en 2025. Cela n'est-il pas de nature à augmenter les coûts de réalisation ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Op sommige ogenblikken is de verbinding tussen Noord en Albert verzadigd en is het niet mogelijk om extra trams in te zetten. Wij kunnen de capaciteit enkel verhogen en een volledige verzadiging voorkomen door een metro tussen die stations te laten rijden. De dienstverlening zal daardoor aanzienlijk verbeteren. De meerkost van een manuele bediening is dus zeker verantwoord.*

M. Pascal Smet, ministre.- À certains moments de la journée, la liaison entre les stations Albert et Gare du Nord est saturée, sans qu'il ne soit possible d'injecter des trams supplémentaires. Pour augmenter la capacité et éviter une saturation complète, on doit exploiter un métro entre ces deux stations. Cela se traduira par une amélioration du service pour la plupart des utilisateurs. Le surcoût d'une exploitation manuelle est donc totalement justifié.

- De incidenten zijn gesloten.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de stand van het systeem voor verkeerslichtenbeïnvloeding voor de voertuigen van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de invoering van verkeerslichten met afstandsbediening in het kader van het Avantiprogramma".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Brussel Mobiliteit en de MIVB werken sinds 2006 samen aan een project waarbij voertuigen van de MIVB voorrang krijgen aan kruispunten. Het programma, dat de naam Avanti kreeg, wordt echter niet met veel vaart gerealiseerd. De plannen werden niet binnen het vooropgestelde tijdschema uitgewerkt.*

Uit studies blijkt dat er twee redenen zijn waarom het openbaar vervoer vertraging oploopt: de voertuigen zijn niet voldoende afgeschermd van het autoverkeer en de installatie van het systeem om de verkeerslichten vanop afstand te bedienen, verloopt moeizaam.

Brussels Studies wijst op het gebrek aan goede wil bij bepaalde gemeenten om het beheer van de kruispunten met verkeerslichten aan het gewest over te laten en aan een gebrek aan personeel om het beleid uit te voeren. In 2015 moesten 450 kruispunten met het systeem worden uitgerust, maar dat zou uiteindelijk op slechts 175 plaatsen gebeurd zijn.

Overlegde u met de gemeenten over de overname van het beheer van kruispunten door het Brussels Gewest? Het punt stond niet op de agenda tijdens de Conferentie van Burgemeesters. Hoever staat het project Avanti? Waar loopt het vast? Welke initiatieven wilt u nemen om het te laten vorderen? Bent u van plan om deze kwestie aan te kaarten op

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

concernant "l'état d'avancement dans le système de télécommande des feux pour les véhicules de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "la mise en service des feux télécommandés dans le cadre du programme Avanti".

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Depuis 2006, Bruxelles Mobilité et la STIB mènent conjointement un projet pour donner priorité, aux carrefours, aux véhicules de la STIB pour des lignes jugées prioritaires. C'est évidemment le programme que l'on connaissait sous le nom de Vicom et qui a depuis lors été rebaptisé Avanti et qui, malgré ce nom, n'est pas synonyme de rapidité. On ne peut pas dire que finalement les projets aient été réalisés ou atteints dans le calendrier prévu.

Deux paramètres ressortent des études, d'une part le manque de protection des véhicules par rapport au trafic automobile (ce sont les sites propres ou en tous cas la possibilité pour les véhicules de la STIB de ne pas être ralentis ou paralysés par les autres véhicules) et, d'autre part, le système de télécommande des feux qui peine à se mettre en place.

Brussels Studies relève le manque de volonté de certaines communes de céder la gestion des carrefours de feux à la Région, mais aussi le manque de ressources humaines affectées à cette politique. Initialement, il était prévu d'équiper 450 carrefours durant l'année 2015. Si mes chiffres sont exacts, seuls 175 seraient équipés aujourd'hui, soit à peine l'objectif qui devait être atteint en 2008.

Avez-vous mené des discussions avec les communes sur la reprise par la Région des

de Conferentie van Burgemeesters?

Wordt er nieuw personeel aangetrokken voor de uitvoering van dit project? Wanneer? Om hoeveel personen gaat het?

Kunt u een overzicht van de vorderingen met het afstandsbedieningssysteem voor verkeerslichten voor de als prioritair beschouwde bus- en tramlijnen bij het verslag voegen?

Hoever staan de studies over de nieuwe dienstregelingen, de overnameprocedures en de installatie van het nodige materiaal in 2015 en 2016?

Zult u in het kader van het nieuwe busplan een nieuw overzicht van als prioritair beschouwde lijnen opstellen? Zo nee, waarom niet?

carrefours communaux ? Lors de vos visites à la Conférence des bourgmestres, je ne pense pas que ce point ait été mis à l'ordre du jour. Pourriez-vous nous faire un état des lieux ? Où cela coince-t-il ? Quelles initiatives comptez-vous prendre ? Comptez-vous en parler au sein de la Conférence des bourgmestres pour que chacun puisse s'exprimer ?

Pouvez-vous me confirmer l'engagement de nouvelles ressources humaines pour faire progresser ce dossier ? Dans l'affirmative, combien de personnes seront engagées et quand ?

Pouvez-vous joindre au compte rendu l'état d'avancement du système de télécommande des feux pour les huit lignes de bus et cinq lignes de tram jugées prioritaires ?

Pouvez-vous ventiler votre réponse en indiquant les études des nouvelles grilles de fonctionnement, les procédures de reprise et les travaux d'équipement pour 2015 et les mois écoulés de 2016 ?

Eu égard au nouveau plan bus, avez-vous retenu de réaliser un nouvel inventaire des lignes jugées prioritaires. Dans la négative, pourquoi ?

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- We hebben het in dit parlement al lang over de invoering van een systeem waarmee verkeerslichten voorrang geven aan bovengrondse openbaar vervoer, zodat het aantrekkelijker wordt. Jammer genoeg is dat nooit gelukt en voerden de bevoegde ministers hun doelstellingen nooit uit. Andere steden hebben nochtans bewezen dat ze zo'n systeem vrij snel konden installeren. Dat leverde goede resultaten op, want de bussen en trams zitten er niet meer vast in het verkeer.*

In het Brussels Gewest lukt het niet. Ik heb al oude systemen om verkeerslichten op afstand te bedienen gezien die nooit in werking werden gesteld of slecht werden afgeregeld. De overheid is er nooit in geslaagd om het hele netwerk met een performant systeem uit te rusten. Dat is zeer verontrustend omdat er ook heel wat werken werden uitgevoerd om het openbaar vervoer in

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Depuis que je suis députée bruxelloise, je participe à la série de questions sans fin portant sur cette volonté d'équiper les feux de caméras télécommandées pour permettre aux transports publics de surface de passer en priorité et de gagner ainsi un temps précieux et ce, afin de les rendre plus attractifs et donc de diminuer l'envie des automobilistes de prendre leur véhicule. L'idée étant de créer un cercle vertueux.

Malheureusement, nous n'avions jamais reçu jusqu'ici de réponse très probante et on pouvait constater que chaque ministre donnait toujours des objectifs qui allaient, un jour peut-être, être atteints. Tout un chacun qui s'est rendu dans une ville qui possède des trams, des bus et un réseau relativement performant a pu constater qu'ailleurs il faut relativement peu de temps pour décider de faire équiper des feux télécommandés pour toute

eigen beddingen te laten rijden, hoewel dat weinig zin heeft als het geen voorrang krijgt aan de kruispunten.

In andere steden stoppen bussen en trams enkel om mensen te laten instappen of uitstappen, maar in Brussel staan ze voortdurend in de file. Bijgevolg wordt een deel van de investeringen om het openbaar vervoer vlotter te laten rijden compleet nutteloos.

Het onderzoek van Brussels Studies biedt duidelijkheid en bevestigt wat wij op het terrein hebben vastgesteld. Ik heb u onlangs nog vragen gesteld over het Sterreplein, waar de lichten zo waren afgesteld dat de auto's voorrang hadden op de bussen.

De stad Brussel brengt tramgebruikers in gevaar door ze te laten uitstappen te midden van rijdende auto's, omdat de lichten verkeerd staan afgesteld. Het is verbazingwekkend dat er nog geen ongevallen zijn gebeurd.

Heeft het gewest wel echt beslist om de autodruk te verminderen?

Er is geïnvesteerd in eigen beddingen en camera's die op afstand worden bediend. Die hebben echter geen zin als ze niet werken. Dat is pure verspilling!

Wie beslist er bij Brussel Mobiliteit over de afstelling van de lichten? Wie heeft er beslist dat de camera's niet volledig operationeel zouden zijn? Is dat het gevolg van een politieke beslissing of van een arbitraire interne beslissing van de administratie? Heeft die die keuze dan gemaakt wegens een gebrek aan instructies? Of gaat ze in tegen politieke beslissingen die de prioriteiten van het gewest volgen die zijn vastgelegd in de plannen Iris 1 en Iris 2?

une série de lignes de bus et de trams. Cela fonctionne et des lignes de bus et de trams ne sont pas engluées dans la circulation !

Dans notre Région, c'est un peu le contraire. Je suis déjà allée voir d'anciens modèles de télécommandes aux feux de signalisation qui n'ont soit jamais été mises en service, soit ont été réglées n'importe comment. Elles ont été remplacées, mais on n'est jamais parvenu à équiper complètement le réseau. C'est d'autant plus inquiétant que pas mal de travaux de voirie ont été entamés pour mettre en site propre des lignes structurantes du réseau, mais que tous ces aménagements sont réduits à néant parce qu'on n'accorde pas la priorité des transports publics aux carrefours.

En d'autres termes, là où ailleurs nous aurions des trams et des bus qui ne s'arrêtent que pour embarquer et débarquer des usagers, ici les trams et les bus sont sans arrêt bloqués dans la circulation, ce qui rend une partie de l'investissement consenti pour augmenter la vitesse commerciale complètement inopérant. C'est du gaspillage d'argent et de temps pour tous (la STIB, la Région, les usagers des transports publics, voire les gens qui sont dans leur voiture malgré eux).

L'étude de Brussels Studies nous éclaire enfin sur la situation. Et ce qu'elle nous dit confirme ce que nous avons constaté sur le terrain. Je vous avais interrogé, encore récemment, sur le fait qu'au carrefour de l'Étoile, les feux étaient réglés de telle manière que les bus devaient attendre que les voitures passent avant de pouvoir franchir eux-mêmes le carrefour. Il aura fallu des mois pour que le problème soit enfin résolu.

Cette même étude est interpellante. Il en ressort en effet que des communes rechignent à agir dans le bon sens. La Ville de Bruxelles, par exemple, n'éprouve aucun scrupule à mettre des usagers du tram en danger en réglant les feux de manière hallucinante, si bien que ces derniers doivent débarquer au milieu des voitures en mouvement ! Il est étonnant que les accidents ne soient pas plus fréquents.

La Région a-t-elle réellement décidé de diminuer la pression automobile ?

Des investissements ont été consentis pour la création de sites propres et d'un système de

caméras télécommandées. Or, ces dispositifs n'ont aucun sens s'ils ne sont pas rendus opérationnels. Ce n'est que du gaspillage !

Qui a décidé, à Bruxelles Mobilité, du réglage des feux ? Qui a décidé que les caméras ne seraient pas totalement opérationnelles ? Ce pseudo-équilibre est-il le fruit d'une décision politique et répond-il ainsi à des instructions ministérielles ? Ou s'agit-il d'une décision arbitraire de l'administration, en interne ? Dans ce dernier cas, un tel choix a-t-il été opéré par défaut, faute d'instructions ? Ou s'agit-il d'une contravention à des décisions politiques qui traduiraient les priorités fixées par la Région depuis les Plans Iris 1 et Iris 2.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De besprekingen met de gemeenten lopen nog. Tot nu toe nam het gewest 44 kruispunten over. Met de meeste gemeenten loopt dat vrij goed, alleen met Brussel-Stad is er een ernstig probleem.*

De MIVB wierf sinds begin 2016 via het Avanti-programma twee voltijdse equivalenten (VTE) aan. Zij werken samen met Brussel Mobiliteit en de MIVB om de verkeerslichten af te stellen, zodat het openbaar vervoer zo veel mogelijk ruimte krijgt.

Eind 2013 waren de trams op de lijnen 3, 4, 7, 19, 25 en 55 en bus 49 met het systeem uitgerust. Daarna volgden de tramlijnen 92 en 94 en de buslijnen 63, 64, 71, 87 en 95.

Bij andere lijnen moet het systeem nog worden geïnstalleerd. Brussel Mobiliteit en de MIVB werken daarvoor nauw samen. Ik heb uiteraard gevraagd om daarbij rekening te houden met het Busplan, dat de komende maanden definitief wordt goedgekeurd, zodat de betrokken buslijnen als eerste het systeem krijgen.

De kwestie is complex. Uiteraard is het goed als het openbaar vervoer voorrang krijgt, maar in de praktijk moeten we keuzes maken. De voertuigen van de MIVB mogen geen files veroorzaken waar andere bussen en trams in vast komen te zitten. Het

Discussion conjointe

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les discussions avec les communes se poursuivent. Je peux vous affirmer qu'à ce jour, la Région a déjà repris 44 carrefours anciennement gérés par les communes. Le vrai problème se pose avec la Ville de Bruxelles. Avec les autres communes, cela se passe plutôt bien.

Depuis début 2016, deux équivalents temps plein (ETP) ont été engagés par la STIB via le programme Avanti. Ces deux ETP travaillent en symbiose avec Bruxelles Mobilité et la STIB dans l'optique d'effectuer les réglages fins que les imposantes grilles de feux nécessitent, en vue de laisser le maximum de champ possible aux transports publics.

À la fin de l'année 2013, les lignes de tram 3, 4, 7, 19, 25 et 55 et la ligne de bus 49 étaient équipées du système Vicom. Ensuite, les lignes de tram 92 et 94 et les lignes de bus 63, 64, 71, 87 et 95 ont également été équipées. Vous voyez d'emblée que les grandes lignes comme les bus 71 et 95 sont comprises dans cette liste.

D'autres lignes restent à équiper. Pour ce faire, Bruxelles Mobilité et la STIB collaborent étroitement. Nous leur avons évidemment demandé de prendre en considération le plan directeur bus qui sera aussi définitivement approuvé dans les

verkeer moet vlot blijven verlopen, zeker tijdens de spits en staduitwaarts.

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

Brussel Mobiliteit en de MIVB werken samen om de verkeerslichten af te stellen. De ambtenaren die dat doen, weten dat het openbaar vervoer voorrang krijgt, maar ook dat de auto's niet geblokkeerd mogen worden. Ze moeten op zoek naar een evenwicht.

Dit jaar trok ik 700.000 euro uit om de verkeerslichten op dertig bijkomende kruispunten met afstandsbediening uit te rusten. Voor mij mag het ook allemaal wat sneller, maar het belangrijkste is dat het programma wordt uitgevoerd.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Er zijn dus 44 verkeerslichten in orde.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er zijn er 44 overgenomen.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- En u beschikt over de middelen om die te beheren?*

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Gaat het om 44 van de 51 verkeerslichten?*

mois qui viennent, et de faire en sorte, dans ce cadre, que les lignes de bus concernées soient prioritairement équipées.

La question soulevée par Mme Delforge est évidemment plus complexe qu'en apparence. Dans l'absolu, donner la priorité au transport public est peut-être une nécessité mais, dans la pratique, des choix s'imposent. En effet, il faut éviter que les transports publics ne se bloquent entre eux par des remontées de file qui peuvent être pénalisantes même pour eux-mêmes. Il faut également s'assurer d'une certaine fluidité de la circulation, notamment en heure de pointe et en sortie de ville.

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

Bruxelles Mobilité et la STIB travaillent ensemble dans l'optique d'effectuer les réglages fins que nécessitent les imposantes grilles de feux, et ce en vue de laisser le maximum de champ possible aux transports publics. Ce n'est pas moi qui fais les grilles, mais les fonctionnaires. Ils savent que la priorité va aux transports en commun, mais aussi qu'on ne peut pas bloquer les voitures. Il faut mettre au point un équilibre.

Cette année, nous avons engagé 700.000 euros pour équiper les feux de 30 carrefours supplémentaires de télécommandes intelligentes. Bien sûr, je voudrais moi aussi que ça aille plus vite, mais ce programme est actuellement en cours et c'est ça le plus important.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Si j'ai bien entendu, 44 feux sont en ordre...

M. Pascal Smet, ministre.- Ils ont été repris.

M. Vincent De Wolf (MR).- Et là, vous allez avoir les moyens de les gérer ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ils le sont déjà.

M. Vincent De Wolf (MR).- Il s'agit bien de 44 feux sur 51 ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen, in de eerste en de tweede fase kregen 170 verkeerslichten het systeem. In de derde fase, die nog loopt, nam het gewest 44 verkeerslichten over van de gemeenten. Daar moeten er de komende maanden nog 30 bijkomen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Non. Dans les phases 1 et 2, 170 carrefours ont été équipés. Dans la phase 3, qui est en cours, nous avons repris 44 carrefours communaux. L'idée est d'en reprendre encore 30 supplémentaires dans les mois qui viennent.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Twee personen werden aangeworven. Vorig jaar had u het over twee voltijdse equivalenten.*

M. Vincent De Wolf (MR).- Vous disiez que deux personnes ont été engagées. L'année dernière, vous aviez parlé de deux équivalents temps plein.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Twee personen zijn er sinds begin dit jaar mee bezig.*

M. Pascal Smet, ministre.- Deux personnes s'en occupent depuis le début de cette année.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Hoeveel mensen werken hier in totaal aan?*

M. Vincent De Wolf (MR).- Et en tout, combien de personnes s'occupent de cette problématique ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat weet ik niet uit het hoofd, ik vraag het na.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne connais pas le chiffre par cœur. Je vais poser la question.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Ik ben mij wel degelijk bewust van de complexiteit van bepaalde kruispunten. In andere steden bestaan die echter ook, en daar werden wel goede resultaten behaald.*

Bovendien is ook op sommige minder ingewikkelde kruispunten de situatie ook nog steeds niet optimaal.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Contrairement à ce que pense le ministre, je suis tout à fait consciente de la complexité de certains carrefours. Cette complexité est toutefois présente dans d'autres villes, qui ont obtenu des résultats nettement plus probants.

Par ailleurs, la situation n'est toujours pas optimisée à certains carrefours ne comportant pas de croisements compliqués ni d'importants flux de voitures à gérer.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Als u mij een lijst van die problematische kruispunten bezorgt, laat ik de bevoegde dienst ernaar kijken.*

M. Pascal Smet, ministre.- Veuillez me transmettre la liste des carrefours problématiques et je la ferai examiner par les services compétents.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Ik blijf argwanend als u de complexe situatie in Brussel aanhaalt, terwijl het systeem in andere steden wel werkt. Uiteraard moeten er soms moeilijke keuzes worden gemaakt, maar misschien moet u zich daar iets harder voor inspannen.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je reste légèrement dubitative lorsqu'on évoque la complexité de la situation bruxelloise, alors que cela fonctionne dans d'autres villes, dans le même laps de temps. Cela impose, bien entendu, de faire des choix qui ne sont pas toujours évidents. Il faudrait peut-être envisager de faire ceux-ci de façon un peu plus volontariste.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- In andere steden zijn de wegen niet altijd op dezelfde manier aangelegd als in Brussel.*

M. Pascal Smet, ministre.- La configuration urbaine des voiries et autres n'est pas toujours la même dans d'autres villes qu'à Bruxelles.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Op de plaatsen in Brussel waar het openbaar vervoer al voorrang krijgt, presteert het aanzienlijk beter dan elders. Het gaat er dus om de grote lijnen doeltreffender te maken, zodat mensen die vaker gaan gebruiken in plaats van mee in de file te gaan staan.*

- De incidenten zijn gesloten.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Prenons l'exemple des tronçons bruxellois sur lesquels une priorité a été accordée aux transports publics: l'efficacité des lignes y est incomparable par rapport à d'autres tronçons non prioritaires. Il y va donc de l'efficacité de lignes structurantes. Si certains trams avaient pu être plus rapides sur l'avenue Louise, par exemple, davantage de personnes auraient opté pour ce mode de transport plutôt que de s'engouffrer dans les embouteillages dus à la fermeture du tunnel Stéphanie.

- Les incidents sont clos.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

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

betreffende "de plaatsing van de bushokjes 'Xavier Lust'".

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

Mevrouw Martine Payfa (DéFI) *(in het Frans).- Dit dossier sleept al drie regeerperiodes aan.*

In 2008 gaf de MIVB te kennen dat ze het beheer van alle schuilhokjes voor trams en bussen opnieuw in eigen handen wou nemen. De organieke ordonnantie van 22 november 1990 geeft de MIVB het recht om op de gewestwegen uitrustingen aan te brengen of te laten aanbrengen die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van het openbaarvervoernet, na toelating van de regering

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME MARTINE PAYFA

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

concernant "la mise en place des abribus 'Xavier Lust'".

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

Mme Martine Payfa (DéFI).- Ce dossier nous occupe déjà depuis trois législatures, celle-ci comprise.

En 2008, la STIB manifestait sa volonté de se réapproprier la gestion des arrêts et des abris de transport public sur l'ensemble du territoire régional. La STIB tirait cette compétence de l'article 16, alinéa 3 de l'ordonnance organique du 22 novembre 1990, laquelle précise que la STIB est habilitée à établir ou faire établir sur les voiries

en advies van de betrokken gemeenten, en dus om het stadsmeubilair uit te baten.

Overeenkomstig het beheercontract 2007-2011 zou het gewest erop toezien dat de gemeenten hun concessieopdrachten niet verlengen, zodat de MIVB het beheer kan overnemen en de uitrusting op het hele Brusselse grondgebied kan harmoniseren. De MIVB schreef op 19 februari 2009 een wedstrijd voor een uniform schuilhokje uit.

Na afloop van de wedstrijd zou er een prototype worden gemaakt en zou de MIVB een aanbesteding uitschrijven voor de levering, de plaatsing, het onderhoud en de exploitatie van de schuilhokjes.

De wedstrijd werd gewonnen door de Brusselse designer Xavier Lust. In juli 2015 werden twee prototypes getest. De designer stelde een verslag over de kwaliteiten van beide prototypes op.

Alle voorbereidende procedures lijken dus afgerond. Nochtans ligt de aanbestedings-procedure sinds september 2015 stil.

De schuilhokjes voldoen aan alle vereisten in de aanbesteding. Ze zijn moduleerbaar naar gelang van de beschikbare ruimte en het aantal reizigers. Zij zijn ergonomisch en verbeteren het comfort van de reizigers en de toegankelijkheid. Ze verbeteren de veiligheid en voldoen aan de ecologische en economische voorwaarden. Zo is het schuilhokje uitgerust met bewegingsdetectoren, zodat de halte beter verlicht wordt als er een tram, bus of reiziger aankomt.

Door het discrete design past het schuilhokje perfect in het stadslandschap. Zoals in het regeerakkoord wordt benadrukt, moeten we van ons gewest een aangename leefomgeving maken. Een goede stadsplanning met mooi stadsmeubilair kan daaraan bijdragen. Een slechte stadsplanning met een middelmatige uitvoering leidt tot sociale segregatie en versterkt de ongelijkheden en spanningen.

DéFI heeft het altijd een goed idee gevonden om met een designer te werken om het stadsmeubilair te harmoniseren. Dat zal het internationaal imago van Brussel versterken.

Vorig jaar kondigde u aan dat de analyse van de

régionales les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau et leurs accessoires, moyennant l'autorisation du gouvernement et les avis des communes concernées.

Cette disposition octroie donc à la société de transports bruxelloise un droit d'exploitation commerciale du mobilier urbain, sans entraver pour autant le pouvoir général de police administrative des communes. À cette fin, le contrat de gestion 2007-2011 prévoyait qu'à partir de 2007, dans le cadre de cette réappropriation des arrêts et des abribus, la Région veillerait notamment à ce que les communes ne renouvellent pas les concessions, afin d'atteindre les objectifs de la reprise de gestion et d'une harmonisation.

Le projet de la STIB était donc d'harmoniser les équipements sur tout le territoire bruxellois. Pour ce faire, elle avait organisé un concours pour la création d'un abribus régional standard, commun aux dix-neuf communes bruxelloises. Celui-ci a été lancé par une parution au Moniteur belge le 19 février 2009.

À l'issue de ce concours, il était convenu qu'un prototype soit réalisé et que la STIB lance un marché public de service pour la fourniture, le placement, l'entretien et l'exploitation du mobilier urbain des transports publics sur l'ensemble du territoire régional.

Des prototypes fidèles au projet de Xavier Lust ont été réalisés puisque c'est ce designer bruxellois qui a été choisi à l'issue du concours. Ces prototypes ont même été implantés en juillet 2015 à Haren dans un espace privé de la STIB. La mission phase 4 du concours, qui consistait en l'évaluation des deux prototypes a été réalisée et le designer a émis un rapport sur les qualités des deux prototypes.

Toutes les procédures préalables au lancement du marché semblent être terminées. Pourtant, ce dernier est "gelé" depuis septembre 2015.

En février 2011, la ministre de la Mobilité de l'époque annonçait déjà le remplacement progressif des abribus par ceux imaginés par Xavier Lust.

Il ressort de mes lectures que ce nouvel abribus rêvé par Xavier Lust répond à toutes les contraintes du marché public, tant en termes de modularité liée

offertes voor de bushokjes nog aan de gang was en dat u zich niet kon uitspreken, voordat er een beslissing was genomen.

à l'espace disponible et à la fréquentation de l'arrêt qu'en termes d'ergonomie en vue de maximiser le confort et l'accessibilité des usagers. Par ailleurs, la sécurité s'en trouve renforcée et les contraintes écologiques et économiques sont respectées par ce modèle. Ainsi, pour illustrer mon propos, l'abri intègre notamment des détecteurs de mouvement pour que la luminosité s'intensifie à l'approche d'un tram, d'un bus ou d'usagers.

Sur le plan esthétique, l'abribus imaginé par Xavier Lust s'intègre très bien dans le paysage urbain grâce à son design discret. Or, je continue à penser - et c'est une dimension qui figure dans notre déclaration de politique générale - qu'il est fondamental de rendre la Région plus agréable à vivre et d'encourager dans ce sens les designers de tous les horizons, y compris les designers urbains.

Aujourd'hui, les vertus du design urbain sont nombreuses. La planification urbaine et le design urbain ont une incidence fondamentale sur la création de villes mieux intégrées socialement. À l'inverse, une planification spatiale inadaptée, doublée d'une mise en œuvre médiocre, contribuent à la ségrégation sociale, enracinant les inégalités et les tensions.

Ces abribus, au-delà de mettre en avant un designer bruxellois, contribuent clairement à la qualité de vie, à la durabilité et au potentiel économique de la ville.

Chez DéFI nous avions félicité, par le passé, la volonté de passer par un designer pour amener de la cohérence dans le mobilier urbain bruxellois et, en l'occurrence, les aubettes pour les transports en commun. Cela ne peut aussi, à mon sens, que renforcer l'image internationale de Bruxelles, dont il est beaucoup question pour le moment.

L'année dernière, vous nous annonciez en cette enceinte que le dossier d'attribution pour le marché des abribus régionaux était en cours d'examen.

De voorzitter.- Gelieve af te ronden, mevrouw Payfa.

M. le président.- Pourriez-vous conclure, Mme Payfa ?

Mevrouw Martine Payfa (DéFI) *(in het Frans).- Wij bleven met heel wat vragen zitten, bijvoorbeeld hoe de reclame-inkomsten tussen het gewest en de gemeenten zullen worden verdeeld en of alle*

Mme Martine Payfa (DéFI).- Tant qu'aucune décision n'était prise, vous ne souhaitiez pas vous avancer. Les questions étaient pourtant nombreuses sur le sujet : quid de la remise à plat du marché et

gemeentelijke contracten al waren afgelopen.

Hoever staat het dossier vandaag? Welke beslissingen heeft de MIVB genomen? Wanneer zal de opdracht worden toegekend? Wanneer zullen de nieuwe bushokjes worden geplaatst?

de l'installation des abribus dessinés par Xavier Lust ? Quid de la répartition des recettes publicitaires entre la Région et les communes ?

Quelles sont les décisions qui ont été prises par rapport à l'installation des modèles communs d'arrêts et d'abris de transports en commun par la STIB ? Quelle est la position de la Région à cet égard ? Le projet va-t-il se concrétiser à grande échelle ?

Quid également des concessions communales ?

Plus globalement, en matière de cohérence régionale dans le cadre du mobilier urbain, quelles sont les décisions qui ont été prises par la STIB ou sont actuellement en cours de discussion ? Quand peut-on s'attendre au lancement du marché et à la vue de ces abribus ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Overeenkomstig de ordonnantie en het beheercontract tracht de MIVB al enkele jaren, in samenwerking met de gemeenten, het beheer van de bus- en tramhokjes in het gewest over te nemen.*

In februari 2016 heeft de raad van bestuur van de MIVB wegens procedureproblemen beslist om de opdracht voor de plaatsing van de bushokjes niet toe te kennen. De procedure moest dus volledig worden overgedaan. Gelukkig heeft de raad van bestuur van de MIVB beslist om een beroep te doen op een externe consulent. Hij moet de juridische en politieke aspecten van de mogelijkheden om stadsmeubilair te exploiteren, onderzoeken. Die consultancyopdracht zal nog deze maand worden toegewezen. Nadien kan de aanbestedingsprocedure opnieuw worden gestart.

Uiteraard zet de MIVB de uitvoering van de overgangscontracten met de gemeenten voort. In sommige gemeenten lopen die contracten binnenkort af. Als er een nieuw contract wordt gesloten, moet dat gemakkelijk opzegbaar zijn.

Ik betreur net zoals u dat de MIVB na al die jaren nog altijd niet het beheer van de bushokjes heeft kunnen overnemen, maar dat is niet alleen haar fout. Ze is afhankelijk van de gemeenten. Dit dossier bewijst nogmaals hoe moeilijk het Brussels

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

M. Pascal Smet, ministre.- Conformément à l'ordonnance et à son contrat de gestion, La STIB tente, et le mot est bien choisi, depuis quelques années, en collaboration avec les communes, de se réapproprier la gestion des abris aux arrêts de notre réseau de surface sur l'ensemble du territoire régional.

En février 2016, le conseil d'administration de la STIB a décidé de ne pas attribuer le marché qui lui était soumis pour la mise à disposition d'abris dans le réseau de surface dans les dix-neuf communes de la Région, parce que la procédure d'attribution du marché posait question.

La procédure de passation du marché des abris régionaux doit donc être relancée depuis le début. Heureusement, le conseil d'administration de la STIB a maintenant décidé de faire appel à un consultant externe. Conformément à l'avis de marché, la mission de ce consultant consiste en "l'analyse et l'évaluation des possibilités pour la STIB, sur le plan juridique et politique, dans le contexte actuel ou dans un contexte à améliorer, de faire installer le mobilier urbain et de l'exploiter".

Cette mission de consultance devrait être attribuée durant ce mois et la procédure d'attribution du marché pourra ensuite être relancée.

Gewest te besturen is.

Bovendien moet de toewijzingsprocedure worden overgedaan. Dat is de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur van de MIVB, maar gelukkig heeft die de wijze beslissing genomen om zich daarvoor door externe adviseurs te laten bijstaan.

Bien évidemment, la STIB poursuit l'exécution des contrats transitoires conclus avec plusieurs communes. Toutefois, le marché arrivera prochainement à échéance pour certaines communes. Si un nouveau marché est conclu, il doit être aisément résiliable avant son terme et la STIB est normalement en contact avec les communes pour, le cas échéant, rédiger des clauses techniques en accord avec cette optique.

Je regrette, tout comme vous, qu'après toutes ces années, la STIB ne soit pas capable de se réapproprier la gestion des abris, mais elle n'est pas seule en cause. Elle dépend également des communes. Il s'agit là d'un dossier qui illustre toute la complexité de la gouvernance de cette Région.

Si l'on devait écrire un jour un livre sur la complexité de la gouvernance à Bruxelles, le dossier des abribus devrait être cité comme exemple, puisqu'il fait intervenir la Région, les dix-neuf communes et la STIB.

Et nous nous retrouvons malheureusement aujourd'hui dans une situation qui nécessite de réengager la procédure d'attribution du marché. Cette responsabilité incombe au conseil d'administration de la STIB, lequel a pris la sage décision de se faire assister par des consultants externes.

De voorzitter.- Mevrouw Payfa heeft het woord.

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

Mevrouw Martine Payfa (DéFI) *(in het Frans).- Het concept van een Brussels schuilhokje blijft toch behouden?*

Mme Martine Payfa (DéFI).- Le concept même d'un abribus bruxellois est-il maintenu ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

Mevrouw Martine Payfa (DéFI) *(in het Frans).- Misschien kunt u de MIVB vragen om contact op te nemen met de designer om hem op de hoogte te brengen van de situatie.*

Mme Martine Payfa (DéFI).- Vous pourriez suggérer à la STIB de prendre contact avec le designer, qui n'est absolument pas au courant du dossier et qui attend toujours qu'on lance le marché.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik heb de heer Lust enkele maanden geleden ontmoet. Hij is perfect op de hoogte van de situatie.*

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai également rencontré M. Lust, il y a quelques mois. Il est parfaitement au courant.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

betreffende "de mobiliteitsvraagstukken in de Montgomery-wijk, de werken uitgevoerd door Vivaqua en de hoogspanningslijn van Elia".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "de toestand van de Tervurenlaan".

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (DéFI) *(in het Frans).- Enkele maanden geleden gaf Vivaqua toe dat de afwerking van de voetpaden aan de oneven kant van de Tervurenlaan slecht was uitgevoerd. De maatschappij vroeg de omwonenden wat geduld te oefenen. Sindsdien is er niets meer gebeurd. De heraanleg van de Tervurenlaan startte tien jaar geleden en kostte meerdere miljoenen. Nu is een deel van dat werk al vernield!*

Vroeg u Vivaqua en de gewestelijke diensten om een verslag van de onaanvaardbare beschadiging van het wegdek en de voetpaden? Hebt u gevraagd om ze zo snel mogelijk te herstellen?

Daarnaast is er het fietsprobleem. Ik blijf ervan overtuigd dat het stuk tussen het Jubelpark en Montgomery toegankelijker moet worden voor fietsers, als we het Schumanplein willen ontlasten. In de files die de gesloten tunnels veroorzaken, vertonen mensen gevaarlijk rijgedrag, waarbij steeds meer conflicten ontstaan tussen fietsers, voetgangers en voertuigen. Het feit dat er tussen het Jubelpark en Montgomery geen wegmarkeringen zijn, is eveneens problematisch.

Werd er in die wijk een studie uitgevoerd naar de mobiliteitsproblemen? Kunnen wij de resultaten daarvan krijgen?

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

concernant "les questions de mobilité dans le quartier Montgomery, les travaux réalisés par Vivaqua et la ligne à haute tension d'Elia".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "l'état de l'avenue de Tervueren".

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

M. Eric Bott (DéFI).- Vous savez sans doute que les habitants de la Région bruxelloise sont, pour la plupart, très attachés au quartier où ils vivent. Ils sont d'ailleurs nombreux à vous écrire pour vous faire part de remarques ou vous interroger sur une série de dossiers. Il en va de même pour moi, en tant qu'échevin et député. Je souhaiterais donc évoquer avec vous quelques cas qui semblent poser problème.

D'abord, les trottoirs impairs sur l'avenue de Tervuren. Vivaqua a reconnu, il y a quelques mois, que les travaux de finition n'étaient pas bons et a demandé aux riverains de la patience. Cependant, tout semble à l'arrêt total depuis. Je rappelle que ce chantier de rénovation de l'avenue de Tervuren a été lancé il y a une dizaine d'années et qu'il a coûté plusieurs millions d'euros. Tout cela pour être endommagé dix ans plus tard !

Avez-vous saisi Vivaqua et les services régionaux pour demander rapport sur la dégradation inacceptable de la voirie et des trottoirs ?

Avez-vous ordonné la remise en état sans délai ?

Ensuite, la mobilité et les vélos. Je demeure également persuadé que l'amélioration de la cyclabilité sur le tronçon Cinquantenaire-Montgomery est indispensable au désengorgement

Vroeg u het advies van de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) over problemen die fietsers in die zone ondervinden? Komen er nieuwe fietspaden?

Een derde pijnpunt is de verlenging van de stadsboulevard Meiser-Vergote tot Meiser-Montgomery, die nodig is om andere toegangswegen met elkaar te verbinden.

Daarnaast is het kruispunt van de Brand Whitlocklaan en de Lambeaulaan bijzonder gevaarlijk: er vonden al veertien ongevallen plaats, waarbij vijf gewonden en één dode vielen. Driehonderd personen ondertekenden een petitie. Bent u daarvan op de hoogte? Hoe wilt u het kruispunt veiliger maken?

Ten slotte zou de hoogspanningsleiding van Elia er gezondheidsproblemen veroorzaken. Zijn de werkzaamheden aan de Montgomerytunnel geen goede gelegenheid om de kabels onder de grond te leggen en om het Vergoteplein en de Joséphine-Charlottesquare met elkaar te verbinden?

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Een van de belangrijkste fietspaden van het gewest loopt over de Tervurenlaan. Het wegdek is er in erbarmelijke staat en er zijn minstens 25*

du secteur Schuman. Les embouteillages liés à la fermeture des tunnels entraînent des conduites dangereuses, qui créent de plus en plus de conflits entre cyclistes, piétons et véhicules. L'absence de marquage entre le Cinquantenaire et Montgomery pose aussi problème, bien qu'il y ait une déviation par la rue des Aduatiques.

Avez-vous connaissance d'une étude réalisée dans le quartier sur les problèmes de mobilité ? Dans l'affirmative, serait-il possible de nous en communiquer les résultats ?

Avez-vous demandé l'avis du Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) sur les problèmes des cyclistes dans ce périmètre ? La réalisation de nouveaux aménagements cyclables adaptés est-elle envisagée ?

Troisièmement, le boulevard urbain Meiser-Montgomery. Toujours dans le cadre de l'amélioration de la mobilité, il semble que le projet d'extension du boulevard urbain Meiser-Vergote à Meiser-Montgomery soit devenu essentiel pour relier d'autres accès, tant vers les étangs de l'avenue de Tervuren que vers Schuman.

Quatrièmement, vous n'êtes certainement pas sans savoir que l'insécurité règne au carrefour entre le boulevard Brand Whitlock et l'avenue Lambeau, avec déjà quatorze accidents dont cinq avec blessés et un mortel. Une pétition comptant plus de 300 signatures a été rédigée. Je pense qu'elle vous a été envoyée. En êtes-vous informé ? Quelles modifications vont-elles être apportées en vue d'améliorer la sécurité et le trafic ?

Enfin, concernant la ligne à haute tension Elia de 150.000 volts et compte tenu des problèmes sanitaires qui en découleraient, ne serait-il pas opportun de profiter des travaux du tunnel Montgomery pour y faire passer les câbles et procéder à la jonction entre les squares Vergote et Joséphine-Charlotte ?

M. le président.- La parole est à M. De Wolf pour sa question orale jointe.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je vous avais écrit sur l'avenue de Tervuren, sans recevoir de réponse. J'ai donc entrepris une marche exploratoire avec le comité de quartier, ainsi qu'un agent du service des

problematische punten.

Het lijkt misschien dwaas om dit in het parlement aan te kaarten, maar ik krijg van de diensten geen antwoord op mijn vragen. Er komt geen schot in de zaak en er gebeuren zware ongevallen. Fietsen in de stad moet worden aangemoedigd, maar op de Tervurenlaan is er geen duidelijke afscheiding tussen voetpad en fietspad en zijn de straatstenen verweerd of verdwenen. Daar moet u snel wat aan doen. Ik weet dat u inmiddels gereageerd hebt op de brief van het wijkcomité.

Zijn er werken gepland? Welk budget trekt u daarvoor uit? Wanneer vinden de werken plaats? Wanneer kunnen we ons weer vlot op de Tervurenlaan verplaatsen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Brussel Mobiliteit, dat instaat voor het beheer van de Tervurenlaan, kreeg zes klachten via Fix My Street en van enkele buurtbewoners. Alle klachten werd via Osiris doorgestuurd naar de interne directie. Het wegdek werd in 2015 tijdens werkzaamheden van Vivaqua beschadigd, maar niet in de oorspronkelijke staat hersteld. Het voetpad is op bepaalde plaatsen zeer zwaar beschadigd.*

De beheerder verstuurde een ingebrekestelling met een termijn van tien dagen naar Vivaqua Distribution met betrekking tot het herstellen van het voetpad en de parkeerzone.

Bij een controle ter plaatse werd vastgesteld dat de parkeerzone werd geasfalteerd en dat er ook aan het voetpad herstellingen werden uitgevoerd. De politiedienst die instaat voor de bouwplaatsen zal ter plaatse afspreken met het wijkcomité en de gemeentelijke dienst. Los daarvan zal Brussel Mobiliteit in die zone werken uitvoeren, maar een

travaux et de la mobilité et un agent de quartier. Nous avons pu nous rendre compte que passe sur cette avenue une piste cyclable régionale parmi les plus importantes, ainsi que l'attestent des comptages matinaux. Or, l'état de cette voirie, qui avait rénovée à l'occasion du centième anniversaire de l'avenue de Tervuren et de la visite royale, est aujourd'hui déplorable. Plus de 25 problèmes ont été identifiés.

Cela peut paraître idiot d'aborder un tel sujet au parlement, mais dès lors que nous ne recevons pas de réponse des services, que la situation n'est pas modifiée, que surviennent des accidents graves et qu'on veut favoriser la cyclabilité de la ville, dans la mesure où il n'y a dans cet endroit pas de séparation entre piétons et cyclistes et qu'en plus les dalles sont détériorées ou manquantes, il y a urgence à réagir. Je sais qu'entre-temps le comité de quartier vous a écrit et que vous avez avancé sur la question.

Les travaux vont-ils se faire ? Si oui, lesquels ? Avec quel budget, et à quelle date ? Quand pourra-t-on à nouveau circuler convenablement sur cette importante artère ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Bruxelles Mobilité, le gestionnaire de cette voirie, a effectivement reçu six plaintes via la plate-forme Fix My Street et venant de plusieurs riverains. Chaque plainte a été transmise à travers la plate-forme Osiris à la direction interne. Les problèmes de dégradation sont effectivement liés à un chantier de Vivaqua datant de 2015 et dont la remise en pristin état n'avait pas été effectuée. À la suite des travaux impétrants, la couche d'usure de l'asphalte dans les zones de stationnement n'avait pas été posée, et le trottoir avait été endommagé, très fortement à certains endroits.

Un ordre du gestionnaire, avec mise en demeure et délai 10 jours, a été envoyé à Vivaqua Distribution concernant la non remise en pristin état du pavage du trottoir ainsi que de l'asphalte du stationnement.

Lors des visites réalisées par l'agent de terrain, une réfection de l'asphalte ainsi que des réparations au niveau du trottoir ont pu être constatées. Toutefois, la police technique des chantiers prendra

datum daarvoor ligt nog niet vast.

Brussel Mobiliteit vult ook regelmatig gaten in de weg op en houdt de voetpaden veilig. Aangezien het wegdek in de zone rond de Tervurenlaan zeer snel weer beschadigd raakt, moet er een nieuwe asfaltlaag komen. Wanneer dat zal gebeuren hangt af van de voorwaarden die de bouwplaats-coördinatie oplegt. De asfaltering moet over een zone van ongeveer 25.000 m² gebeuren en zal 1,1 miljoen euro kosten. De werken kunnen op tien werkdagen tijd worden uitgevoerd.

Door de aanvraag voor de uitvoering van die werken komt er bij de Coördinatiecommissie van de bouwplaatsen een procedure van het gemeentelijk plan van aanleg op gang. Momenteel weet ik nog niet hoeveel nutsbedrijven bij de coördinatie betrokken zijn, welk aandeel zij in de werken zullen hebben en hoelang zij aan het werk zullen zijn.

De planning van de werken hangt grotendeels af van het advies van de Coördinatiecommissie van de bouwplaatsen, die werd gecontacteerd.

Ik ben niet op de hoogte van een studie over de mobiliteit tussen het Jubelpark en Montgomery, maar ik weet dat de situatie daar problematisch is. De Gracq stelde mij daar al vragen over.

De gemeente Etterbeek vroeg mij na te gaan of het mogelijk is om op de zuidelijke zijbaan beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) in te voeren. Dat is een zeer belangrijke as voor fietsers. Er is een eenvoudige oplossing, maar die levert problemen op met het dubbelzijdig parkeren en de ingang van de voetgangerstunnel. Ik heb Brussel Mobiliteit gevraagd om een oplossing uit te werken.

De weginrichting die onlangs op de as Meiser-Montgomery werd aangebracht, heeft de verkeerscirculatie rond de Lambeaulaan ingrijpend gewijzigd. De herinrichting gebeurde in overleg met de gemeente en de betrokken politiezone.

Ze beantwoordt bovendien aan de specifieke behoefte om vanaf het Vergoteplein veilig naar de zijbaan te kunnen gaan. Daarvoor komt er een afsluiting ter hoogte van de Lambeaulaan, die bestaat uit betonblokken en wegmarkeringen. Of dit blijvend wordt, wordt nog bestudeerd in het

l'initiative d'un rendez-vous sur place avec le comité de quartier et l'administration communale. Indépendamment de cela, Bruxelles Mobilité prévoit une intervention ponctuelle dans la zone, mais le délai d'exécution n'a pas encore été arrêté.

Nous procédons régulièrement à des travaux de temporisation et de sécurisation des différents désordres dans l'avenue de Tervuren. Des travaux d'inspection par caméras des raccordements d'avaloirs et de réparation éventuelle sont en cours.

Nous procédons aussi régulièrement aux travaux ponctuels de réparation des nids de poule et de sécurisation des trottoirs. Vu la vitesse d'apparition de ces nids de poule et la présence du phénomène d'orniérage, nous avons effectivement programmé des travaux de raclage/asphaltage de la couche d'usure sur cette zone. L'exécution de ces derniers est dépendante des conditions délivrées par la coordination des chantiers. La durée estimée du raclage/asphaltage de cette zone, qui représente environ 25.000m², pour un coût global de 1.100.000 euros, est d'environ 10 jours ouvrables.

Par contre, la demande de réalisation de ces travaux engendrera une procédure de type PCA (plan de signalisation, coupe de mobilité, emprise chantier et pilotage de l'ensemble) au niveau de la commission de coordination des chantiers. À l'heure actuelle, il m'est impossible de déterminer le nombre éventuels d'impétrants concernés par cette coordination, ni l'ampleur et la durée de leurs interventions.

La planification des travaux dépend principalement de l'avis de la commission de coordination des chantiers, qui a entre-temps été sollicitée. Vous connaissez aussi toutes les procédures à suivre.

Sur la mobilité et les vélos, je n'ai pas connaissance d'une étude de mobilité menée dans le quartier. Nous connaissons cependant la problématique du tronçon de l'avenue entre le Cinquantenaire et le rond-point Montgomery. Le Gracq a déjà posé des questions à ce sujet lors des commissions Vélo régionales.

Il y a maintenant une demande de la commune d'Etterbeek pour étudier la mise en sens unique limité (SUL) de la latérale sud. Il s'agit d'un axe très important pour les cyclistes. Il existe une solution simple, mais il y a les problèmes du

kader van de bovengrondse herinrichting die nog aan de gang is.

Met Elia overleg ik over de mogelijkheid om de 150 kV-kabels onder het voetpad op de Dietrichbrug te leggen.

stationnement des deux côtés et de l'entrée de tunnel piéton. À la suite des questions, nous avons demandé à l'administration de trouver une solution pour les cyclistes à cet endroit. Il faudra faire un choix.

Concernant l'axe Meiser-Montgomery, l'aménagement réalisé récemment à l'occasion du chantier du viaduc a profondément modifié la circulation aux abords de la rue Lambeau. Ce réaménagement a fait l'objet d'un accord de la commune et de la zone de police concernée.

Cet aménagement répond aux demandes spécifiques de pouvoir rejoindre la latérale en sécurité après le square Vergote. Il prévoit pour ce faire une fermeture à hauteur de la rue Lambeau, dont l'accès est devenu plus local. Cette fermeture est réalisée à l'aide de blocs en béton de type "New Jersey" et de marquages. Quant à une pérennisation de la situation, elle sera étudiée dans le cadre du réaménagement de surface qui est en cours.

Concernant Elia, nous sommes en contact pour permettre le passage du 150 kV sur le trottoir du pont Dietrich.

De voorzitter.- De heer Bott heeft het woord.

De heer Eric Bott (DéFI) *(in het Frans).- De vraag werd op 12 september gesteld. Ondertussen is er een overeenkomst tussen de gemeente en het gewest over de Lambeaulaan. Ik had de tijd niet meer om mijn vraag aan te passen.*

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

M. Eric Bott (DéFI).- La question a été posée le 12 septembre. Il est exact qu'entre-temps, un accord est intervenu entre la commune et la Région concernant l'avenue Lambeau. Comme ma question était antérieure à cet accord, je n'ai pas pu la modifier.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).- Uw antwoorden zijn wat vaag, maar er zit duidelijk vooruitgang in het dossier.*

Waarom duurde het zo lang voor het gewest doorhad dat die weg in lamentabele staat was? Wanneer een intercommunale werken verricht, moet het gewest, dat die weg beheert, achteraf een controle uitvoeren, waarna een proces-verbaal wordt opgesteld en eventueel een ingebrekestelling volgt. In dit geval moesten er zich drama's afspelen voor het gewest reageerde.

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Même si vos réponses ne sont pas encore très précises, on sent qu'on avance.

Mais pourquoi faut-il attendre un an, des accidents, des chutes, des lettres de l'administration, des plaintes de riverains, etc. pour que l'on se rende compte de l'état déplorable de cette voirie ? Lorsqu'une intercommunale procède à des travaux impétrants dans une voirie, il me semble qu'un contrôle devrait être réalisé par la Région en tant que gestionnaire de voiries, à l'instar des communes à l'égard de leurs propres voies, ce

De coördinatiecommissie werkt niet. Haar adviezen laten veel te lang op zich wachten en de coördinatie is in het hele gewest een ramp!

Ik zal u daar later opnieuw over interpelleren.

Uw antwoord op de vragen over het fietsbeleid beperkt zich tot de schrapping van parkeerplaatsen. De Tervurenlaan is echter breed genoeg om een andere oplossing te kunnen uitwerken, dunkt mij.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ook dat valt onder de audit van Brussel Mobiliteit.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de Pierre Marchantbrug in Anderlecht".

contrôle aboutissant à un procès-verbal de fin de chantier et à un suivi avec éventuelle mise en demeure. On ne doit pas attendre des catastrophes pour réagir.

Vous savez que nous pensons, comme d'autres, que la commission de coordination des chantiers ne fonctionne pas. Si l'on doit attendre l'avis de cette commission pour savoir quand vont commencer les travaux, c'est loin de me rassurer. Je sais que vous avez essayé d'agir de bonne foi pour avoir rencontré des personnes de votre cabinet et des fonctionnaires. Malheureusement, il faut bien reconnaître que votre commission de coordination ne marche pas ! C'est une véritable catastrophe sur l'ensemble du territoire régional !

Je ferai ce qu'il faut pour vous réinterpeller de manière assez précise à ce sujet.

En matière cyclable, votre réponse consiste à supprimer des places de stationnement. Or, avec la largeur de l'avenue de Tervuren, il me semble quand même qu'il y a moyen de trouver une autre solution.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Cela fait aussi partie de l'audit de Bruxelles Mobilité.

- Les incidents sont clos.

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 "le pont Pierre Marchant à Anderlecht".

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- U hebt aangekondigd dat de kanaalzone de ruggengraat van onze stadsontwikkeling moet worden. Ik deel die nobele ambitie, maar ik hecht vooral belang aan concrete resultaten.*

Sinds het begin van de regeerperiode bent u bevoegd voor het dossier van de Marchantbrug boven het kanaal in Anderlecht. De inwoners van Anderlecht wachten al jaren op de renovatie of de vervanging van de brug. Ondertussen is de brug al bijna twee jaar gesloten en lijkt er nog geen oplossing in zicht.

Het eerste project werd te duur bevonden. Ik hoop evenwel dat het nieuwe project niet te goedkoop zal uitvallen.

U kondigde aan dat er in 2016 grote vooruitgang in dit dossier zou komen en dat er 610.000 euro in de begroting 2016 was ingeschreven voor de haalbaarheidsstudie en het bestek.

Welke vooruitgang is er werkelijk geboekt?

Hoeveel zullen de sloop en de heropbouw van de brug kosten?

Welke middelen werden dit jaar al vrijgemaakt?

Zijn de vergunningen in orde?

Wanneer zullen de werken plaatsvinden en zal de brug eindelijk terug voor het verkeer opengaan?

Ik hoop dat u dit dossier niet zult vergeten. Het is een goeie graadmeter van het concrete actievermogen van de regering.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Vous avez annoncé qu'en votre qualité de ministre chargé des travaux publics, vous souhaitiez "faire de la zone du canal l'épine dorsale de notre ville". Je partage pleinement cette noble ambition.

Toutefois, au-delà des déclarations, j'ai la fâcheuse tendance à m'intéresser avant tout aux réalisations concrètes. Pour la partie sud de la zone du canal, vous assumez, depuis le début de la législature, le suivi du dossier du pont Marchant qui surplombe le canal à Anderlecht et relie entre eux deux pans entiers de la ville. Depuis presque dix ans, les Anderlechtois entendent parler d'une rénovation-reconstruction de ce pont. En cette rentrée parlementaire 2016, la seule certitude est que le pont est encore et toujours fermé à la circulation et qu'il n'y a pas le moindre signe d'amélioration pour les mois à venir. Je rappelle que sa fermeture date de près de deux ans.

Après avoir abandonné le projet de pont haubané, vous annonciez vouloir privilégier une piste moins coûteuse. J'espère pour ma part que votre projet n'est pas trop "low cost" au cœur de cette épine dorsale de notre ville.

Dans les faits, vous annonciez à cette même tribune que : "de grandes avancées devraient être réalisées en 2016". C'est ainsi qu'il y a presque un an, vous évoquiez un engagement budgétaire de 610.000 euros en 2016 pour l'étude de faisabilité et la rédaction des cahiers des charges.

Où en sommes-nous ? Qu'en est-il de ces "grandes avancées" attendues en 2016 ?

Combien coûtera le chantier de démolition-reconstruction du pont ?

Quels sont les moyens budgétaires affectés dès cette année 2016 ?

Disposez-vous enfin des permis nécessaires ? Je rappelle que vous aviez un permis valable pour le pont haubané.

Quel est votre nouveau calendrier des travaux ? Quand cette voirie sera-t-elle enfin rouverte à la circulation ?

Je vous remercie de ne pas oublier ce dossier, qui permet à l'observateur neutre de mesurer la capacité effective des autorités publiques, au-delà des incantations, d'agir concrètement dans cette zone du canal qui retient toute notre attention.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De Klein Eilandbrug, ook wel de Marchantbrug genaamd, bestaat uit twee opeenvolgende bruggen: brug 60A over het kanaal Brussel-Charleroi en brug 60B over de Kanaaldijk.*

Op basis van structurele inspecties tussen 2012 en 2014 en de bijbehorende adviezen, hebben we uit veiligheidsoverwegingen de bruggen moeten afsluiten voor het autoverkeer. Je kunt er wel nog onderdoor rijden.

Omdat het ontwerp van tuibrug niet in het gewestelijk programma staat, hebben de minister-president en ik Brussel Mobiliteit de opdracht gegeven om het herstel van de bruggen te bestuderen, met inbegrip van de renovatie van brug 60A en de afbraak en vervanging van brug 60B; de aanleg van twee gescheiden fietspaden van elk 1.50m breed onder de brug en langs de Kanaaldijk; de afbraak en heropbouw van de taluds om de stabiliteit van de werken te garanderen en de afbraak en heraanleg van de nodige verbindingswegen.

Het marktonderzoek zit in de toekenningsfase. De standstill was op 4 oktober voorbij. De haalbaarheidsstudie zal 60 kalenderdagen duren. De prijs voor de werkzaamheden wordt geraamd op 3.600.000 euro zonder BTW, wat veel goedkoper is dan een tuibrug, die op 20.000.000 euro wordt geraamd. In 2016 wordt er 116.000 euro vrijgemaakt voor de haalbaarheidsstudie. De vergunningsaanvraag zal worden ingediend na de onderzoeksfase van het voorontwerp.

De termijn voor de start van de werken wordt geraamd op vijftien maanden, waar twaalf maanden aan moeten worden toegevoegd voor de werken. Dat is volledig buiten mijn wil.

Ik hoor van de Anderlechtenaars dat de huidige oplossing voldoet.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'ouvrage communément appelé "pont de la Petite-Île" ou "pont Marchant" est constitué de deux ponts en enfilade : le pont 60A, qui enjambe le canal Bruxelles-Charleroi, et le pont 60B, qui enjambe la digue du canal.

Sur la base des inspections structurelles menées entre 2012 et 2014 et des avis qui y sont liés, nous avons dû décider de fermer les ponts à la circulation automobile, pour des raisons de sécurité. Il est encore possible de passer en-dessous du pont, dans les deux directions, grâce au placement de feux de signalisation.

Le projet de pont haubané ne figurant pas dans le programme régional établi par le gouvernement en début de législature, j'ai chargé Bruxelles Mobilité, en concertation avec le ministre-président, d'étudier la réhabilitation des ponts, en ce compris la rénovation du pont 60A et la démolition et le remplacement du pont 60B ; l'aménagement de deux pistes cyclables séparées d'une largeur d'1m50 chacune sous le pont 60B, dans l'axe de la digue du canal ; la démolition et le remplacement des talus, culées et contreforts nécessaires pour assurer la stabilité des ouvrages ; la démolition et le réaménagement des voiries nécessaires au raccordement des voiries existantes aux ouvrages.

L'étude de marché correspondante est en voie d'attribution. La période de standstill s'est terminée le 4 octobre. Le délai de l'étude de faisabilité du programme énoncé est de 60 jours calendrier. Le montant des travaux est actuellement estimé à 3.600.000 euros hors TVA, soit un coût nettement inférieur à celui du pont haubané, estimé à 20.000.000 d'euros. Un engagement de 116.000 euros est prévu en 2016 pour l'étude de faisabilité. La demande de permis sera introduite en fin de phase d'étude de l'avant-projet.

Le délai actuellement estimé avant le démarrage des travaux est de quinze mois, auxquels il

De voorzitter.- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Ik kom vaak in Anderlecht en hoor heel andere dingen.*

(Rumoer)

Zelfs het economische leven lijdt eronder, want een aantal handelszaken ligt geïsoleerd nu de brug gesloten is. Ook de zone rond het Biestebroekdok, die een van de belangrijkste ontwikkelingspolen in het Kanaalplan vormt, wordt hard getroffen door de sluiting van de brug.

De brug werd na de Tweede Wereldoorlog heropgebouwd. In de 21ste eeuw moeten we toch in staat zijn om een minstens even goede brug te bouwen als toen.

De regering moet nu echt werk maken van dit dossier, dat de inwoners van Anderlecht al tien jaar het leven zuur maakt. De slechte staat van de brug is verontrustend. Er werden heel wat fouten gemaakt. Het oorspronkelijke ontwerp was ongetwijfeld zeer duur, maar kon door een politieke keuze gerechtvaardigd worden. Vandaag zou de bouw van een nieuwe brug 3.600.000 euro bedragen.

De MR vraagt dat er zo snel mogelijk een brug komt die werkt, zodat er eindelijk een einde komt aan dit staaltje van slecht beheer.

De brug is noodzakelijk voor het overleven van de economie in de wijk, die nu al hard getroffen is door de sluiting van de toegangsweg.

convient d'ajouter douze mois de travaux. Il est totalement indépendant de ma volonté.

Entre-temps, je reçois des commentaires partagés des Anderlechtois, qui donnent à penser que le dispositif actuel est satisfaisant.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Ce n'est pas vraiment l'écho que j'en ai et pourtant, je suis très souvent à Anderlecht.

(Rumeurs)

Même la vie économique en pâtit. Un certain nombre de commerces sont enclavés par ce pont fermé. Et puis disons-le, cette zone du bassin Biestebroeck, qui est l'un des pôles de développement les plus importants et les plus dynamiques du Plan canal, est évidemment considérablement affectée aujourd'hui par ce pont qui est une ruine.

Ce pont a été réhabilité au lendemain de la Seconde Guerre mondiale après sa destruction. Je pense qu'au 21e siècle, nous sommes capables de répondre à ce type de besoin avec une efficacité qui peut être considérée comme aussi satisfaisante que celle que l'on pouvait atteindre après la Seconde Guerre mondiale.

J'en appelle vraiment à l'autorité pour boucler ce dossier qui, depuis une décennie, pourrit la vie des Anderlechtois. Ce pont se dégrade en effet de manière préoccupante depuis bien longtemps. Les errements ont été nombreux. Le projet initial était sans doute très coûteux, mais il se justifiait par un choix politique et gouvernemental. Aujourd'hui, j'entends qu'il se chiffre à 3.600.000 euros hors TVA.

Ce que nous demandons, c'est que ce pont puisse fonctionner dans les meilleurs délais et qu'il soit ainsi mis fin à un tel exemple de mauvaise gestion.

Encore une fois, ce n'est pas un luxe, mais une nécessité si nous voulons que ce nouveau pont de ville puisse fonctionner et effectivement permettre à l'économie de continuer à exister dans ce quartier durement touché par la fermeture de cette voirie

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BORIS DILLIÈS

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

betreffende "de mogelijkheden van publiek-private partnerschappen op het gebied van slimme mobiliteit".

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).- De nauwe relatie tussen transportactoren en hightech bedrijven komt regelmatig tot uiting in de aankondiging van nieuwe initiatieven. Dat geldt met name op het vlak van slimme mobiliteit, waardoor chauffeurs in real time via het internet geïnformeerd worden over de verkeerstoestand, wegwerkzaamheden, spookrijders, elektrische laadstations of carpoolverzoeken.*

Slimme mobiliteit is niet meer weg te denken, dankzij smartphoneapps en registratietoestellen die verplaatsingen efficiënter, veiliger en vlotter maken. Een aantal overheidsinstellingen is zich daarvan bewust en werkt daarom samen met partners uit de sector.

Zo heeft het Waals Gewest in 2015 een akkoord gesloten met Coyote om gratis informatie uit te wisselen ten voordele van alle weggebruikers. Gent startte in 2014 met een project met Waze, het GPS-systeem van Google, om anonieme gegevens uit te wisselen om de mobiliteit te verbeteren. De federale politie communiceert ook al enkele jaren via slimmemobiliteitsapps.

Die creatieve en populaire oplossingen kosten de belastingbetaler nagenoeg niets en dat pleit voor

pour une période indéterminée, et en tout cas jusqu'à aujourd'hui.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "les opportunités des partenariats public-privé en matière de mobilité connectée".

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

M. Boris Dilliès (MR).- Les relations étroites entre les acteurs du transport et les entreprises du secteur high-tech s'illustrent régulièrement par l'annonce de nouveaux rapprochements. C'est particulièrement le cas de la "mobilité connectée", qui permet aux conducteurs d'être informés et de partager en temps réel, grâce à internet, des données clés telles que l'état du trafic routier, l'existence de travaux de voirie, le signalement de véhicules fantômes, la disponibilité de recharges électriques ou encore les demandes de covoiturage.

In fine, la mobilité connectée est, aujourd'hui, une réalité bien ancrée grâce aux applications collaboratives sur smartphone ou aux boîtiers embarqués, qui permettent d'optimiser les déplacements en termes de gain de temps pour les trajets, de sécurité des citoyens et de fluidité du trafic routier.

Conscients de l'intérêt intrinsèque, mais aussi de l'opportunité de croiser les bases de données des acteurs privés et des administrations en charge de la mobilité en termes de gestion du trafic, de production de statistiques utiles à moyen ou long terme ou encore d'alerte sur les travaux d'urgence, un certain nombre de pouvoirs publics ont développé des partenariats avec les acteurs

de verdere integratie ervan in het beleid. Brussel Mobiliteit stelt al realtime informatie over het Brusselse verkeer ter beschikking van de twee gewesten, maar ook van een aantal openbare instellingen en privébedrijven.

Bovendien ontwikkelt Brussel Mobiliteit momenteel een nieuwe website over de algemene staat van de Brusselse mobiliteit. Daar komt misschien ook een mobiele versie van.

Zijn er momenteel samenwerkingsverbanden voor de uitwisseling van gegevens met slimme-mobiliteitsbedrijven en meer bepaald start-ups? Wat vindt u van het Waalse en Gentse voorbeeld? Hebt u contacten met bedrijven zoals Waze en Coyote? Bekijken Brussel Mobiliteit en uw kabinet of er samenwerkingsmogelijkheden bestaan?

Hoe zit het met de nieuwe website? Wat is de bedoeling ervan en wanneer zal hij klaar zijn? Zijn er akkoorden met privébedrijven gesloten over de uitwisseling van gegevens? Komt er ook een afgeleide app? Waarom geeft u niet de voorkeur aan bestaande apps die u door het delen van gegevens kunt steunen?

sectoriels.

Ainsi, la Région wallonne a conclu en 2015 un accord avec l'opérateur Coyote, qui compte un million d'automobilistes-utilisateurs en Belgique, visant à un échange d'informations gratuit au bénéfice de tous les usagers de la voirie. Au nord du pays, c'est la ville de Gand qui s'est associée, entre autres, dès 2014 avec Waze, le GPS collaboratif du géant américain Google, pour partager des données anonymisées et agrégées afin d'améliorer la gestion de la mobilité. Depuis quelques années, la police fédérale communique également ses avis aux conducteurs via des outils de mobilité connectée.

En réalité, ces exemples de partenariats public-privé ne sont qu'un échantillon de synergies qui ont trouvé des échos similaires à Montréal, Barcelone, Rome, Budapest, Sydney, ou encore avec des autorités centrales, comme aux Pays-Bas.

Ces solutions créatives, populaires, pragmatiques et quasiment indolores pour le contribuable plaident pour leur renforcement au cœur des politiques publiques. À cet égard, il me revient que les services de Bruxelles Mobilité mettent déjà à disposition, dans le cadre de la politique régionale d'open data, un flux d'informations en temps réel au bénéfice d'acteurs externes. Concrètement, il existe aujourd'hui un partage de données du trafic bruxellois qui profite aux deux Régions, mais aussi à une série d'acteurs publics et privés, notamment les chaînes de médias, sur la base d'une convention de collaboration.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité développe de son côté un nouveau projet de site internet qui devrait présenter l'état général de la mobilité bruxelloise, avec l'option d'une version mobile du portail.

Existe-t-il aujourd'hui des partenariats d'échange de données avec les acteurs privés de la mobilité connectée, en particulier les startups ? Quel regard portez-vous sur les exemples wallons, mais aussi gantois, et ce en termes d'opportunités de régulation du trafic routier dans nos communes ? Avez-vous déjà eu des contacts avec des représentants d'acteurs tels que Waze et Coyote sur ce type de projet ? Des pistes sont-elles éventuellement à l'étude par les services de Bruxelles Mobilité et au sein de votre cabinet ?

Enfin, qu'en est-il exactement du futur site internet en question ? Pouvez-vous nous en brosser les grandes finalités ainsi que le calendrier de réalisation ? Des accords ont-ils été conclus avec des acteurs privés en matière d'échange de données ? Une déclinaison sous forme d'application est-elle également prévue ? Enfin, pourquoi ne pas privilégier le canal des outils privés existants avec un appui régional sous la forme de partage de données ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik ben een grote voorstander van open data. Sinds het begin van mijn mandaat is de initiële gewestelijke terughoudendheid afgenomen. De MIVB en Brussel Mobiliteit werken nu samen om gegevens openbaar te maken. Een aantal gegevens zijn al beschikbaar op het opendataportaal van Brussel Mobiliteit, zoals bijvoorbeeld over incidenten en werkzaamheden. De telgegevens van Brussel Mobiliteit zullen tijdens het eerste trimester van 2017 beschikbaar zijn.*

Over het gebruik van gegevens die verzameld worden door bedrijven, vallen er meerdere dingen te zeggen:

- er bestaat een samenwerkingsakkoord voor de verkeerslichtencentrale, die gegevens over de snelheid van de voertuigen gebruikt;

- ik heb al contacten met bedrijven om te bekijken welke vorm van samenwerking een reële meerwaarde kan bieden in de Brusselse context;

- er loopt een aanbesteding om Brussel Mobiliteit gebruik te laten maken van gegevens over de evolutie van de verkeerssnelheid in het hele gewest.

Het gewest heeft geen historische mobiliteits-gegevens. Daarom heb ik de opdracht gegeven om zulke gegevens aan te kopen.

De nieuwe website zal geen concurrent zijn van bestaande apps. Het is de bedoeling om mensen die zich doorheen het gewest moeten verplaatsen aanvullende informatie te bieden.

We bekijken echter of het mogelijk is om er ook gegevens van bedrijven in te integreren, zodat de

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis un fervent partisan de l'open data. Depuis ma prise de fonction, la réticence initiale à l'échelon régional s'est atténuée. La STIB et Bruxelles Mobilité collaborent désormais pour ouvrir les données au public afin qu'il en dispose à sa guise. Une série de données sont déjà disponibles sur le portail open data de Bruxelles Mobilité. Les incidents et les travaux en sont un exemple.

En matière de données sur le trafic, des développements sont en cours pour mettre à disposition les informations sur les comptages réalisés par Bruxelles Mobilité. Elles seront disponibles au premier trimestre 2017. Ce type de données est encore trop peu partagé.

S'agissant de la récupération d'informations générées par les acteurs privés, plusieurs éléments sont à mentionner :

- Dans le cadre de la centrale des feux, un partenariat existe pour récupérer les informations de vitesse des véhicules. Il s'inscrit dans l'objectif de l'accord de gouvernement visant à fluidifier le trafic sur les axes prioritaires, par exemple en donnant plus de feux verts sur les axes en sortie de ville, selon le niveau de congestion.

- Des contacts ont déjà été pris avec des acteurs privés et des réflexions sont en cours pour concevoir d'autres collaborations qui apporteront une réelle plus-value adaptée aux spécificités bruxelloises. Par exemple, en cas de forte congestion sur un axe, rares sont les itinéraires alternatifs à proposer aux automobilistes pour limiter le trafic de transit dans les quartiers résidentiels.

gebruiker multimodale informatie krijgt.

De aanbesteding voor de ontwikkeling van de website loopt. In de loop van 2017 moet hij klaar zijn. In de voorwaarden van de aanbesteding staat dat de site ook toegankelijk moet zijn voor mobiele apparaten.

Er zijn dus contacten in verband met open data en ik probeer die ook te stimuleren.

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).- Er is een erg informatieve studie van het centre Jean Gol. Ik zal u die bezorgen of u kunt ze downloaden op www.mr.be.*

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

(Opmerkingen)

- Het incident is gesloten.

- Un marché existe pour la récupération de données de temps de parcours auprès d'opérateurs privés, de sorte que Bruxelles Mobilité puisse analyser l'évolution des vitesses sur l'ensemble du territoire et évaluer l'impact de certains projets.

J'ai constaté que la Région ne disposait pas de données historiques de mobilité. Nous avons donc donné instruction d'acheter ces données pour nous permettre d'effectuer une analyse sérieuse.

Le futur site internet n'entend pas rivaliser avec les outils privés existants. L'objectif est de fournir des informations complémentaires afin d'apporter un service utile aux personnes devant se déplacer dans notre Région.

Par contre, la possibilité de récupérer des données d'opérateurs privés est envisagée, pour compléter l'information multimodale fournie aux utilisateurs.

Le marché pour le développement du site est en cours d'attribution. Le calendrier prévoit que la nouvelle version soit prête courant 2017. Les spécifications imposent que le site soit accessible à partir des appareils mobiles.

Il y a donc des contacts en matière d'open data. J'ai pour mission de stimuler. À titre d'exemple, j'ai rencontré le représentant de Citymapper, ainsi que d'autres personnes de startups bruxelloises qui souhaitent me voir afin que le transfert de données puisse se faire. Ces applications vont reprendre dès lors que l'open data de la STIB sera disponible.

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

M. Boris Dilliès (MR).- C'est très bien. Il existe une très bonne étude réalisée par le centre Jean Gol. Je me permettrai de vous l'offrir et vous constaterez qu'elle est très nourrissante. Elle est par ailleurs téléchargeable sur www.mr.be.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais la lire.

(Remarques)

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de kosten van de beschadigingen door het platform 'TTIP Game Over' in de metrostations van de MIVB".

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Hoeveel bedragen de geschatte kosten om de schade te herstellen die activisten veroorzaakt hebben in de metrostations van de MIVB?*

Is de MIVB van plan om die kosten terug te vorderen bij de activisten? Heeft JCDecaux een schadevergoeding aan de MIVB gevraagd?

Wat is het resultaat van het interne onderzoek? Het binnendringen van de activisten roept immers opnieuw vragen op in verband met de veiligheid. Hoe komt het dat dit kon gebeuren voor de neus van de veiligheidsdiensten? Hadden de activisten misschien helpers binnen de veiligheidsdiensten?

Werden er bepaalde gebruikers van de MIVB geïdentificeerd door middel van veiligheids-camera's en Mobib-kaartlezers?

Welke maatregelen heeft de MIVB getroffen om dergelijke incidenten in de toekomst te vermijden?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De incidenten hebben de MIVB 397,89 euro gekost. JCDecaux heeft 1.500 euro uitgegeven om de affiches te verwijderen. De kaders waren niet beschadigd.*

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

concernant "le coût des dégradations menées par la plate-forme 'TTIP Game Over' dans les stations de métro de la STIB".

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je souhaiterais connaître l'évaluation du montant des dégâts occasionnés par les activistes et les coûts de la remise en état des stations de métro pour la STIB.

Quel est le coût de la remise en pristin état des stations ? La STIB compte-t-elle récupérer ces montants auprès des activistes ?

Un dédommagement a-t-il été demandé par JCDecaux à la STIB ?

Quel a été le résultat de l'enquête interne ? En effet, l'intrusion de ces activistes pose à nouveau des questions de sécurité. Comment une telle opération a-t-elle pu se réaliser matériellement, à la barbe des services de sécurité ? Pouvez-vous nous expliquer le modus operandi ? Y a-t-il eu d'éventuelles complicités au sein de l'entreprise ?

Les caméras de surveillance et les lecteurs de cartes Mobib ont-ils pu permettre d'identifier certains usagers de la STIB ?

Quelles sont les mesures prises pour que ce type d'intrusion ne se produise plus ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- À la suite des actes commis par les activistes, la STIB a dû intervenir, tout comme la société JCDecaux. Le coût total des interventions de la STIB s'élève à 397,89 euros.

Du côté de JCDecaux, l'enlèvement des affiches

De advocaat van de MIVB heeft klacht ingediend met burgerlijkepartijstelling en die wordt momenteel behandeld door de onderzoeksrechter. Als de daders geïdentificeerd en veroordeeld worden, zal de MIVB de kosten voor het onrechtmatig aanbrengen van affiches kunnen terugvorderen. JCDecaux heeft gezegd dat het niet van plan is om de MIVB aan te klagen.

Uit de beelden van de beveiligingscamera's blijkt dat de affiches aangebracht werden tussen 23 uur en middernacht. Er is dus geen sprake van onrechtmatige intrusie want op dat tijdstip zijn de metrostations nog toegankelijk voor het publiek.

De daders zijn erg snel en in verschillende metrostations tegelijk te werk gegaan. Op basis van de beelden wijst niets op interne hulp van de veiligheidsdiensten.

De beelden zijn nu in handen van de federale spoorwegpolitie, die instaat voor de identificatie van de personen.

De camerabeelden hebben aangetoond dat de activisten eenritkaarten hebben gebruikt en dus geen abonnementen.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Het is geruststellend dat er geen sprake was van illegale intrusie en dat JCDecaux de MIVB niet zal aanklagen. We zullen het resultaat van de burgerrechtelijke procedure afwachten.*

Ik betreur wel dat er ook na de incidenten met de affiches stickers gekleefd werden op stads-meubilair, niet alleen van de MIVB, maar ook op verschillende andere plaatsen in de stad.

représente un coût de 1.500 euros. Aucun cadre n'a été endommagé. L'intervention des équipes de JCDecaux a nécessité environ 50 heures de travail. L'avocat de la STIB se charge de la plainte avec constitution de partie civile, plainte remise entre les mains du juge d'instruction. Si les auteurs sont identifiés et condamnés, il sera possible de récupérer les coûts liés à cet affichage non autorisé. La société JCDecaux a indiqué ne pas avoir l'intention de se retourner contre la STIB.

Les actes de vandalisme se sont produits durant les heures d'exploitation du réseau, à savoir entre vingt-trois heures et minuit, comme le révèle l'analyse des images des caméras de surveillance. Il n'y a donc pas eu d'intrusion des activistes dans les stations, vu que les stations étaient accessibles aux voyageurs.

Changer une affiche ne prend que quelques secondes. Les auteurs ont agi très rapidement et plusieurs groupes d'activistes ont été actifs simultanément dans différentes stations. Les images ne montrent aucune indication d'une éventuelle complicité en interne.

Les images des caméras de surveillance ont été remises à la police fédérale des chemins de fer. C'est à la police que revient la tâche d'identifier des personnes sur la base de ces images.

En ce qui concerne une éventuelle identification via la carte Mobib, les vidéos diffusées par l'organisation des activistes mentionnent qu'ils ont acheté des tickets individuels et n'ont pas utilisé d'abonnement, ce que confirment les images des caméras.

(Remarques de Mme Delforge)

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je vous remercie pour vos réponses. Il est plutôt rassurant qu'il n'y ait pas eu d'intrusion en termes de sécurité. Il est un peu fou que ces activistes aient payé pour dégrader. On verra bien ce que donnera la plainte au civil. Je suis également heureux que JCDecaux, qui aurait pu le faire, ne se retourne pas contre la STIB.

Ce qui me rend un peu plus chagrin, c'est que cette opération a été réitérée depuis. Ce ne sont pas tant

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende "de onoverschrijdbare betonnen blokken en de menselijkere aanpak van bouwplaatsen tijdens de werkzaamheden van de MIVB en Brussel Mobiliteit".

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Op 1 augustus 2016 werd er in het midden van de Oudergemselaan een betonnen afscheiding geplaatst waardoor de inwoners niet meer naar de overkant van de straat geraakten.*

Waarom werd er voor een ononderbroken afscheiding van betonblokken gekozen voor de tijdelijke markering van de busbaan en niet voor lichter materiaal, zoals blokken uit hard plastic die ook op de autosnelwegen worden gebruikt?

Hebt u maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de administratie in de toekomst meer rekening houdt met de omwonenden en de veiligheid van de zwakke weggebruikers?

Naar aanleiding van het incident contacteerde ik Brussel Mobiliteit, maar die ontkende het probleem en verzekerde mij dat alles in orde was. Ik ben ter plaatse gaan kijken. Pas na twee of drie dagen werden er uitwijkingsruimten ingevoerd en werd de betonnen muur op diverse plaatsen onderbroken. Er werd echter nergens vermeld waar de

les affiches, mais bien les autocollants qui se multiplient sur le mobilier urbain, aussi bien à la STIB qu'en ville. Je trouve cela beaucoup moins sympathique.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

concernant "les digues de béton infranchissables et la mise en place de chantiers urbains plus humains lors des travaux de la STIB et de Bruxelles Mobilité".

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Ce 1er août, les Bruxellois riverains de l'avenue d'Auderghem ont eu la désagréable surprise de devoir faire face à une véritable digue de béton les séparant du trottoir voisin.

Qui a eu cette "bonne idée" de placer ces digues de béton infranchissables ?

D'autres aménagements provisoires légers n'étaient-ils pas possibles pour réaliser une bande bus, comme le placement de plots en plastique rigide de manière continue ainsi qu'on le fait sur les autoroutes ?

Avez-vous pris des mesures pour que l'administration soit, à l'avenir, plus vigilante et préconise des chantiers urbains plus humains, permettant aux usagers les plus faibles de ne pas pâtir d'aménagements lourds de ce type ? En clair, privilégiera-t-on l'option au coût humain le plus faible, et non l'option la moins chère ?

Il est urgent de renforcer le contrôle, la

voetgangers moesten lopen om niet door auto's in tegenovergestelde richting te worden omvergereden.

Dit soort werken is vaak een ware hel voor de zwakke weggebruikers. Soms moeten ze een omweg van meer dan 800 m maken omdat de kruispunten geblokkeerd zijn en ze niet in staat zijn om over de betonblokken te klauteren.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Safety blocks of betonblokken zijn de beste oplossing om de weggebruikers op en rond een werf te beschermen. Dankzij die blokken kunnen we langs de werf een gescheiden rijstrook voor de auto's en een obstakelvrij pad voor de zwakke weggebruikers creëren.*

Dergelijke safety blocks worden gebruikt op heel drukke wegen zoals de Oudergemselaan. Ze kosten wat meer dan een lichtere inrichting, maar zijn een pak veiliger. Mensen hebben immers de neiging om lichtere blokken te verplaatsen, wat tot gevaarlijke situaties leidt.

Soms is er één oversteekplaats per kruispunt buiten de werfzone, die aangeduid wordt door een gepaste signalisatie. Op aanwijzing van de politie en de veiligheidscoördinator wordt die oversteekplaats vóór het kruispunt gecreëerd om de veiligheid te waarborgen. De oversteekplaats moet met duidelijke borden worden aangeduid.

Het besluit van 2013 betreffende de uitvoering van bouwplaatsen op de openbare weg bevat duidelijke veiligheidsvoorschriften. Een ploeg van controleurs van Brusse Mobiliteit gaat na of die

coordination et surtout la sécurisation des chantiers de ce type afin de ne plus mettre les usagers faibles en danger. À la suite de cet incident, j'ai contacté Bruxelles Mobilité, qui a nié le problème et assuré que tout était en ordre. Je me suis rendu sur place et ai constaté que tout n'avait pas été fait. Ce n'est qu'après deux ou trois jours que des espaces de déviation ont été mises en place et que les digues ont été ouvertes. Il manquait cependant encore des espaces indiquant aux piétons quels itinéraires emprunter pour ne pas se faire renverser par les voitures roulant à contresens.

Je voudrais vraiment attirer votre attention sur ce type de chantiers, qui constituent parfois des plaies dans la ville pour les usagers faibles. Pour ma part, j'ai vu des personnes devoir faire des détours de plus de 800m, parce qu'il n'y avait tout simplement pas d'accès dans les carrefours et que les digues de béton étaient tout bonnement infranchissables pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées.

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'emploi de "safety blocks", ou blocs en béton, est la solution qui protège le mieux tous les usagers de la voirie sur un chantier et à ses abords. Il permet en effet de réaliser un couloir, totalement protégé pour les automobilistes longeant ce chantier et dégagé de tout obstacle pour les usagers faibles.

Ce système de protection est aménagé sur des voies très empruntées, comme l'avenue d'Auderghem. Il est plus onéreux qu'un aménagement "léger", mais permet une sécurisation nettement améliorée. En effet, les gens ont tendance à ne pas respecter ces aménagements légers et cela entraîne donc des situations dangereuses.

Une seule traversée par carrefour est parfois ouverte en dehors de la zone de chantier et indiquée par une signalisation adéquate. Sur instruction de la police et du coordinateur de sécurité, ce passage est placé en aval du carrefour pour garantir la sécurité. Le passage doit être signalé par des panneaux clairs. L'arrêté d'exécution relatif à l'exécution des chantiers en voirie de 6 septembre 2013 prévoit des prescriptions très précises et claires pour la sécurité.

regels worden nageleefd.

Mijnheer De Bock, u hebt gelijk dat het uitzicht van de betonblokken kan worden verbeterd. Wij hebben daarom aan Brussel Mobiliteit gevraagd of het mogelijk is om een print op het beton aan te brengen, niet alleen bij de werken in de Oudergemselaan, maar bij alle andere werken.

De cette façon, l'exécution efficace des chantiers, comme la sécurité des usagers de la voirie, est garantie. Une équipe de contrôleurs de Bruxelles Mobilité surveille l'application de ces règles.

Cela étant dit, nous avons également demandé de vérifier s'il n'est pas possible d'imprimer quelque chose sur le béton pour mieux le conformer à un contexte urbain.

Car vous avez raison, M. De Bock, l'aspect du béton peut être amélioré par des bandes dessinées, des drapeaux, etc.

Nous avons donc demandé à Bruxelles Mobilité d'examiner cette possibilité, pas seulement pour le cas de l'avenue d'Auderghem, mais pour tous les chantiers.

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

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

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Doel van mijn vraag is om u te laten nadenken over een meer menselijke en stedelijke aanpak die de tijdelijke hinder zo veel mogelijk beperkt. Ik moet toegeven dat de werken binnen de aangekondigde termijn voltooid waren en dat het resultaat mooi oogt, maar de werken waren bijzonder onaangenaam voor de omwonenden.*

Ik noteer dat betonblokken duurder zijn dan plastic blokken.

Brussel Mobiliteit heeft geklaagd dat het in augustus niet voldoende personeel had om alle werven te controleren.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je pose rarement des questions orales sur de petits chantiers comme celui-là, mais ici, nous étions en période de vacances et c'était assez flagrant. Le but était aussi de vous proposer d'être visionnaire en offrant aux riverains et aux passants des chantiers plus humains, plus urbains. Je crois vraiment que cela permettrait d'atténuer un certain nombre de ces nuisances, temporaires, il faut le dire, car ce chantier a été bien mené en termes de calendrier. Le résultat est assez beau, mais le chantier a été assez pénible durant un mois pour les riverains.

Vous m'apprenez que c'est plus cher que les chantiers avec des digues en plastique ou autres. C'est également un élément d'appréciation.

Enfin, Bruxelles Mobilité s'était plainte de ne pas avoir assez de personnel au mois d'août pour contrôler le respect de ce fameux arrêté d'exécution par l'entreprise qui a placé les digues de béton. Au téléphone, cette administration a reconnu qu'il y avait un problème, qu'elle n'avait pas été assez vigilante, mais que c'était surtout dû au fait que, pendant les vacances, ses équipes étaient incapables d'assurer la surveillance de la totalité des chantiers.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er is inderdaad een probleem met de opvolging van de werven. Dat maakt deel uit van de zaken die tijdens de audit aan bod zullen komen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Cela fait aussi partie de l'audit. Il s'agira d'examiner la situation particulière du suivi des chantiers, qui pose effectivement problème.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de naam van de toekomstige metrostations".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Na het overlijden van Toots Thielemans was u er als de kippen bij om aan te kondigen dat er een toekomstig metrostation naar hem vernoemd zou worden.*

Wordt er een bepaalde lijn gevolgd voor de keuze van namen voor metrostations of wordt het eerder per geval bekeken? Komt die beslissing exclusief aan de minister belast met Mobiliteit toe of worden er ook andere spelers bij betrokken?

Lange tijd waren vooral plaatsen bron van inspiratie. Onlangs werd echter het metrostation Eddy Merckx geopend. Nu de stations vaker naar personen vernoemd worden, lijkt het mij belangrijk om erop toe te zien dat vrouwen voldoende vertegenwoordigd zijn, want bijvoorbeeld bij straatnamen is dat zeker niet het geval.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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 "le nom des futures stations de métro".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Faisant suite au décès de Toots Thielemans, vous avez annoncé avoir entamé des démarches pour qu'une future station de métro soit baptisée de son nom. Ce choix, bien que très rapide, voire prématuré au vu des délais de mise en service annoncés pour les futures stations de métro, peut se justifier par la popularité de ce musicien bruxellois.

Je souhaiterais savoir si le choix du nom des stations de métro fait l'objet d'une réflexion globale ou s'il s'effectue au cas par cas. Je souhaiterais également savoir s'il constitue une prérogative exclusive du ministre chargé des transports ou si la procédure implique d'autres acteurs.

Jusqu'à présent, le nom des stations s'inspirait principalement des lieux qu'elles desservent. Or, parmi les dernières inaugurées figure la station Eddy Merckx. Aujourd'hui, vous avancez le nom de Toots Thielemans. Face à cette nouvelle approche baptismale des stations de métro, je souhaiterais savoir si une réflexion a également eu lieu afin d'éviter qu'à l'instar des noms de rue, les femmes ne soient présentes que de manière anecdotique.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Elke minister van Mobiliteit is bevoegd om metrostations te benoemen. De MIVB kan daarbij een adviserende rol spelen. Die namen moeten goed gekozen worden, want ze stellen de reizigers in staat om de stations te onderscheiden.*

Logischerwijs worden de meeste metrostations vernoemd naar een wijk of belangrijke verkeersader in de buurt. Het voordeel van eigennamen is dan weer dat ze tweetalig zijn. De namen mogen om praktische redenen ook niet te lang zijn.

Er bestaan momenteel twee metrostations die naar een persoon vernoemd werden: Eddy Merckx en Jacques Brel.

Soms veranderen de namen in de loop der tijd. Bij het overlijden van koning Boudewijn, werd het station Amandelbomen omgedoopt tot Koning Boudewijn. Soms nemen hele buurten rond een metrostation de naam ervan over, zoals bij Delta en Merode.

Niemand blijkt de naam van het Grondwetplein te kennen en vandaag de dag is het ook niet meer zo logisch om een metrostation de naam 'Stalingrad' te geven. Hoewel plaatsnamen een logische keuze zijn, blijken deze concrete namen niet veel succes te oogsten bij de buurtbewoners.

Toots Thielemans heeft in de Marollen gewoond en is een groot Brusselaar met artistieke wereldfaam. Daarom vind ik het een logisch eerbetoon dat we een metrostation naar hem vernoemen.

We hebben al contact opgenomen met de familie en naar het schijnt was hun eerste reactie positief. Als zij haar definitieve akkoord geeft, zal ik met de architecten bekijken op welke manier we de artiest hulde kunnen brengen in dat grote metro- en tramstation.

Het klopt dat we dan drie metrostations zullen hebben die naar een man vernoemd werden en dat de naam van een vrouw meer dan welkom is. Wij zullen de mogelijkheden bekijken voor toekomstige metrostations of eventueel voor een bestaand station. Zo'n naamsverandering moeten we dan wel grondig verantwoorden.

Gezien de positieve reacties, ook binnen deze

M. Pascal Smet, ministre.- Chaque ministre de la Mobilité a la compétence de nommer les stations. La STIB peut, quant à elle, le conseiller dans cette tâche.

Il est en effet important de bien choisir les noms des stations, car c'est le premier élément qui permet aux voyageurs de les différencier.

La plupart des noms de station sont logiquement choisis par toponymie. Cela veut dire sur la base du quartier ou d'une artère situés à proximité. Les noms propres sont appréciés, car ils ont l'avantage d'être bilingues. En revanche, les noms à rallonge sont à éviter car ils ne sont pas facilement lisibles sur un plan du réseau ou sur une rame de métro.

Deux stations portent le nom de personnalités : les stations Eddy Merckx et Jacques Brel, qui travaillait dans l'usine familiale toute proche et qui y a écrit ses premières chansons en regardant passer le tram 33, qui passait non loin de là.

Parfois, le nom des stations évolue au cours du temps. La station Amandiers par exemple, non loin du stade national, a été rebaptisée Roi Baudouin à la mort du souverain. La dénomination des stations donne aussi leurs noms aux quartiers où elles sont installées. La station Delta, à Auderghem, a été construite sur un terrain en forme de triangle. Aujourd'hui, la station a donné son nom au quartier, tout comme Mérode, qui se situe en réalité Porte de Tervuren, mais cela plus personne ne s'en souvient aujourd'hui.

Concernant la place de la Constitution, il s'avère que personne ne connaît le nom de cette place. Elle se situe dans le prolongement de l'avenue de Stalingrad. Nous pourrions donc suggérer de donner le nom de Stalingrad à cette station. Mais une station portant le nom de Stalingrad n'aurait pas beaucoup de sens aujourd'hui.

Même s'il existe une logique dans la dénomination des futures stations de métro, les éventuelles références géographiques, telles que Constitution ou Stalingrad, n'ont pas de succès auprès des riverains. Vous savez que Toots Thielemans a vécu dans les Marolles. C'est un grand Bruxellois et un immense artiste, qui a eu l'honneur de se voir consacrer un article dans le New York Times. Il me semble donc logique de rendre hommage à Toots Thielemans en baptisant une station de son nom.

commissie, is het niet meer dan logisch dat het metrostation 'Toots' of 'Toots Thielemans' zal heten.

Les premiers contacts avec la famille ont eu lieu. J'ai cru comprendre qu'ils accueillent l'idée positivement. Je rencontrerai bientôt moi-même la famille et j'ai bon espoir que cette station ne portera pas le nom de Constitution ou de Stalingrad, mais bien celui de Toots Thielemans. Ensuite, j'aimerais examiner avec les architectes la manière dont il est possible de rendre un hommage à cet artiste à l'intérieur de cette grande station, qui combinera le métro et le tram.

Ceci étant dit, vous avez raison de pointer le fait que nous aurions alors trois stations de métro spécifiques, non liées à la toponymie, qui porteraient un nom masculin. Un nom féminin est, certes, tout à fait souhaitable. Nous allons examiner les opportunités en la matière pour les futures stations de métro ou, éventuellement, une station existante. Il faut cependant savoir qu'un changement de nom nécessite une vraie justification.

Vu le nombre de réactions positives, y compris au sein de cette commission, il serait logique que cette station soit baptisée "Toots" ou "Toots Thielemans".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Er zijn inderdaad zeer goede redenen om het metrostation naar Toots Thielemans te vernoemen. Ik wil echter vooral uw aandacht vestigen op het verdwijnen van namen van vrouwen in de openbare ruimten en dan vooral in straatnamen. Het feit dat u zegt 'de mogelijkheden te zullen bekijken' vind ik een beetje verontrustend. Pariteit moet een doel zijn en daarvoor moeten we niet bekijken wat mogelijk is, maar gewoon doen en vinden!*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vous remercie, Monsieur le ministre, pour votre très longue explication. La justification pour appeler la station actuelle Constitution Toots Thielemans ne me pose pas de problème. Mais j'attire vraiment votre attention parce que faire disparaître les femmes de l'espace public est assez prégnant dans les noms de rues. Vous me faites un peu peur dans votre réponse en disant : "on va voir si on va trouver". Non, je pense qu'on doit se mettre comme objectif qu'un peu de parité ne fera pas de mal pour la suite et qu'on va trouver !

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Misschien heb ik mij wat te voorzichtig uitgedrukt. We zullen inderdaad oplossingen vinden!*

M. Pascal Smet, ministre.- Je me suis exprimé prudemment, mais nous allons trouver !

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

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 heraanleg van voetpaden en oversteekplaatsen rekening houdend met personen met beperkte mobiliteit".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het parlement heeft met zijn resolutie betreffende de toegankelijkheid van de infrastructuur en voorzieningen van de MIVB voor personen met een handicap, een duidelijk signaal gegeven dat het ernstig werk wil maken van een betere infrastructuur en signalisatie in en op het openbaar vervoer voor mensen met een beperking. Dat zou eigenlijk voor de hele Brusselse infrastructuur moeten gelden. Mensen met een beperking, zoals blinden en rolstoelgebruikers, hebben immers ook nood aan goede voetpaden en duidelijke oversteekplaatsen.

Jammer genoeg laat de infrastructuur op veel plaatsen te wensen over. De voetpaden liggen er schots en scheef bij. Tegels liggen los en op andere plaatsen ontbreekt er af en toe een deel van het voetpad. De ribbelzones om blinden te leiden, worden onderbroken. De hellingen van de weg naar het voetpad zijn te steil en de rateltikkers werken niet meer of ontbreken.

Opvallend is dat aanpassingen vaak geen soelaas brengen. De Vereniging van Personen met een Handicap klaagde dat probleem opnieuw aan tijdens de mobiliteitsweek en vroeg om meer bij de aanpassingen betrokken te worden. Volgens de vereniging komen overheidsopdrachten soms in handen van aannemers die een antwoord moeten bieden op bepaalde problemen, maar daarvoor niet over de expertise beschikken en ze verkeerd aanpakken. Dat is dus weggegooid geld.

Op welke manier houdt u bij de heraanleg van de zwarte punten rekening met de behoeften van

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "le réaménagement de trottoirs et de passages pour piétons en tenant compte des personnes à mobilité réduite".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- À travers sa résolution relative à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes avec un handicap, le parlement a donné un signal clair de sa volonté de s'atteler à de meilleures infrastructures et signalisations dans les transports en commun pour les personnes handicapées. Cette volonté devrait valoir pour toutes les infrastructures bruxelloises qui, malheureusement, laissent souvent à désirer.*

Qui plus est, les aménagements réalisés s'avèrent souvent inutiles. La Vereniging van Personen met een Handicap a à nouveau dénoncé ce problème lors de la semaine de la mobilité et a demandé à être davantage associée aux aménagements, dans la mesure où des marchés sont parfois octroyés à des entreprises qui ne disposent pas d'une expertise suffisante et dont les réalisations posent problème, ce qui aboutit à un gaspillage de moyens financiers.

Lors du réaménagement des points noirs, comment tenez-vous compte des besoins des personnes présentant un handicap ? Avec quelles associations et organisations la Région collabore-t-elle pour adapter sa politique à leurs besoins ?

Existe-t-il un plan spécifique pour les voiries régionales ? La Région dispose-t-elle d'une vue d'ensemble des trottoirs et passages pour piétons ? Dans quelle mesure les communes partagent-elles cette approche et cette vision ? Comment se déroule la collaboration en vue d'un résultat homogène ?

personen met een beperking? Met welke verenigingen en organisaties werkt het gewest samen om het beleid af te stemmen op hun behoeften?

Bestaat er een specifiek plan voor de gewestwegen? Heeft het gewest een visie over de voetpaden en oversteekplaatsen? In hoeverre delen de gemeenten deze aanpak en visie? Hoe verloopt de samenwerking om tot een homogeen geheel te komen?

Hoeveel kilometer voetpad en hoeveel oversteekplaatsen worden er jaarlijks heraangelegd om te voldoen aan de behoeften van personen met een beperking? Kiest u nog steeds voor ribbelwegen en rateltikkers, of ook voor nieuwe technieken, zoals auditieve bakens?

Waar kunnen mensen met een beperking met hun klachten terecht? Hoe verloopt de verwerking van hun klachten en de uitwisseling ervan tussen gemeenten en gewest? Wordt de heraanleg vooraf getest? Hoe verloopt de evaluatie?

Combien de kilomètres de trottoirs et de passages pour piétons sont-ils réaménagés chaque année pour répondre aux besoins des personnes handicapées ? Optez-vous toujours pour des revêtements cannelés et des signaux sonores, ou également pour de nouvelles techniques comme les balises sonores ?

Où les personnes handicapées peuvent-elles adresser leurs doléances ? Comment leurs plaintes sont-elles traitées et échangées entre les communes et la Région ? Le réaménagement est-il testé au préalable ? Comment se fait l'évaluation ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- In de studie van de ongevalgevoelige zones werden de zones gerangschikt om de prioritaire interventies te bepalen. Interventies waarbij de infrastructuur niet moet worden gewijzigd, kunnen een situatie snel verbeteren. Dat gebeurde bijvoorbeeld aan de Fonsnylaan.

Telkens wanneer de infrastructuur van een zwart punt wordt gewijzigd, zien wij erop toe dat de principes uit het cahier 'Voetgangerstoegankelijkheid' worden toegepast, zodat de nieuwe inrichting 100% toegankelijk is.

U weet dat de VN het principe "Nothing about us without us" huldigt. Daarom werken Brussel Mobiliteit, de MIVB en mijn kabinet nauw samen met het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), waarin twintig verenigingen van personen met een handicap en toegankelijkheidsexperts gegroepeerd zijn. Zij maken ook deel uit van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Om de goede praktijken op het vlak van

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- L'étude des zones sensibles permet de définir les interventions prioritaires. Celles qui ne nécessitent pas de modification infrastructurelle peuvent rapidement améliorer la situation. Chaque adaptation de l'infrastructure est soumise à l'application des principes du Cahier de l'accessibilité piétonne.*

Bruxelles Mobilité, la STIB et mon cabinet collaborent avec le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), qui regroupe vingt associations de personnes présentant un handicap et des experts en accessibilité. Ils font également partie de la Commission régionale de la mobilité.

Nous collaborons avec les communes pour diffuser les bonnes pratiques en matière d'accessibilité. Pour celles qui le souhaitent, nous finançons un plan d'accessibilité de la voiries et des espaces publics (PAVE).

En 2016, les communes de Woluwe-Saint-Pierre, Auderghem, Forest, Saint-Josse et Uccle ont sollicité la réalisation d'un plan PAVE. Cela

toegankelijkheid te verspreiden, werken we samen met de gemeenten. Voor de gemeenten die dat willen, financieren wij een plan voor de toegankelijkheid van de wegen en de openbare ruimte, het zogenaamde PAVE-plan.

Alle zaken die niet overeenstemmen met dit plan, worden gerangschikt volgens hun prioriteit, waarna er oplossingen worden voorgesteld. Als het om gewestwegen gaat, worden die aan het gewest bezorgd. In 2016 namen de gemeenten Sint-Pieters-Woluwe, Oudergem, Vorst, Sint-Joost-ten-Node en Ukkel contact op voor de verwezenlijking van een PAVE-plan. Dat betekent dat eind 2016 veertien van de negentien gemeenten gecontroleerd zullen zijn. Ook alle haltes van het openbaar vervoer werden gecontroleerd. Het voordeel van deze werkwijze is dat de problemen niet alleen opgelost worden, maar dat de ambtenaren ook bewust nadenken over toegankelijkheids-problemen. In het verleden hielden zij daar ongetwijfeld onvoldoende rekening mee.

Het gewest volgde tot nu toe geen gestructureerd programma om de voetpaden in overeenstemming te brengen met de normen uit het Pavement Management System (PMS). Op dit ogenblik gebeuren interventies op verzoek of na de vaststelling van problemen. Op middellange termijn is het wel de bedoeling om een meerjareninterventieplan op te stellen. Bovendien hebben we beslist om de situaties die een onmiddellijk gevaar inhouden voor de voetgangers in 2016 te integreren in de tool Fix My Street.

Voor blinden en slechtzienden moeten we volgens het cahier 'Voetgangerstoegankelijkheid' podotactiele tegels plaatsen aan voetgangers-oversteekplaatsen en op plaatsen zonder natuurlijke geleidelijn waarmee visueel gehandicapten zich kunnen oriënteren. Er zijn geen projecten om op korte termijn geleidebakens te installeren. Bovendien hebben de representatieve verenigingen die vraag nog niet uitdrukkelijk gesteld.

Het is belangrijk dat wie een probleem ondervindt, een klacht indient, zodat we kunnen reageren. Iedere gewestelijke en gemeentelijke projectleider kan sinds kort een beroep doen op de diensten van de vzw Atingo, een deskundigenvereniging voor toegankelijkheid. Ik heb een subsidie aan die vzw toegekend. Op die manier kunnen problemen nog beter worden gedetecteerd. Alle directies van

signifie que fin 2016, quatorze des dix-neuf communes auront été contrôlées. Tous les arrêts des transports publics ont aussi été contrôlés. Cette méthode de travail a l'avantage de non seulement résoudre les problèmes, mais aussi de sensibiliser les fonctionnaires aux problèmes d'accessibilité.

Jusqu'ici, la Région ne suit pas de programme structuré pour conformer les trottoirs aux normes du Pavement Management System (PMS). L'objectif à moyen terme est d'élaborer un plan d'intervention pluriannuel. Nous avons en outre décidé d'intégrer en 2016 les situations présentant un danger immédiat pour les piétons dans l'outil Fix My Street.

Pour les aveugles et les malvoyants, le Cahier de l'accessibilité piétonne prescrit de placer des dalles podotactiles aux traversées piétonnes ainsi qu'aux endroits dépourvus de lignes guides naturelles. Il n'est pas prévu à court terme d'installer des balises. Les associations représentatives n'en ont d'ailleurs pas encore formulé expressément la demande.

Il est important que les personnes qui rencontrent un problème portent plainte, afin que nous puissions réagir. Depuis peu, chaque chef de projet régional ou communal peut faire appel aux services de l'asbl Atingo, une association d'experts en accessibilité à laquelle j'ai octroyé un subside. Toutes les directions de Bruxelles Mobilité disposent de la base de données des situations non conformes au plan PAVE, ce qui leur permet de vérifier directement si de nouveaux aménagements posent problème.

Brussel Mobiliteit beschikken over de database van situaties die niet overeenstemmen met het PAVE-plan, zodat ze bij nieuwe inrichtingen meteen kunnen verifiëren of er problemen zijn.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zegt dat vijf gemeenten geen PAVE-plan hebben. Nochtans krijgen gemeenten dankzij dit plan subsidies voor noodzakelijke aanpassingen. Welke gemeenten werken niet mee?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal de lijst opvragen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Is dat omdat ze het nut ervan niet inzien?

De heer Pascal Smet, minister.- Het is gewoon een kwestie van organisatie. We zullen in de volgende fase de gemeenten aanschrijven om er werk van te maken. Momenteel zijn er voldoende werken aan de gang.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de evaluatie van de autoloze zondag".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Het succes van de autoloze zondag valt niet te betwisten. Nog slechts een enkele zuurpruim*

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Quelles sont les cinq communes qui ne disposent pas de plan PAVE ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je demanderai la liste.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Est-ce parce qu'elles n'en voient pas l'utilité ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- C'est une question d'organisation. Dans la prochaine phase, nous sommerons les communes de s'y employer.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'évaluation du dimanche sans voiture".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le succès du dimanche sans voiture n’est plus à démontrer et seuls quelques esprits chagrin y sont encore

verzet zich ertegen.

Na meerdere edities rijzen er niettemin een aantal vragen. Heel wat Brusselaars hadden tijdens de laatste editie de indruk dat er wel erg veel auto's met of zonder doorgangsbewijs rondreden. Het feit dat het rijverbod voor het tweede jaar op rij pas om 9.30 uur inging in plaats van om 9.00 uur zorgt voor een paradox: tot halftien was het immers veel drukker dan op een normale zondag.

De automobilisten bleken dan zo gehaast dat ze hun gedrag en hun snelheid niet aanpasten. Voor 9.30 uur kwamen er blijkbaar ook heel wat dagjesmensen met de auto naar Brussel.

Werden er meer doorgangsbewijzen toegekend dan in andere jaren? Is er een schatting van het aantal auto's dat zonder doorgangsbewijs reed? Was er evenveel politie op de been om het rijverbod af te dwingen? Is er een evaluatie van de keuze om het rijverbod pas om 9.30 uur te laten ingaan? Kwamen er inderdaad meer dagjesmensen met de auto naar de stad?

Is de autoloze zondag tegenwoordig net zozeer een feest als een dag om mensen bewust te maken van alternatieven voor de auto?

We zien dat steeds meer mensen er wat voor voelen om zo'n dag tijdens de week te organiseren. Bekijkt u die mogelijkheid?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

opposés.

Néanmoins, après plusieurs éditions, une série de questions se posent. D'une part, nombreux sont les Bruxellois à avoir eu l'impression que, cette année, le nombre de voitures, avec ou sans dérogation était particulièrement élevé. D'autre part, le fait que pour la seconde année, l'interdiction de circuler soit portée à 9h30 et non plus 9h00 crée une situation paradoxale : jusqu'au-delà de l'heure limite, la circulation automobile était bien supérieure à celle d'un dimanche normal.

Par ailleurs, l'empressement des automobilistes alors dans la circulation leur a fait adopter des comportements inadaptés, en ce compris en termes de vitesse. Enfin, il semblerait que pas mal de touristes d'un jour aient fait le choix de profiter du dimanche sans voiture en se rendant à Bruxelles en voiture, venant ainsi gonfler le trafic jusqu'à 9h30.

Le nombre de dérogations accordées était-il supérieur ou non aux autres années ?

Le nombre de véhicules circulant sans dérogation a-t-il pu être évalué ?

La police disposait-elle d'un personnel identique aux autres années pour faire respecter l'interdiction de circuler ?

Le choix de débuter la journée à 9h30 et non à 9h00 a-t-il été évalué ?

Un phénomène de tourisme motorisé d'un jour a-t-il pu être établi ?

Sur un plan plus global, le dimanche sans voiture est-il devenu une activité au moins aussi festive que de sensibilisation aux modes de transport alternatifs à la voiture ?

S'il y a quelques années, l'idée de tenir une telle journée en semaine apparaissait comme une hérésie, il semble qu'un public plus large y est désormais favorable. J'ai ainsi constaté que certains collègues socialistes soient désormais devenus des défenseurs du principe. Pouvez-vous me dire si un tel scénario est à l'étude aujourd'hui ?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dit jaar kenden de gemeenten 16.700 doorgangsbewijzen toe, tegen 17.800 in 2013, 17.400 in 2014 en 17.000 in 2015. Dat ze toegekend worden, betekent trouwens niet dat ze ook gebruikt worden.*

Er komt een evaluatie van de autoloze zondag. Het is dus nog te vroeg om uw vragen te beantwoorden. Het uitstel van het rijverbod tot 9.30 uur kwam er op vraag van de burgemeesters. Het nieuwe uur moet ook nog geëvalueerd worden, maar het gedrag waarnaar u verwijst werd eerder ook voor 9 uur vastgesteld.

Tijdens de autoloze zondag hebben veel Brusselaars me gevraagd om vaker zo'n dag te organiseren. Dat gaan we bekijken. Ik onthoud ook dat het parlement het publiek meer inspraak wil geven in de autoloze zondag.

Ik zal dat debat met alle betrokken partijen voeren. Alle formules zijn denkbaar: gedurende de week, autoloze buurten tijdens de zomer, in bepaalde zones, in de Vijfhoek, enzovoort. We zullen het er zeker nog over hebben in deze commissie.

Net als u merk ik dat steeds meer Brusselaars meerdere autoloze zondagen per jaar willen. De mentaliteit is in de goede richting geëvolueerd.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Ik hoop dat we na de evaluatie een uitgebreid debat kunnen voeren.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

M. Pascal Smet, ministre.- Cette année, 16.700 dérogations ont été délivrées par les communes. Ce nombre est en légère diminution. Il y en avait 17.800 en 2013, 17.400 en 2014 et 17.000 en 2015. De plus, ce n'est pas parce qu'on en délivre qu'elles sont utilisées.

Une évaluation du dimanche sans voiture va être organisée. Il est donc un peu trop tôt pour répondre à vos questions. Le passage de 9h00 à 9h30 a été demandé par les bourgmestres. C'est la deuxième année que nous l'appliquons. Ce sera également l'objet de l'évaluation mais, par le passé, le phénomène se situait aussi avant 9h00. Ce n'est pas une question d'heure de début. Il faut accentuer la sensibilisation.

Le jour même, beaucoup de Bruxellois m'ont demandé d'organiser plusieurs journées de ce type. C'est une question que nous allons poser. J'ai promis un débat public à ce sujet. J'ai également retenu que le parlement souhaitait faire du dimanche sans voiture un thème participatif. C'est le Bureau du parlement qui en a décidé.

Moi, je vais lancer le débat avec les communes, avec les acteurs et avec les associations. Toutes les formules sont possibles : pendant la semaine, structurellement établir des quartiers sans voiture en été, des zones de la ville, le Pentagone, etc. Il y a beaucoup de possibilités envisageables. Nous aurons certainement un débat sur le sujet dans cette commission.

Comme vous, je constate que de plus en plus de Bruxellois souhaitent une telle journée plusieurs fois par année. Les esprits ont évolué dans le bon sens.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vous remercie pour vos réponses. J'espère que, quand l'évaluation sera disponible, vous pourrez revenir au parlement pour que nous puissions avoir une discussion plus approfondie sur toutes ces questions.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de mobiliteitscommunicatie in het gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Begin augustus liet Brussel Mobiliteit weten dat het tegen het einde van dit jaar een waarschuwingssysteem invoert waarbij autobestuurders via hun radio worden gewaarschuwd voor gevaarlijke incidenten in de tunnels. Concreet zouden radio-uitzendingen worden onderbroken voor een oproep in het Nederlands en in het Frans over het incident. Het systeem moest evenwel nog getest worden.

De communicatie via de sociale media en de website van Brussel Mobiliteit laat vaak te wensen over. De interactieve kaart op de homepagina van de website is helemaal niet gebruiksvriendelijk. Alternatieve routes zijn nauwelijks te vinden of worden gewoon niet meegedeeld. Ook via sociale media vernemen we vaak dat bepaalde tunnels en wegen gesloten zijn, maar alternatieve routes worden slechts in uitzonderlijke gevallen meegedeeld. Gezien de voordelen van radiocommunicatie over de verkeerssituatie, ben ik benieuwd naar de afspraken daarover en naar de strategie van het gewest inzake mobiliteits-communicatie.

Hoe werkt het waarschuwingssysteem in de tunnels? Is het intussen getest? Vanaf wanneer zal het systeem werken? In hoeveel tunnels zal het beschikbaar zijn?

Hoe evalueert u de verscheidene communicatie-kanalen die Brussel Mobiliteit gebruikt?

Op welke manier wordt de strategie inzake de mobiliteitscommunicatie herzien en verbeterd?

Op welke manier kunnen alternatieve routes beter meegedeeld worden in geval van sluiting van tunnels of van straten, bij ongevallen of werkzaamheden?

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

concernant "la communication en matière de mobilité dans la Région".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Début août, Bruxelles Mobilité a fait savoir qu'un nouveau système d'alerte serait opérationnel à la fin de l'année. Celui-ci informera les automobilistes par radio, en français et en néerlandais, des incidents graves survenus dans les tunnels.*

La communication de Bruxelles Mobilité sur son site internet et les réseaux sociaux laisse à désirer. La carte interactive n'est pas du tout simple à utiliser. Les itinéraires alternatifs ne sont mentionnés que dans des cas exceptionnels.

Comment fonctionne le système d'avertissement dans les tunnels ? A-t-il fait l'objet de tests ? Quand sera-t-il opérationnel ? Dans combien de tunnels ?

Comment évaluez-vous les divers canaux de communication utilisés par Bruxelles Mobilité ?

Comment la stratégie en matière de mobilité est-elle rajustée et améliorée ?

Comment affiner l'information sur les itinéraires alternatifs en cas de fermeture de tunnels ou de voiries, lors d'accidents ou de travaux ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- In de wegentunnels wordt het klassieke radiosignaal heruitgezonden via de apparatuur van Brussel Mobiliteit, omdat de weggebruikers anders geen radio-ontvangst zouden hebben in de langere tunnels. Dat betekent dat het signaal ook simpelweg kan worden onderbroken om een ander bericht naar keuze uit te zenden. Dat kan bijvoorbeeld voor de evacuatie bij brand.

Het systeem is reeds uitvoerig getest tijdens nachtelijke tunnelsluitingen. Voor het systeem van start kan gaan, zijn er nog een aantal softwareontwikkelingen nodig, die in het voorjaar van 2017 moeten worden opgeleverd. Binnen een paar maanden zal het systeem eindelijk werken in de veertien langste tunnels. In de andere tunnels worden de klassieke radiosignalen gewoon verder ontvangen. We werken ook aan Digital Audio Broadcasting (DAB), de digitale radio, zodat ook dat signaal in de tunnels kan ontvangen worden.

De website van Brussel Mobiliteit is achterhaald. Er wordt een modernere website ontwikkeld tegen eind 2017.

De dienstverlener van het Mobiriscentrum voorziet in een permanente kwaliteitscontrole van de Twitteraccount. Daarnaast worden er regelmatig interne vergaderingen georganiseerd met de communicatiedienst.

Advies geven over omleidingen is niet evident, omdat er een algemene situatie van verzadiging op het Brusselse wegennet is. Bovendien heeft dergelijk advies weinig meerwaarde, omdat het zeer snel kan leiden tot congestie in woonwijken, wat de verkeersleefbaarheid doet dalen.

Het is belangrijk dat weggebruikers voor hun vertrek nagaan wat de meest doeltreffende vervoersmodus is en aan de hand daarvan een keuze maken. Daarvoor zijn er ook door de privésector applicaties ontwikkeld.

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Dans les tunnels du réseau routier, le signal radio classique est émis via le système de transmission radio de Bruxelles Mobilité, qui garantit la réception de celui-ci dans les longs tunnels et permet de l'interrompre pour diffuser un message urgent.*

Le système a déjà été amplement testé durant la fermeture nocturne des tunnels et sera opérationnel d'ici quelques mois dans les quatorze tunnels les plus longs. Son lancement nécessite toutefois de nouveaux développements de logiciels, qui devraient être livrés au printemps 2017. Nous envisageons également l'adoption de la radio digitale.

Le site internet de Bruxelles Mobilité sera remis à jour pour la fin de l'année 2017.

Le prestataire de services du centre Mobiris assure un contrôle de qualité permanent du compte Twitter et organise des réunions internes régulières avec le service de communication.

Conseiller des itinéraires alternatifs n'est pas une mince affaire, étant donné la saturation générale du réseau routier bruxellois et le risque de congestion de la circulation dans les quartiers résidentiels.

C'est pourquoi il importe que les usagers de la route optent pour le mode de transport le plus efficace. Le secteur privé a développé des applications utiles pour ce faire.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben blij dat u beseft dat er nog veel werk is aan de

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Je note avec plaisir que vous êtes*

communicatie. Er zijn genoeg voorbeelden die aantonen dat de website niet goed werkt. Het verheugt me dat er een nieuwe website komt, alhoewel het heel lang duurt voordat die zal klaar zijn. Waarom duurt het tot eind 2017?

De heer Pascal Smet, minister.- Er moet een totaal nieuwe website worden ontwikkeld.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- En dat duurt zo lang?

Ik vraag me soms af wie verantwoordelijk is voor de vertaling van de straatnamen. Die is soms hallucinant.

- *Het incident is gesloten.*

conscient des améliorations à apporter sur le plan de la communication. Pourquoi le nouveau site web ne sera-t-il prêt qu'à la fin de l'année 2017 ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Parce qu'il doit être remanié de fond en comble.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Et cela prend tellement de temps ?*

- *L'incident est clos.*