



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**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 6 NOVEMBRE 2017**

**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 6 NOVEMBER 2017**

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
www.parlement.brussels/

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
www.parlement.brussels/

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	8	INTERPELLATIES	
Interpellation de M. Marc Loewenstein	8	Interpellatie van de heer Marc Loewenstein	8
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux".		betreffende "de sluiting van het viaduct Herrmann-Debroux".	
Interpellation jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven,	8	Toegevoegde interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven,	8
concernant "l'interruption de la circulation à Herrmann-Debroux".		betreffende "de onderbreking van het verkeer aan Herrmann-Debroux".	
Interpellation jointe de Mme Véronique Jamouille,	8	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Véronique Jamouille,	8
concernant "la réouverture du viaduc Herrmann- Debroux".		betreffende "de heropenstelling van het Herrmann-Debroux-viaduct".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	8	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	8
concernant "le viaduc Herrmann-Debroux".		betreffende "het Herrmann-Debroux-viaduct".	
Interpellation jointe de M. Pierre Kompany,	8	Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany,	8
concernant "la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux".		betreffende "de sluiting van het Herrmann-Debroux-viaduct".	
Discussion conjointe – Orateurs :	13	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	13
Mme Julie de Groote (cdH)		Mevrouw Julie de Groote (cdH)	
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
Mme Cielte Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Véronique Jamouille (PS)		Mevrouw Véronique Jamouille (PS)	

Interpellation de M. Julien Uyttendaele	25	Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele	25
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la pollution de l'air dans les stations de métro et prémétro".		betreffende "de luchtverontreiniging in de metro- en premetrostations".	
Discussion – Orateurs :	29	Bespreking – Sprekers:	29
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Mme Liesbet Dhaene (N-VA)		Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Julien Uyttendaele (PS)		De heer Julien Uyttendaele (PS)	
Interpellation de M. Bruno De Lille	34	Interpellatie van de heer Bruno De Lille	34
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les conséquences d'Uber sur la mobilité bruxelloise".		betreffende "de gevolgen van Uber voor de Brusselse mobiliteit".	
Discussion – Orateurs :	36	Bespreking – Sprekers:	36
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
QUESTIONS ORALES	37	MONDELINGE VRAGEN	37
Question orale de Mme Liesbet Dhaene	37	Mondelinge vraag van mevrouw Liesbet Dhaene	37
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les infrastructures de recharge pour voitures électriques".		betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".	
Question orale de M. Benoît Cerexhe	41	Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe	41
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la présence de caméras dans les publicités diffusées sur le réseau de la STIB".		betreffende "de aanwezigheid van camera's in de reclameborden op het MIVB-net".	
Question orale jointe de M. Pierre Kompany,	41	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany,	41

concernant "la publicité à la STIB".		betreffende "de reclame bij de MIVB".	
Question orale de M. Paul Delva	42	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	42
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les alternatives à la voiture pour les trajets courts en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de alternatieven voor de wagen voor korte trajecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Question orale de Mme Carla Dejonghe	45	Mondelinge vraag van mevrouw Carla Dejonghe	45
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le réaménagement des arrêts de bus à Roodebeek et ses conséquences pour le parking de transit".		betreffende "de heraanleg van het busstation in Roodebeek en de gevolgen daarvan voor de overstapparking".	
Question orale de M. Paul Delva	47	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	47
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les pistes cyclables sur la Petite Ceinture".		betreffende "de fietspaden op de Kleine Ring".	
Question orale jointe de M. Bruno De Lille,	47	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille,	47
concernant "la mise en œuvre du plan pour l'aménagement de pistes cyclables sur la Petite Ceinture".		betreffende "de uitvoering van het fietspadenplan Kleine Ring".	
Question orale de M. Paul Delva	52	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	52
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la poursuite de l'intégration billettique et tarifaire entre les différentes sociétés de transports en commun".		betreffende "de verdere ticket- en tariefintegratie tussen de verschillende openbare vervoersmaatschappijen".	
Question orale de M. Fabian Maingain	55	Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain	55
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement		aan de heer Pascal Smet, minister van de	

de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la campagne de lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun".		betreffende "de campagne in de strijd tegen seksueel geweld op het openbaar vervoer".	
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	55	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	55
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la gouvernance de la mobilité à Bruxelles".		betreffende "het goed beheer van de mobiliteit in Brussel".	
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	59	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	59
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la nécessité de réaménager le rond-point Louise".		betreffende "de noodzaak tot herinrichting van de rotonde Louiza".	
Question orale de Mme Cielte Van Achter	61	Mondelinge vraag van mevrouw Cielte Van Achter	61
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'incendie dans le tunnel du métro à Houba-Brugmann".		betreffende "de metrotunnelbrand in Houba-Brugmann".	
Question orale de Mme Véronique Jamouille	63	Mondelinge vraag van mevrouw Véronique Jamouille	63
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'étude Stratec commandée par Bruxelles Mobilité et la nécessité d'engager des mesures plus volontaristes pour optimiser la mobilité en Région bruxelloise".		betreffende "de door Brussel Mobiliteit bestelde Stratec-studie en de noodzaak aan slagkrachtigere maatregelen om de mobiliteit in het Brussels Gewest te optimaliseren".	
Question orale de Mme Céline Delforge	64	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	64
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement		aan de heer Pascal Smet, minister van de	

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

concernant "l'opposition de la Ville de Bruxelles au projet de réaménagement de la Porte de Namur".

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het verzet van de stad Brussel tegen het project voor de heraanleg van de Naamsepoort".

*Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.*

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 fermeture du viaduc Herrmann-Debroux".

INTERPELLATION JOINTE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

concernant "l'interruption de la circulation à Herrmann-Debroux".

INTERPELLATION JOINTE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE,

concernant "la réouverture du viaduc Herrmann- Debroux".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le viaduc Herrmann-Debroux".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux".

Mme la présidente.- En l'absence de MM. Van Goidsenhoven et Kompany, excusés, leurs interpellations jointes sont considérées comme retirées.

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 sluiting van het viaduct Herrmann-Debroux".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN,

betreffende "de onderbreking van het verkeer aan Herrmann-Debroux".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE,

betreffende "de heropenstelling van het Herrmann-Debroux-viaduct".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het Herrmann-Debroux-viaduct".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de sluiting van het Herrmann-Debroux-viaduct".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heren Gaëtan Van Goidsenhoven en Pierre Kompany, die verontschuldigd zijn, worden hun toegevoegde interpellaties geacht te zijn

La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'ai déposé cette interpellation en même temps que ma question d'actualité. Nous avons déjà eu l'occasion d'écouter un exposé et de mener un débat à ce sujet lors de la réunion de la commission du 9 octobre dernier. Un mois plus tard, le principal élément neuf est la réouverture du viaduc le jeudi 12 octobre. Sans doute pourrez-vous nous livrer aujourd'hui de nouvelles informations concernant cette problématique.

Pour rappel, à la suite d'inspections réalisées par Bruxelles Mobilité dans la nuit du jeudi 5 au vendredi 6 octobre, des faiblesses dans le béton du viaduc Herrmann-Debroux ont été constatées. Selon les informations recueillies dans la presse le 7 octobre, il s'agissait là d'une seconde inspection, réalisée dans le cadre global de l'inspection de tous les ponts et viaducs bruxellois. Selon Bruxelles Mobilité, il s'agissait "de dommages importants au niveau du béton. Ces faiblesses ne sont pas visibles de l'extérieur mais bien en interne au niveau des structures portantes du viaduc. Les dommages s'étendent sur une zone de dix mètres, ce qui entraîne une instabilité potentielle."

Ce problème pouvant concerner la structure même du viaduc et en affecter la stabilité, il avait été décidé de le fermer à la circulation entre la station de métro Beaulieu et la liaison avec la chaussée de Wavre, de la nuit du vendredi 6 au samedi 7 octobre jusqu'au mercredi 11 octobre au plus tôt, date à laquelle la Région devait disposer des résultats des analyses plus poussées du béton menées en laboratoire. Au vu de ces résultats, le viaduc a pu être rouvert à la circulation le 12 octobre.

Par ordre d'importance, ce viaduc constitue le deuxième axe d'entrée dans Bruxelles, après l'E40 à Reyers. Chaque jour, 50.000 véhicules y circulent dans les deux sens, dont 4.400 par heure en période de pointe, ce qui promet des perturbations considérables à chaque incident.

Ce que nous pouvons retenir de cette crise, c'est qu'elle a été correctement gérée et que la collaboration avec les autres niveaux de pouvoir a

ingetrokken.

De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De sluiting van het Herrmann-Debrouxviaduct kwam op 9 oktober in deze commissie uitgebreid aan bod. Een maand later is het belangrijkste nieuwe feit in het dossier de heropening van het viaduct op 12 oktober, maar u beschikt ongetwijfeld over nog meer nieuwe informatie.*

Bij een inspectie stelde Brussel Mobiliteit betonschade aan het Herrmann-Debrouxviaduct vast. Omdat die mogelijk de stabiliteit van het viaduct in gevaar kon brengen, werd besloten om het voor alle verkeer te sluiten van 6 tot 11 oktober. Op basis van de resultaten van diepgaandere analyses die het gewest op 11 oktober kreeg, werd beslist om vanaf 12 oktober opnieuw het verkeer op het viaduct toe te laten.

Het Herrmann-Debrouxviaduct is na de E40 de belangrijkste invalsweg naar het Brussels Gewest. Er rijden dagelijks 50.000 voertuigen over, waarvan 4.400 tijdens de spits. Het kleinste incident leidt dan ook tot een ernstige verstoring van het verkeer.

U hebt de crisis rond het viaduct goed aangepakt en de samenwerking met de andere gewesten verliep vlot. De enige vraag die nog rest, is hoe u de toekomst van het viaduct ziet.

De gemeente Oudergem vraagt immers al sinds 2008 om het viaduct af te breken. Ze wil bovendien dat de snelweg tot een stadslaan wordt omgevormd, iets waar de regering in haar beleidsverklaring zegt achter te staan. Het zou echter geen goed idee geweest zijn om het viaduct naar aanleiding van dit incident definitief te sluiten. De omvorming van de weg op die plaats vereist een gedegen voorbereiding, intensief overleg, doeltreffende communicatie en gepaste oplossingen voor de mobiliteit.

Op 2 oktober zei u in de commissie voor de Infrastructuur nog dat Brussel Mobiliteit alle bruggen had geïnspecteerd en dat alle nodige ingrepen waren uitgevoerd. U verklaarde bovendien dat de bruggen er lang niet zo slecht

été bonne. Reste à savoir comment gérer l'avenir.

En effet, la commune d'Auderghem réclame, depuis 2008, la destruction du viaduc et la transformation de l'autoroute en boulevard urbain. Cette logique de transformation des entrées de ville en boulevards urbains est d'ailleurs une volonté exprimée par le gouvernement dans la déclaration de politique régionale. Profiter de cet incident pour fermer définitivement le viaduc n'aurait néanmoins pas été judicieux. Une modification des voies de circulation à cet endroit nécessite en effet une préparation minutieuse, une concertation ainsi qu'une communication efficaces et des solutions de rechange en termes de mobilité.

Le lundi 2 octobre dernier, lors de la présentation, en Commission de l'infrastructure, de l'état d'avancement du Programme annuel d'investissement pour les tunnels bruxellois, vous précisez en ce qui concerne les ponts : "Toutes les inspections ont été effectuées. À l'heure actuelle, Bruxelles Mobilité est en train de rédiger le programme de rénovation des ponts. Il est attendu pour la période qui suit immédiatement le congé de Toussaint, c'est-à-dire après la première semaine de novembre. Bruxelles Mobilité a confirmé que toutes les interventions qui devaient avoir lieu au niveau des ponts ont été effectuées et que les ponts n'étaient pas dans un si mauvais état que certaines personnes le pensaient."

M. le ministre, au vu de ces éléments, quel est l'état actuel du viaduc Herrmann-Debroux ? Tout est-il sous contrôle ? Des interventions devraient-elles encore être effectuées à court ou moyen terme pour renforcer l'une ou l'autre partie ? Dans l'affirmative, lesquelles et avec quel budget ?

Le gouvernement a-t-il tiré un enseignement de cet incident, et notamment des points positifs et négatifs de la manière dont la crise a été gérée ? Si oui, quelles sont vos conclusions ?

Où en sont le rapport d'inspection et le programme de rénovation des ponts qui devaient vous parvenir après le congé de Toussaint, soit maintenant ? Quand ces documents pourront-ils être présentés à la commission ?

Comment s'organise le travail du gouvernement pour aboutir à la démolition du viaduc Herrmann-Debroux et à sa transformation en boulevard

aan toe waren als sommigen beweerden.

Wat is de staat van het Herrmann-Debrouxviaduct momenteel? Is alles onder controle? Zijn er op korte of lange termijn nog ingrepen nodig om het viaduct te versterken? Zo ja, om welke ingrepen gaat het en welke zijn de kosten?

Welke lessen trekt u uit dit voorval, met name uit de positieve en negatieve punten van de aanpak van de crisis?

Hoever staan het inspectierapport en het renovatieprogramma van de bruggen die u na de herfstvakantie zou krijgen? Wanneer kunt u die documenten aan de commissie voorleggen?

Hoever staat de regering met de plannen voor een afbraak van het viaduct en de heraanleg tot stadslaan?

urbain ?

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

Mme Véronique Jamouille (PS).- La fermeture soudaine du viaduc Herrmann-Debroux pour des raisons de sécurité a conduit à un petit miracle dans notre pays : une coordination interfédérale rapide qui a permis la mise en place de solutions de rechange. Une parfaite coordination métropolitaine avant l'heure, en somme !

Sans doute pris par surprise, les automobilistes ont, semble-t-il, peu utilisé les solutions mises à leur disposition : places de parkings gratuites à Louvain-la-Neuve, navettes, offres de bus et de trains renforcées. Malgré tout, ce ne fut pas le désordre annoncé.

Si le viaduc est aujourd'hui rouvert et que les navetteurs se disent soulagés, ce n'est pas le cas des Bruxellois et encore moins des Auderghemois, qui s'étaient d'ailleurs prononcés en grande majorité, lors de la consultation organisée par les autorités communales autour du Plan régional de développement durable (PRDD) l'hiver dernier, pour sa suppression et son remplacement par un boulevard urbain.

Comment expliquez-vous cette relative absence de chaos alors que les solutions proposées n'ont pas été utilisées de manière optimale ? Pourquoi ces solutions n'ont-elles pas réellement fonctionné ? Disposez-vous déjà d'éléments de réponse à ce sujet ?

Enfin, par rapport à la future transformation du viaduc - un sujet sur lequel l'accord de gouvernement prévoit de mener une réflexion -, qu'en est-il des contacts avec les autres Régions et le niveau fédéral pour entrevoir et pérenniser des initiatives prises notamment à l'occasion de la fermeture du viaduc ? Où en est cette concertation ?

Comptez-vous réunir à nouveau les représentants du pouvoir fédéral et des autres Régions afin de développer ces stratégies qui exercent une influence considérable sur notre mobilité ?

Enfin, quelles décisions ont-elles été prises

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

Mevrouw Véronique Jamouille (PS) *(in het Frans).*- *De plotse sluiting van het Herrmann-Debrouxviaduct heeft voor een waar mirakel gezorgd: een snelle interfederale samenwerking, een perfecte metropolitane coördinatie avant la lettre, om alternatieven te kunnen aanbieden.*

Ook al maakten de automobilisten weinig gebruik van de alternatieven, zoals de gratis parkeerplaatsen in Louvain-la-Neuve, de pendelbussen en de extra treinen en bussen, de chaos was minder groot dan verwacht.

Het viaduct is vandaag opnieuw open en de pendelaars halen opgelucht adem, maar dat is niet het geval voor de Brusselaars, en nog minder voor de inwoners van Oudergem, die tijdens de raadpleging over het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) massaal voor de afschaffing van het viaduct en de aanleg van een stadsboulevard hadden gepleit.

Hoe verklaart u het uitblijven van een totale chaos, terwijl de alternatieven niet volledig werden benut? Waarom hebben die oplossingen niet gewerkt?

Zijn er contacten met de andere gewesten en de federale overheid om die initiatieven te bestendigen?

Zult u de federale overheid en de gewesten opnieuw rond de tafel brengen om samen met hen strategieën uit te werken om de mobiliteit in Brussel te verbeteren?

Welke beslissingen zijn er genomen met betrekking tot het Herrmann-Debrouxviaduct?

Binnenkort gaat de Leopold II-tunnel lange tijd dicht voor renovatiewerken. Zult u voor de mobiliteitsoplossingen overleg plegen met de andere gewesten, in het bijzonder met het Vlaams Gewest?

concernant le viaduc Herrmann-Debroux ?

Par ailleurs, le même type de réflexion, de coordination et de concertation s'impose avec les autres Régions, et en l'occurrence avec la Région flamande, concernant les longs travaux de rénovation du tunnel Léopold II qui devraient débiter sous peu. Qu'est-il prévu à cet égard ?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le viaduc a été rouvert mais la question qui se pose maintenant est de savoir quels travaux sont encore nécessaires pour prolonger quelque temps sa longévité. J'espère que vous pourrez nous exposer, aujourd'hui, le calendrier de sa démolition et la faisabilité financière des travaux nécessaires pour le maintenir en état jusqu'à cette date. Je suppose que cela dépendra des données techniques en votre possession et de l'analyse coût-bénéfice des formules envisagées.

Quel que soit le cas de figure, j'aimerais surtout savoir quand le viaduc sera effectivement démolé pour faire place à un boulevard urbain ou du moins à une solution qui soit plus digne de notre ville.

En ce qui concerne les dispositifs proposés, ils n'ont pas été beaucoup utilisés. Toutefois, je connais quelqu'un qui a pris un bus de la société TEC et en a été très satisfait. Il a trouvé le trajet rapide et confortable.

Certes, ce n'est pas la Région qui décide de ces dispositifs mais elle peut certainement faire part de ses souhaits dans ce domaine. Plus elle manifesterait son intention de détruire le viaduc, plus les autres Régions seraient enclines à instaurer des systèmes permettant aux gens de s'adapter. L'on sait qu'en matière de mobilité, il faut du temps pour changer ses habitudes.

Par ailleurs, nous avons assisté à un phénomène d'évaporation du trafic, assez classique lorsqu'une liaison automobile subit une réduction de grande ampleur. Disposez-vous de données à ce propos, même si je gage qu'elles ne nous surprendront pas ?

Par ailleurs, cela fait belle lurette qu'un bureau

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het viaduct is heropend. De vraag is echter welke werken nodig zijn om het nog een tijd in gebruik te kunnen houden. Wanneer wordt het afgebroken? Zijn de werken om het tot die datum open te houden, betaalbaar?*

Het publiek maakte niet echt gretig gebruik van de voorgestelde alternatieven. Wie dat wel deed, was echter tevreden.

De Brusselse regering beslist niet over die alternatieven, maar ze kan op zijn minst laten weten welke haar voorkeur krijgen. Hoe vastberadener ze zich toont over de afbraak van het viaduct, hoe meer de andere gewesten geneigd zullen zijn om alternatieven voor hun eigen inwoners in te voeren.

Het verkeer nam trouwens af tijdens de sluiting van het viaduct, zoals wel vaker wanneer een belangrijk toegangspunt niet bruikbaar is. Hebt u daar meer gegevens over?

Een stedenbouwkundig bureau bestudeert overigens al geruime tijd de alternatieven voor het viaduct. Hebt u gevraagd om wat sneller te werken?

Welke kosten staan het gewest te wachten? Is de regering van mening veranderd na de onvrijwillige sluiting?

d'urbanisme se penche sur différentes solutions concernant ce viaduc. A-t-il été invité à accélérer ses travaux ?

Quels sont les coûts à venir ? Le gouvernement a-t-il changé d'attitude après avoir été confronté à ce test involontaire découlant de la fermeture du viaduc ordonnée pour des raisons de sécurité ?

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- J'aime bien cette expression : "test involontaire". Ce qui avait été une crainte s'est transformé en opportunité. À la grande surprise de tous, la fermeture du viaduc a engendré peu de problèmes. Malgré la grève programmée le mardi 10 octobre, le chaos annoncé ne s'est pas produit.

Toutefois, il ne s'agissait pas d'un test pour se faire plaisir. Le gouvernement a voulu, avant tout, garantir la sécurité des usagers et des riverains.

Qu'en est-il de la sécurité du viaduc aujourd'hui ?

Le message politique du gouvernement bruxellois concernant la future fermeture du viaduc semble être bien passé. Quand cette fermeture est-elle prévue ? Comment ce chantier s'articulera-t-il avec l'aménagement des alentours et du boulevard urbain ?

Quelle est l'approche retenue pour cet aménagement ? Vous avez déjà dit que vous n'étiez pas favorable à l'option dite "New York" mais que vous penchiez plutôt pour un vrai boulevard urbain. Selon vous, l'expérience a montré que la réduction de bandes de circulation n'entraîne pas de gros problèmes de fluidité. Quand pourrez-vous nous présenter les différentes options ?

En tout cas, la concertation avec les autres niveaux de pouvoir, tant à l'échelon fédéral que régional, est importante pour mettre en place les solutions de rechange et coordonner le suivi de la fermeture du viaduc.

Dans cette optique, nous avons proposé une conférence nationale permanente sur les différents

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans).*- *Tot ieders verbazing heeft de sluiting van het viaduct geen grote hinder veroorzaakt. Ondanks de aangekondigde staking van 10 oktober bleef de chaos uit.*

Het viaduct werd om veiligheidsredenen gesloten. Hoe is het vandaag met de veiligheid van het viaduct gesteld?

De politieke boodschap van de Brusselse regering over de toekomstige sluiting van het viaduct lijkt goed onthaald te zijn. Wanneer zal het viaduct worden afgebroken? Hoe zit het met de heraanleg van de omgeving? U zei geen voorstander te zijn van de New Yorkse optie. U zou eerder neigen naar een echte stadsboulevard. Volgens u heeft de ervaring ons immers geleerd dat de vermindering van het aantal rijstroken geen grote doorstromingsproblemen veroorzaakt. Wanneer zult u ons de verschillende scenario's voorstellen?

In elk geval zal er overleg met de federale overheid en de gewesten nodig zijn om alternatieven uit te werken en de werken te coördineren.

We pleiten overigens voor de oprichting van een permanente nationale conferentie voor de inrichting van de invalswegen, aangezien de interministeriële conferentie zich niet met dat soort problemen bezighoudt. Die structuur zou uiteraard aangestuurd worden door het Brussels Gewest.

points d'entrée dans la ville, car la conférence interministérielle (CIM) s'intéresse à des problèmes spécifiques à un niveau particulier. Il nous paraît utile d'instaurer un groupe de travail permanent composé, par exemple, d'usagers, de responsables politiques et administratifs des communes concernées afin d'examiner la manière d'aménager les points d'entrée dans la ville. La mission de cette structure ne se confondrait pas avec celle de la CIM, mais ce serait la Région bruxelloise qui, bien entendu, la piloterait.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Ce qui s'est produit avec le viaduc suscite des interrogations sur l'avenir de la mobilité dans cette partie de la ville.*

Un boulevard urbain ne pourra jamais absorber les 50.000 voitures qui foncent quotidiennement sur le viaduc.

Le ministre a évoqué une piste intéressante lors du débat d'actualité en séance plénière : le prolongement de la ligne de métro jusqu'au Rouge-Cloître, où un parking de dissuasion serait aménagé.

Où cette station de métro serait-elle précisément implantée ? Existe-t-il déjà des études et des plans, ou ne s'agit-il que d'une amorce d'idée ?

Il serait intéressant, à plus long terme, d'envisager la prolongation de la ligne de métro au-delà du Rouge-Cloître, par exemple jusqu'à Notre-Dame-au-Bois, pour faire en sorte que le trafic de l'autoroute s'arrête au ring de Bruxelles. C'est d'ailleurs l'objectif d'un ring. Une telle solution a évidemment un coût.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit me aan bij de vragen van de andere interpellanten. Wat er gebeurd is met het viaduct doet opnieuw vragen rijzen over de toekomst van de mobiliteit in dat deel van de stad.

Zoals anderen het al zeiden, razen er dagelijks maar liefst 50.000 auto's over het viaduct. Een mogelijk alternatief voor het viaduct is bijvoorbeeld een stadsboulevard. Dat is echter uitgesloten, omdat een stadsboulevard nooit 50.000 auto's kan slikken.

De minister sprak tijdens het actualiteitsdebat in de plenaire vergadering over een mogelijke verlenging van de metro tot aan het Rood Klooster, waar dan een transitparking zou komen. De verlenging van de metro tot aan de gewestgrens is een interessant gegeven.

Waar zou het metrostation dan precies komen? Aan de oude priorij of aan de parkings langs de voetbalterreinen van Oudergem? Kunt u daarover iets meer vertellen? Zijn er al studies en plannen of gaat het maar om een eerste idee?

Het kan een interessant denkspoor zijn. Normaal stopt een snelweg aan de Ring. Het is onlogisch dat een snelweg tot na de Ring doorloopt. Op lange termijn zou het bijzonder interessant zijn mocht de metro niet alleen doorgetrokken worden tot het Rood Klooster, maar zelfs nog een stuk verder, tot bijvoorbeeld Jezus-Eik. Dat kost natuurlijk een pak geld dat momenteel niet voorhanden is. Toch is het zinvol om daar op heel lange termijn over na te denken, omdat het autoverkeer dan kan stoppen aan de Ring rond de stad. Dat is immers net de

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Le 2 octobre dernier, nous avons abordé dans cette commission la question de l'état des ponts en Région bruxelloise, et il nous a été dit que nous pouvions dormir sur nos deux oreilles. Quelques jours plus tard à peine, nous apprenions la fermeture du pont le plus important de Bruxelles, sur l'un des axes majeurs de pénétration dans la ville.*

Pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps une inspection en profondeur du viaduc Herrmann-Debroux ? Confirmez-vous que tous les ponts ont aujourd'hui été inspectés ou d'autres cadavres vont-ils sortir du placard ?

Quels travaux de réparation doivent-ils être effectués au viaduc Herrmann-Debroux ? Quels sont les ponts à réparer dans le futur ?

Disposez-vous d'informations sur l'impact de la fermeture du viaduc sur le trafic ? Comment se déroule la concertation avec la commune d'Auderghem ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il importe de contextualiser les propos que j'ai tenus en Commission de l'infrastructure le 2 octobre dernier. Lorsque j'ai dit que "les ponts n'étaient pas dans un si mauvais état", c'était en mettant l'accent sur le "si", ce qui impliquait que cet état est malgré tout mauvais.

En outre, je n'ai jamais exclu la possibilité d'un

bedoeling van de Ring.

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Op 2 oktober kwam in deze commissie de staat van de bruggen in het Brussels Gewest ter sprake. Er werd toen gezegd dat wij op onze beide oren konden slapen. Maar slechts een paar dagen later stelden wij vast dat de grootste brug op de grootste invalsweg naar Brussel gesloten moest worden, omdat zij in een te slechte staat verkeerde.

Waarom heeft het zo lang geduurd om het Herrmann-Debrouxviaduct grondig te inspecteren? In de commissie was immers al eerder duidelijk geworden dat de Brusselse bruggen net zo slecht onderhouden en geïnspecteerd worden als de Brusselse tunnels, en dat er meer aandacht aan moest worden besteed. Kunt u bevestigen dat nu alle bruggen onderzocht zijn of is het nog altijd mogelijk dat er lijken uit de kast vallen?

Welke renovatiewerken zijn er nodig om het betrokken viaduct te herstellen? Is er een plan om ook andere bruggen te herstellen? Welke bruggen moeten er in de toekomst nog aangepakt worden?

Hebt u informatie over de impact van de sluiting van het viaduct op het verkeer? Waarheen heeft de verkeersstroom zich verplaatst? Was er meer sluipverkeer of is het verkeer op de andere invalswegen toegenomen? Werd er meer gebruikt gemaakt van het openbaar vervoer?

Hoe verloopt het overleg met de gemeente Oudergem?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Op 2 oktober nuanceerde ik de slechte staat van de bruggen, zonder daarmee te beweren dat die goed is. Bovendien heb ik incidenten nooit uitgesloten. De bruggen en tunnels zijn immers aan een grondige renovatie toe.*

Sommigen spelen graag politieke spelletjes. Ik doe daar niet aan mee. En ik viseer niet u, noch de heer

incident, puisque les tunnels et les ponts sont en fin de vie et ont besoin d'une rénovation complète.

Il semble que certains préfèrent la politique politicienne. C'est leur façon de pratiquer la politique et pas la mienne. Je ne vous vise pas particulièrement, M. Delva et Mme Van Achter !

(Sourires)

(poursuivant en néerlandais)

Sinon, je me serais exprimé en néerlandais, Mme Van Achter.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous n'avez pas dit pour autant que vous visiez !

M. Pascal Smet, ministre.- Peu importe.

En principe, l'administration devrait nous transmettre cette semaine la première version du plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour les viaducs et les ponts.

Ce plan est rédigé sur la base d'une inspection de tous les ponts. Des inspections approfondies sont encore en cours ou prévues.

Certains s'inquiètent de la lenteur du processus. Il importe de préciser que l'instruction que nous avons explicitement donnée était que la sécurité de l'utilisateur primait. L'analyse a révélé que le viaduc Herrmann-Debroux ne constituait pas un danger immédiat.

L'inspection visuelle n'a rien révélé. Elle n'a fait que mettre en évidence la nécessité d'une inspection plus approfondie qui, de toute façon, était déjà programmée. Elle a eu lieu un peu plus tard que prévu car elle était suspendue à l'autorisation de la Commission de coordination des chantiers.

Au vu des éléments du dossier, ce retard n'a probablement rien changé. Le viaduc a été fermé parce que les ingénieurs n'étaient pas en mesure de garantir sa stabilité. Il s'est avéré a posteriori que cette fermeture n'était pas nécessaire. Mais dans le doute, il a été décidé de fermer le viaduc de manière préventive et proactive.

Le rapport du bureau d'étude est clair : l'ensemble

Delva.

(Vrolijkheid)

(verder in het Nederlands)

Anders had ik Nederlands gepraat, mevrouw Van Achter.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Wie viseert u dan wel?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat doet er niet toe.*

Ik zou in de loop van de week een eerste versie van het meerjarenplan voor investeringen voor de viaducten en bruggen moeten ontvangen. Dat is gebaseerd op een inspectie van alle bruggen. De diepgaandere inspecties lopen nog of zijn gepland.

Sommigen maken zich zorgen omdat het zo traag gaat. Ik heb echter de veiligheid van de gebruikers vooropgesteld. Uit de analyse bleek dat de toestand van het Herrmann-Debrouxviaduct geen onmiddellijk gevaar opleverde.

Een visuele inspectie leverde niets op, wat ons deed besluiten dat een diepgaandere inspectie nodig was. Die vond wat later plaats, omdat de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen er toestemming voor moest geven.

Die vertraging had wellicht geen enkele invloed. Het viaduct werd voor alle zekerheid gesloten, omdat de ingenieurs de veiligheid ervan niet konden garanderen. Achteraf bleek dat de sluiting niet nodig was geweest.

Het studiebureau stelt duidelijk dat het viaduct nog lange tijd mee kan. De analyses van het beton zijn aan de gang. Zodra ik de resultaten daarvan heb, kan ik een onderhoudsplanung voor het viaduct opstellen.

De regering heeft niet op een preventieve sluiting gewacht om actie te ondernemen. Zo heeft zij dit

est encore suffisamment stable pour une longue période. Les analyses du béton, désormais moins urgentes, se poursuivent. Une fois les résultats connus, nous pourrions établir un planning d'entretien du viaduc.

Le gouvernement n'a toutefois pas attendu cette fermeture préventive et proactive pour agir. Ainsi, en 2016, il a lancé un appel d'offres pour une étude urbanistique et de mobilité concernant le site de Herrmann-Debroux. Le bureau chargé de cette étude a été désigné en 2017. Il s'agit d'Org Squared, une équipe pluridisciplinaire internationale conduite par Alexander D'Hooghe - un de nos architectes les plus renommés, professeur si je ne me trompe à Harvard, responsable de l'Oosterweel à Anvers... -, qui travaille actuellement sur le plan directeur de l'aménagement de l'ensemble de Delta-Souverain. Ce bureau collabore avec les paysagistes français de D'ici-là, les experts en mobilité belges et internationaux de Sweco B, la société Antea, spécialiste de l'évaluation des incidences environnementales, ou encore le bureau spécialisé en participation citoyenne, Common Ground. L'opération implique aussi Rudi Vervoort, en tant que ministre de l'Aménagement du territoire, et moi-même, mais aussi les communes d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort, ainsi que les administrations.

Ils examinent la zone, les solutions possibles, les différentes phases à envisager.

Dans les semaines à venir, perspective.brussels organisera une consultation citoyenne sur les options potentielles. Le gouvernement prendra une décision sur la base des résultats.

Comme je vous l'ai déjà dit, nous n'allons pas fermer le viaduc dans l'immédiat. Il faut une période de transition, notamment - comme certains d'entre vous l'ont souligné -, pour consulter les autres Régions, déterminer les mesures d'accompagnement, etc.

Comme beaucoup d'entre vous l'ont signalé, le chaos n'a pas eu lieu. Néanmoins, il n'est pas possible de tirer de conclusions à partir d'une situation qui a été d'aussi courte durée. Une période de cinq jours ne suffit pas pour évaluer l'impact d'un réaménagement sur le comportement de mobilité des usagers. Il faut trois mois au moins.

jaar naar aanleiding van haar projectoproep in 2016 aan Org Squared een studieopdracht rond stedenbouwkunde en mobiliteit in de omgeving van Herrmann-Debroux toegewezen. Dat bureau werkt momenteel aan het richtplan voor de heraanleg van Delta-Vorstlaan. Het werkt daarvoor samen met de landschapsarchitecten van D'ici-là, de mobiliteitsdeskundigen van Sweco B, het in de evaluatie van milieu-effecten gespecialiseerde Antea en het bureau voor burgerparticipatie Common Ground. Ook minister-president Vervoort, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, en ikzelf zijn erbij betrokken, net als de gemeentebesturen van Oudergem en Watermaal-Bosvoorde.

In de loop van de komende weken zal perspective.brussels een overlegmoment over de mogelijke oplossingen organiseren. Op basis van de resultaten daarvan neemt de regering een beslissing.

Het viaduct wordt niet onmiddellijk gesloten. Tijdens een overgangperiode zal ik met de andere gewesten overleggen en begeleidingsmaatregelen uitwerken.

Er was tijdens de sluiting van het viaduct geen sprake van chaos. Aangezien het maar om een korte periode ging, kunnen we daaruit trouwens geen echte conclusies trekken. Wel stelden we vast dat de spits vroeger begon en later eindigde.

(verder in het Nederlands)

De spits begon vroeger en duurde langer in de hele zone. De reistijd viel over het algemeen nog mee. Dat komt ook omdat de mensen in het begin de kat uit de boom keken.

(verder in het Frans)

Omdat de sluiting van korte duur was, hadden de alternatieven weinig effect. Bovendien vond er in dezelfde week een staking plaats. Ik ben in elk geval tevreden over de samenwerking met de andere gewesten en met de federale overheid.

Over de planning voor het viaduct kan ik nog niets zeggen. Ik wacht de resultaten van de studie en van de analyse van het beton af, voor ik beslis over een eventuele actie. Een afbraak is in elk geval niet meer voor deze regeerperiode.

Cela étant, nous avons constaté que les heures de pointe ont eu tendance à s'allonger, c'est-à-dire à commencer plus tôt et à se terminer plus tard.

(poursuivant en néerlandais)

Les heures de pointe ont commencé plus tôt et ont duré plus longtemps dans toute la zone. Le temps de parcours est resté raisonnable, parce que les gens se sont montrés prudents.

(poursuivant en français)

La brièveté de la fermeture explique aussi les raisons pour lesquelles les solutions de rechange n'ont pas fonctionné. En plus, il s'agissait d'une semaine assez particulière puisqu'elle a été marquée par une grève. Je me félicite en tout cas de la bonne coopération avec les Régions et l'État fédéral.

Je ne peux encore me prononcer sur le calendrier. Nous devons attendre les résultats de l'étude et de l'analyse de l'état du béton pour décider si et dans quelle mesure une action s'impose. Nous pourrions ensuite les comparer aux résultats de l'étude sur la mobilité. Il est clair en tout cas que la démolition du viaduc n'aura pas lieu sous cette législature. Il faudra encore quelques années, le temps de tout bien préparer et planifier.

Je tiens à préciser que la bande de circulation réservée aux bus a été maintenue. Il revient maintenant aux Régions de décider si elles veulent conserver leur offre. La décision ne nous appartient pas. J'aborderai cette question avec mes homologues que je rencontre régulièrement.

(poursuivant en néerlandais)

L'heure de pointe du matin s'est allongée.

La concertation avec la commune d'Auderghem se déroule bien.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vous espérez obtenir le premier rapport cette semaine. Sera-t-il suivi d'un second rapport ?

De busstrook bleef behouden. Nu moeten de gewesten beslissen of ze hun busaanbod willen houden. Ik zal de vraag aankaarten bij het volgende overleg.

(verder in het Nederlands)

De ochtendspits kwam vroeger op gang en eindigde later. Hij duurde dus langer.

Het overleg met de gemeente Oudergem verloopt vlot. De gemeente is bij alles betrokken.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *U hoopt het eerste rapport deze week te ontvangen. Betekent dat dan dat er een tweede rapport zal volgen?*

M. Pascal Smet, ministre.- Nous allons d'abord étudier ce premier rapport, avant de décider s'il y a lieu d'approfondir celui-ci. Si nous estimons que ce rapport est suffisamment complet, nous en référerons immédiatement au gouvernement, avant de présenter le résultat au parlement. Dans le cas contraire, l'administration devra poursuivre son travail.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La demande du gouvernement était d'avoir un rapport qui ressemble au plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour les tunnels, mais cette fois pour les ponts. Il s'agit donc du même modèle, avec une projection budgétaire et une projection annuelle des travaux programmés.

Cela devrait être soumis au gouvernement. Quand pensez-vous le présenter au parlement ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cela dépendra du contenu. S'il est satisfaisant, il sera immédiatement soumis au gouvernement et présenté au parlement. Si l'administration doit le retravailler, cela prendra un peu plus de temps. En principe, il devrait vous être présenté dans le courant du mois de janvier, après les débats budgétaires.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Des interventions à court terme sont-elles prévues pour le viaduc ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cela dépendra de l'analyse du béton. Pour le moment, une intervention à court terme ne semble pas nécessaire.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Et donc, l'analyse est toujours en cours ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vous avez aussi expliqué qu'une étude de mobilité était en cours concernant l'avenir du viaduc, avec un projet participatif et une consultation des habitants. Est-il possible d'en savoir plus ? Comment est organisée cette participation ? Quel est le public concerné ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas nous qui l'organisons, mais perspective.brussels.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *We zullen het eerste rapport bestuderen en dan beslissen of er verder onderzoek nodig is. Als het eerste rapport voldoende is, zullen we het onmiddellijk aan de regering voorleggen en vervolgens aan het parlement. Als het rapport moet worden uitgediept, dan zal de administratie haar werk moeten voortzetten.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De regering vroeg een rapport naar het voorbeeld van het meerjarenplan voor investeringen voor de tunnels, maar dan voor de bruggen. Wanneer denkt u dat aan het parlement te kunnen voorleggen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat hangt af van de inhoud. Als het eerste rapport volstaat, zal ik het onmiddellijk voorleggen aan de regering en het parlement. Als de administratie echter bijkomend onderzoek moet doen, zal dat wat meer tijd in beslag nemen. In principe zou u het in januari te zien moeten krijgen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Moet er op korte termijn gewerkt worden aan het viaduct?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat hangt af van de betonanalyse, maar op dit moment lijken er geen werken op korte termijn noodzakelijk.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De betonanalyse is dus nog aan de gang?*

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *U zei ook dat er een mobiliteitsstudie werd uitgevoerd met het oog op de toekomst van het viaduct. Kunt u daar wat meer inlichtingen over geven? Hoe organiseert u de burgerparticipatie en wat is de doelgroep?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wij organiseren dat niet zelf. Perspective.brussels*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Avez-vous plus informations à ce sujet ?

M. Pascal Smet, ministre.- Pas aujourd'hui. C'est encore en préparation.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Qu'est-ce qui est en préparation ?

M. Pascal Smet, ministre.- La participation.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- D'accord. Donc, elle n'a pas encore commencé et le bureau d'études est en train de l'organiser.

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

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Qu'est-il programmé à court ou moyen terme par rapport aux études urbanistique et de mobilité ? J'imagine que la consultation se fera sur la base des propositions que ces études mettront sur la table. Quand leurs résultats sont-ils attendus ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le calendrier exact doit encore être préparé, mais je suppose qu'avec Rudi Vervoort, nous pourrons communiquer plus en détail sur ce sujet dans le courant de l'année prochaine.

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Donc, nous n'aurons rien avant l'année prochaine ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je dois voir avec perspective.brussels, car c'est cet organisme qui organise la participation. Il y a deux semaines, une première présentation a été faite pour moi, M. Vervoort et M. Gosuin, en tant que ministre habitant dans la commune.

(Sourires)

doet dat.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- Kunt u ons meer informatie geven?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Voorlopig niet. De zaak verkeert in een voorbereidende fase.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- Wat bevindt zich nog in een voorbereidende fase?

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- Die is dus nog niet van start gegaan.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jamoulle heeft het woord.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).*- Wanneer zullen de studies klaar zijn en zal het overleg van start gaan?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Dat weten we nog niet precies, maar vermoedelijk in de loop van volgend jaar.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).*- We moeten dus tot volgend jaar wachten? U kunt ons nog niets meedelen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Ik zal dat bekijken met perspective.brussels, dat de participatie zal organiseren. Twee weken geleden heb ik een eerste informatievergadering gehouden samen met minister-president Vervoort en minister Gosuin, die in de gemeente woont.

(Vrolijkheid)

Oui, c'est un statut spécial ! Mais c'est aussi logique, car il était l'un des premiers à demander la démolition du viaduc. Nous l'avons invité directement, ce qui était plus simple que de lui répéter par après ce qui avait été dit.

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Mais cette étude, on l'aura quand ?

M. Pascal Smet, ministre.- L'année prochaine, je suppose. Mais aucune date n'a encore été fixée.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je note vos bonnes intentions mais j'aimerais des choses plus concrètes.

M. le ministre, vous nous dites que le viaduc pourrait être maintenu durant une longue période. Qu'entendez-vous par là ? C'est quoi, une longue période ? En outre, durant ce laps de temps, des travaux seront-ils entrepris ou non ?

Comme vous n'avez pas encore reçu le programme des rénovations nécessaires, je me demandais si le gouvernement avait déjà pris les devants, réfléchi à ce qui pourrait se passer et surtout, s'il s'était fixé des balises, notamment financières, en-deçà ou au-delà desquelles il serait prêt à entreprendre des travaux ou, au contraire, à accélérer la démolition.

Vous dites espérer que le programme sera prêt l'année prochaine. En tout cas, il y a une échéance certaine : les élections de 2019. Je crains que, le processus prenant du temps, on ne se retrouve avec un énième plan plus ou moins abouti et qu'à la fin, rien ne se fasse parce qu'il y a eu des élections, que les acteurs ont changé ou ont changé d'avis.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La seule solution est donc que je reste au gouvernement !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Tout le monde veut être au gouvernement. Le but des gens qui sont ici est de faire passer leurs idées et de les

Hij was een van de eersten die voor de afbraak van het viaduct heeft gepleit.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).*- Wanneer zal de studie beschikbaar zijn?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Waarschijnlijk volgend jaar, maar ik kan u geen precieze datum geven.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- U zegt dat het viaduct nog lang kan worden behouden. Hoe lang is dat precies? Moeten er tijdens die periode nog werken worden uitgevoerd?

De planning van de nodige renovatiewerken is nog niet bekend. Heeft de regering vooruitgedacht en beslist hoeveel ze bereid is om te betalen voor de renovatie van het viaduct en vanaf welk bedrag het interessanter wordt om het viaduct versneld af te breken?

U hoopt dat het renovatieprogramma volgend jaar klaar zal zijn. In 2019 zijn er opnieuw gewestelijke verkiezingen. Het zou niet de eerste keer zijn dat een programma niet wordt uitgevoerd, omdat de spelers veranderen of hun mening herzien.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- De enige oplossing is dat ik in de regering blijf!

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Iedereen wil deel uitmaken van de regering om zijn ideeën te kunnen uitvoeren.

appliquer !

M. Pascal Smet, ministre.- Comme cela, on continue les travaux.

Avec moi dans un gouvernement, on démolit des viaducs !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Avec nous, aussi.

M. Pascal Smet, ministre.- Quel viaduc avez-vous démoli ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je dis simplement que nous aussi, on veut démolir le viaduc.

Alors que mes collègues et moi demandons des assurances, vous nous répondez : "Dans un an, si tout va bien". C'est pourquoi je vous demande si le gouvernement s'est fixé des balises pour, le cas échéant, pouvoir trancher en connaissance de cause face à l'un ou l'autre cas de figure, ne pas devoir prendre des décisions précipitées, qui risquent d'être onéreuses, et développer in fine un beau projet, sans le viaduc.

En ce qui concerne la mobilité, au-delà de la situation des navetteurs et des entrées et sorties de la ville, j'espère qu'une attention particulière sera accordée à un endroit extrêmement mal desservi dans cette zone, qui est pourtant un pôle important : le centre de la Forêt de Soignes de la Direction générale du sport (ex-Adeps). Le dimanche, il est desservi au mieux une fois par heure. C'est inadmissible. J'espère donc que, quelle que soit la solution retenue, elle sera aussi utile aux Bruxellois qui doivent se rendre à cet endroit.

M. Pascal Smet, ministre.- Là, vous plaidez pour le prolongement du métro !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Savez-vous qu'on peut se déplacer autrement qu'en métro ? Entre un bus par heure et un métro, il y a de la marge. Et je suis pour une solution bien plus rapide qu'un métro dans vingt ans.

M. Pascal Smet, ministre.- Le plus simple, c'est de prolonger le métro après la station Herrmann-Debroux.

(Rumeurs)

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Met mij in de regering worden er viaducten afgebroken.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Met ons ook.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Welk viaduct hebt u afgebroken?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik zeg gewoon dat wij ook gewonnen zijn voor de afbraak van het viaduct.*

Hoe zult u overhaaste beslissingen vermijden, die weleens duur zouden kunnen uitdraaien, en ervoor zorgen dat er uiteindelijk een mooi project tot stand komt zonder viaduct?

Voorts hoop ik dat u niet alleen aandacht zult hebben voor het pendelverkeer, maar dat u ook de bereikbaarheid van het sportcentrum La Forêt des Soignes zult verbeteren. Op zondag rijdt er maar een bus per uur tot dat centrum. Dat is onaanvaardbaar.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *U pleit voor een verlenging van de metro?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Er zijn nog andere verplaatsingswijzen dan de metro. Ik ben voorstander van een snelle oplossing. Op een metro moeten we misschien nog twintig jaar wachten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het eenvoudigste is om de metro te verlengen.*

(Rumoer)

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je pense qu'il n'y a pas unanimité à ce sujet et que vous êtes aveuglé par votre idéologie.

Mme la présidente.- Vous avez fortement dépassé votre temps de parole, Mme Delforge.

La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Vous n'avez pas répondu à la question concernant une structure réellement permanente de concertation entre les différents niveaux de pouvoir concernés, qui ne soit pas une conférence interministérielle. Cela permettrait de prendre le temps d'examiner les alternatives et de les mettre en place, avec une coordination entre les différents niveaux de pouvoir.

Il serait bon que Bruxelles soit à la manœuvre pour mettre sur pied cette coordination permanente, aujourd'hui pour Herrmann-Debroux, et demain pour d'autres entrées de la ville.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Cela s'appelle la communauté métropolitaine, c'est ça ?

Mme Julie de Grootte (cdH).- Oui, cela s'appelle la communauté métropolitaine, mais cela ne porte pas ce nom. Exactement.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ceci équivaut à un aveu d'échec pour cette communauté métropolitaine.

(Rumeurs)

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

Mme Cielte Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je suis effectivement une Flamande, une Bruxelloise et une Schaerbeekoise. M. le ministre, vous feriez bien, vous aussi, de remplir ce rôle de temps à autre. J'espère que le prochain ministre de la Mobilité qui prévoira la démolition d'un pont planifiera mieux les alternatives et les travaux.*

La démolition du viaduc Reyers n'est pas un

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Daar bestaat geen eensgezindheid over. U wordt verblind door uw ideologie.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge, u hebt uw spreektijd ruim overschreden.

Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *U hebt de vraag niet beantwoord over een permanente overlegstructuur tussen de betrokken overheden, die geen interministeriële conferentie is. Daarmee zouden we de tijd kunnen nemen om alternatieven te bestuderen en op een gecoördineerde manier uit te werken, niet alleen voor het Herrmann-Debrouxviaduct, maar op termijn ook voor andere invalswegen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Dat zou je dus eigenlijk een metropolitane gemeenschap kunnen noemen.*

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Precies.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Daarmee geeft u in feite toe dat de metropolitane gemeenschap mislukt is.*

(Rumoer)

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

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Het klopt dat ik een Vlaamse ben en een Brusselse en een Schaerbeekse. Dat is waar, mijnheer de minister. U zou af en toe beter ook eens die rol vervullen. Ik hoop dat de volgende minister van Mobiliteit die de afbraak van een brug plant, de alternatieven en de werken alleszins beter plant.

U hebt inderdaad al eens een brug afgebroken, maar de toestand aan het Reyersviaduct is niets om

exemple dont il faut s'inspirer pour le futur.

La participation citoyenne ne serait pas encore clairement balisée.

Mme la présidente, pourrions-nous débattre en commission du plan pluriannuel sur les ponts, dès son approbation par le gouvernement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le dossier Reyers, il est vrai, n'était pas bien préparé. Nous avons dû intervenir et nous avons pris la bonne décision. Entre-temps, il y a eu le problème des tunnels et celui du trou dans la chaussée de Louvain.

Les gens du comité de quartier, que je rencontre régulièrement, comprennent cependant assez bien la situation. À terme, ce sera vraiment un boulevard urbain.

(poursuivant en néerlandais)

Les riverains savent que la cause est à chercher dans le mauvais état des tunnels. C'est la raison pour laquelle cela a pris plus de temps, et l'incident de la chaussée de Louvain n'a fait que complexifier la situation.

On ne peut comparer les situations à Herrmann-Debroux et au boulevard Reyers.

(poursuivant en français)

Pour répondre à Mme Delforge, le plan, dans toutes ses phases, doit être approuvé, et les décisions prises, sous cette législature. Je ne sais pas encore à quelle date, d'autant que M. Vervoort suit également ce dossier.

Évidemment, nous n'allons pas dépenser des millions d'euros dans un viaduc voué à la démolition. C'est la raison pour laquelle nous avons changé de cap et décidé de démolir le viaduc Reyers, mettant un point d'arrêt à la rénovation

trots op te zijn. De mensen die in de buurt wonen en heel veel sluiptverkeer in hun straten krijgen, weten dat. Het is niet echt een voorbeeld dat we willen onthouden voor de toekomst.

Ik heb begrepen dat de burgerparticipatie nog niet duidelijk afgebakend is en dat er nog aan wordt gewerkt.

Mevrouw de voorzitter, kunnen we het meerjarenplan voor de bruggen bespreken in de commissie zodra de regering het heeft goedgekeurd?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De afbraak van het Reyersviaduct was inderdaad slecht voorbereid, al nam ik daar wel de juiste beslissing. Ondertussen waren er ook problemen met de tunnels en met het zinkgat op de Leuvensesteenweg.*

Het wijkcomité begrijpt de situatie. Op lange termijn komt er daar een stadsboulevard.

(verder in het Nederlands)

De buurtbewoners zijn ervan op de hoogte dat de oorzaak ligt bij de slechte staat van de tunnels. Daardoor was er meer tijd nodig. Bovendien werd de situatie nog complexer door het zinkgat in de Leuvensesteenweg. Bijgevolg sleept alles wat langer aan.

De verkeersafwikkeling in de Herrmann-Debrouxlaan is helemaal anders dan die in de Auguste Reyerslaan. Beide vallen niet te vergelijken.

(verder in het Frans)

Het is de bedoeling dat nog tijdens deze regeerperiode het plan wordt goedgekeurd en dat er beslissingen worden genomen. Een precieze datum kan ik daar echter niet voor geven.

Uiteraard zal ik geen miljoenen spenderen aan een viaduct dat toch wordt afgebroken. De renovatie van de Reynerstunnel die mijn voorgangers wilden, kwam er niet, precies omdat ik beslist had tot de

décidée par mes prédécesseurs.

Pour répondre à Mme de Groote concernant les délais, c'est bien sous cette législature que nous allons prendre les décisions, mais je ne peux pas me prononcer tant que le gouvernement n'a pas validé les options. Pour l'instant, il n'y a eu qu'une présentation à MM. Vervoort et Gosuin, ainsi qu'à moi-même, des premiers résultats de l'étude de mobilité menée par le consortium international.

Sur cette base, le travail peut continuer et une consultation peut être organisée. Le gouvernement sera ensuite informé et pourra prendre des décisions et communiquer. C'est la logique des choses. Je ne peux donc pas m'avancer sur les dates pour l'instant.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

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

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Vous n'ignorez pas je porte une attention toute particulière à la qualité de l'air dans notre Région. Or, la pollution de l'air, qu'elle soit intérieure ou extérieure, reste l'un des problèmes de santé publique les plus préoccupants pour les Bruxellois.

Si les teneurs de certains polluants ont fortement diminué depuis les années 70, il reste de nombreux efforts à faire pour améliorer la qualité de l'air dans notre Région, d'autant plus qu'à Bruxelles, la population et le réseau urbain sont particulièrement denses.

Ce mardi 26 septembre en Commission de l'environnement, nous avons interrogé votre collègue Céline Fremault concernant les

afbraak.

Zolang de regering geen keuzes heeft gemaakt, kan ik over een planning niets zeggen. Het enige wat tot nu toe gebeurde, is dat het internationale consortium zijn eerste studieresultaten heeft voorgesteld.

We werken voort en zullen tijdig de regering inlichten, die dan beslissingen kan nemen en daarover kan communiceren, zoals het hoort.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

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

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *U weet dat ik bijzonder begaan ben met de luchtkwaliteit in het gewest. Die blijft de Brusselaar zorgen baren.*

Van bepaalde stoffen worden weliswaar veel lagere concentraties gemeten dan in de jaren zeventig, maar dat neemt niet weg dat er nog veel moet gebeuren om de gewestelijke luchtkwaliteit te verbeteren.

Op 26 september ondervroegen we uw collega Fremault over de conclusies van de onlangs verschenen Expair-studie. Het project liep sinds 2013 en moest nagaan in welke mate de Brusselse bevolking wordt blootgesteld aan luchtvervuiling, maar ook de Brusselaar bewustmaken van

conclusions de l'étude Expair, récemment publiées. Ce projet, débuté en 2013, avait pour objectif d'évaluer l'exposition de la population bruxelloise à la pollution de l'air, mais également de sensibiliser les Bruxellois à la pollution urbaine, notamment en les encourageant à opter pour des modes de transport et/ou des systèmes de chauffage plus respectueux de notre environnement.

Les conclusions de cette étude sont sans appel. À l'exception des voitures, c'est dans les transports publics souterrains que l'exposition aux particules fines est la plus importante. Les usagers de bus seraient exposés à des niveaux de particules fines trois fois supérieurs au niveau moyen en air intérieur, et les usagers de trams et de métro à un niveau quatre fois supérieur. Dans les voitures, rappelons-le, l'exposition aux particules fines est cinq fois supérieure au niveau moyen en air intérieur. La différence est donc ténue.

Lors de ma précédente interpellation relative à la qualité de l'air dans les stations de métro et de prémétro, j'avais mentionné les risques sanitaires respiratoires et cardiovasculaires importants liés à une exposition chronique aux particules fines et ultrafines. J'avais repris l'exemple des mesures de la qualité de l'air effectuées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) dans certaines enceintes ferroviaires souterraines.

L'attention portée à ces mesures s'explique par des concentrations de particules fines supérieures à celles constatées dans des zones urbaines extérieures, même à proximité de zones de trafic routier. La RATP publie ainsi des relevés hebdomadaires de la qualité de l'air sur son réseau via une veille sanitaire, qui existe depuis plus de vingt ans.

Je vous avais aussi interrogé afin de savoir si de telles mesures étaient effectuées par la STIB. Vous nous aviez alors indiqué que la STIB ne réalisait pas de mesures en continu, mais que des mesures ponctuelles étaient effectuées par un bureau externe dans le cadre de la législation sur le travail. Or, au-delà des normes applicables dans le cas de cette législation spécifique, les dépassements importants des seuils d'exposition retenus par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont préoccupants, tant pour les travailleurs que pour les usagers.

stadsvervuiling en hem aanzetten tot het gebruik van milieuvriendelijkere transport- en verwarmingsmiddelen.

De conclusies spreken voor zich. Na auto's is de blootstelling aan fijn stof het ergst in het ondergrondse openbaar vervoer. Busgebruikers worden blootgesteld aan fijnstofgehalten die driemaal hoger liggen dan het gemiddelde in een gebouw. Voor tram- en metrogebruikers is de concentratie viermaal zo hoog.

Tijdens mijn vorige interpellatie over de luchtkwaliteit in metro- en premetrostations had ik het over de risico's voor de luchtwegen en de harten en bloedvaten ten gevolge van chronische blootstelling aan fijn stof en ultrafijn stof. Ik verwees toen naar de systematische metingen van de luchtkwaliteit in de Parijse metro.

U zei toen dat de MIVB de luchtkwaliteit niet systematisch meet, maar dat een extern bureau dat nu en dan doet in de context van de arbeidswetgeving. De aanzienlijke overschrijding van de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) zijn echter zorgwekkend, zowel voor werknemers als reizigers.

Wetenschapslui onderstrepen dat we er rekening mee moeten houden dat het fijn stof in een ondergrondse omgeving voornamelijk bestaat uit metaaldeeltjes die vrijkomen bij het remmen.

De wettelijke regels onderscheiden stofdeeltjes alleen op basis van de massa, niet van de chemische aard, terwijl die veel bepalender is voor de schadelijkheid ervan.

Ultrafijn stof is moeilijk te meten en de Europese normen lopen achter. Alle experts zijn het er echter over eens dat het terugdringen van de uitstoot en een daling van fijne stofdeeltjes van minder dan 10 of 2,5 µm ook een gunstig effect heeft op de concentratie van ultrafijne stofdeeltjes van 1 µm.

Op dit moment deelt de MIVB de resultaten van de metingen alleen maar mee aan het comité voor preventie en bescherming op het werk (CPBW). U zei echter te zullen overwegen die informatie ook met gebruikers te delen. Hoever staat u daarmee?

Overweegt u de installatie van permanente meters in de stations om gebruikers te allen tijde te

La communauté scientifique souligne également deux éléments à prendre en considération concernant la qualité de l'air, dans les souterrains en particuliers. D'une part, les particules fines et ultrafines rencontrées sur ces réseaux ferrés se caractérisent par leur nature. La poussière des stations de métro et prémétro est particulière car, provenant essentiellement des dispositifs de freinage, elle est majoritairement composée de particules métalliques : fer, cuivre, manganèse, chrome ou zinc.

D'autre part, la réglementation en vigueur ne différencie les particules qu'en fonction de leur masse, alors que leur dangerosité dépend essentiellement de leur nature chimique et que cette toxicité s'accroît d'autant plus qu'elles sont fines et capables de passer directement dans le sang. Elles permettent alors à une fraction d'entre elles d'atteindre d'autres organes du corps, comme le foie, le cœur et le cerveau.

Si ces particules ultrafines sont difficiles à mesurer et que les normes européennes accusent un retard pour cette catégorie, tous les experts en santé publique s'accordent à souligner qu'une maîtrise des sources d'émission et une baisse de concentration des particules fines de moins de 10 ou 2,5 micromètres de diamètre (PM10 et PM2,5) est, par incidence, également bénéfique pour la concentration des particules ultrafines inférieures à 1 micron (1µ).

Aussi, au regard des récentes conclusions de l'étude Expair, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Les mesures ponctuelles relevées par la STIB dans le cadre de la législation sur le travail sont actuellement communiquées uniquement au Comité pour la prévention et la protection au travail (CPPT). Or, vous nous aviez indiqué que vous réfléchiriez à la possibilité de les rendre accessibles aux usagers. Qu'en est-il ?

La mise en place, dans les stations de métro et prémétro, de sondes de mesure permanentes permettant une information continue du public est-elle envisagée ? Quelle est la fréquence des mesures actuelles ? Une analyse chimique des poussières mesurées est-elle également réalisée ? Si oui, quels en sont les résultats ?

En réponse à ma précédente interpellation, vous nous aviez indiqué réfléchir à la possibilité de

informerer? Hoe vaak worden er op dit moment metingen uitgevoerd? Wordt de chemische samenstelling van het stof ook geanalyseerd? Zo ja, wat zijn de resultaten?

U gaf eerder aan na te zullen gaan of systematische metingen zoals in de Parijse metro ook in Brussel mogelijk waren. Hebt u daarvoor een specifieke analyse gepland in samenwerking met Leefmilieu Brussel of met universiteiten? Hebt u dat thema al besproken met minister Fremault?

Bent u van plan om de ventilatie in bestaande metro- en premetrostations te verbeteren ten gunste van de gezondheid van het MIVB-personeel en de mensen die in de ondergrondse handelszaken werken?

Bevat het bestek voor de toekomstige metro in het noorden van Brussel bepalingen voor een betere ventilatie of luchtzuivering? Hebt u daarvoor voorbeelden uit het buitenland bestudeerd?

Kunt u ons bevestigen dat geen enkele tram of metro van de MIVB uitgerust is met een remsysteem dat asbest bevat, zoals vroeger het geval was? Sinds wanneer is het voertuigenpark volledig asbestvrij? Kunt u ons eveneens bevestigen dat de zandstrooisystemen van de trams automatisch uitgeschakeld worden in een ondergrondse omgeving?

Kunnen alle trams die in nu in gebruik zijn, werken met een gesloten luchtcircuit als ze ondergronds rijden, zodat er geen vervuilde lucht binnendringt? Wordt dat gesloten luchtcircuit systematisch geactiveerd bij ondergrondse ritten? Zo neen, zou het mogelijk zijn om de luchtblazers van trams automatisch uit te schakelen zodra ze ondergronds rijden?

Het bestuur van de Parijse metro heeft zich ertoe verbonden meer in te zetten op elektromagnetische remsystemen als de oude systemen vervangen moeten worden. Dergelijke remsystemen veroorzaken immers minder stof. Toen ik u eerder vroeg of de MIVB dat idee kon overnemen, leek u te suggereren dat de MIVB dat aan het onderzoeken was. Met welke remsystemen zijn de nieuwe Boa-stellen uitgerust? Zullen alle metro- en tramstellen uitgerust worden met elektromagnetische remmen?

mettre en place des mesures permanentes pour le réseau bruxellois, à l'instar de ce que fait déjà la RATP. Une analyse et un suivi plus poussés sont-ils envisagés, en partenariat avec Bruxelles Environnement ou le secteur académique ? Avez-vous déjà pris contact avec la ministre Fremault à ce sujet ?

Compte tenu des mesures peu rassurantes qui ont été relevées dans le cadre du projet Expair et des impacts graves pour les travailleurs de la STIB - conducteurs, personnel de sécurité et de prévention, de maintenance, de vente, de nettoyage - mais aussi pour celles et ceux qui travaillent tous les jours dans les commerces situés dans les stations, est-il envisageable d'améliorer la ventilation des stations sur les réseaux de métro et prémétro existants ?

Une meilleure ventilation ou un traitement de l'air font-ils partie du cahier des charges du futur métro nord ? L'adoption d'éventuelles bonnes pratiques observées dans la gestion de la qualité de l'air de réseaux souterrains à l'étranger a-t-elle déjà été étudiée ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles ?

Au-delà des composés métalliques évoqués en introduction, les patins de freinage ont longtemps été composés en partie d'amiante. Pouvez-vous nous confirmer qu'à l'heure actuelle, plus aucun tram ou métro de la STIB n'est équipé d'un tel dispositif de freinage ? Si c'est le cas, depuis quand ? Pouvez-vous également nous préciser si les dispositifs d'épandage de sable des trams sont automatiquement désactivés en sous-sol ?

Lors d'une circulation en sous-sol et de l'activation des ventilations de chauffage, les différentes générations de trams exploitées sont-elles en mesure de fonctionner en cycle fermé pour éviter d'insuffler l'air vicié dans l'habitacle ? Cette disposition est-elle systématiquement observée ? Dans la négative, serait-il envisageable de désactiver les dispositifs d'air pulsé des trams lors de leur circulation souterraine ?

Enfin, pour prendre encore en exemple la RATP, l'entreprise s'est engagée, dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère de la Région Île-de-France, à poursuivre le développement du freinage électromagnétique, qui émet moins de particules, lors du renouvellement des matériels roulants. Je vous avais déjà interrogé pour savoir si la STIB

prévoyait d'adopter cette bonne pratique. Elle semblait alors à l'étude. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est pour les dispositifs de freinage équipant les nouvelles rames de type Boa en circulation ? Ce type de dispositif sera-t-il généralisé, tant sur les trams que sur les rames de métro ? Qu'en sera-t-il pour les marchés à venir ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Pendant que mon collègue lisait son interpellation, je me suis rappelée que ce n'est pas la première fois que la question est posée. Elle l'a été par d'autres parlementaires lors des précédentes législatures. Je suis donc allée chercher les réponses fournies à l'époque et il me semble qu'il y a, en l'espèce, un problème de transparence de la STIB vis-à-vis du parlement.

J'ai trouvé dans un compte rendu de 2010 la réponse à une question sur le sujet posée par M. Özkara. La ministre de l'époque a lu la réponse qui lui avait été fournie par la STIB. On peut y découvrir ce passage : "Les dernières mesures effectuées à l'intérieur de la station Parc révèlent également que l'air à l'intérieur de la station est de meilleure qualité qu'en surface. Le réseau de métro bruxellois n'est pas comparable à celui de Paris. Il est beaucoup plus récent, ses stations nettement plus spacieuses et aérées, ses rames plus modernes, ..."

C'est problématique. Je vous demande, en tant que ministre de tutelle de la STIB, comment il est possible, alors qu'il n'y a eu aucun changement structurel dans le réseau souterrain, qu'à quelques années de distance, on nous ait menti sur la santé des Bruxellois et que l'on arrive aujourd'hui à d'autres conclusions ? Je vous invite à interroger la STIB, car cela signifie qu'il y a un problème de transparence sur des questions qui touchent à la santé des citoyens. C'est très grave, au-delà même du sujet traité aujourd'hui.

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

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Deze vraag werd in eerdere regeerperiodes ook al gesteld. Ik ben op zoek gegaan naar de antwoorden die destijds werden gegeven en moet vaststellen dat de MIVB te weinig transparant is.*

Zo stelde de MIVB in 2010 bijvoorbeeld dat de lucht in metrostation Park schoner is dan bovengronds. Ze voegde eraan toe dat het Brusselse metronetwerk niet vergelijkbaar is met dat van Parijs. De metro in Brussel is veel recenter, de stations zijn groter en beter verlucht en de metrostellen zijn moderner.

Dat is problematisch. Hoe kan het dat het metronetwerk nooit een structurele wijziging onderging, dat er enkele jaren geleden nog werd gelogen over de invloed op de gezondheid van de Brusselaars en dat men nu andere conclusies trekt? U moet de MIVB hierover aan de tand voelen, want die is niet transparant in haar antwoord op vragen over de gezondheid van de burger.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Tout le monde part du principe que le métro et les transports publics sont des options de déplacement saines. Pourtant, rien ne le prouve, vu l'absence de mesure structurelle de la pollution dans le réseau de métro. C'est inquiétant.*

Mesurer, c'est savoir. J'appelle donc le gouvernement à entreprendre au moins ce type d'évaluation afin de cerner l'ampleur du problème et de fournir des informations correctes.

Mme la présidente.- Je dois admettre, M. le ministre, que je suis, moi aussi, extrêmement surprise par cette volte-face. Je me souviens très bien de cette interpellation, qui nous avait d'ailleurs étonnés à l'époque. Nous avons dû nous satisfaire des réponses données et acter que les différences entre les deux métros faisaient qu'à Bruxelles, aucun problème ne se posait. Des éclaircissements seraient donc les bienvenus.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai déjà partiellement abordé ce sujet en réponse à une question écrite posée le 20 octobre par M. Özkara. Je vous livre les informations que m'a communiquées la STIB.

D'abord, la STIB différencie les mesures globales de niveaux de poussières alvéolaires et procède à une analyse spécifique de la composante noir de carbone (black carbon). Selon elle, la qualité de l'air dans les stations n'est pas à remettre en cause.

Les mesures de qualité de l'air qu'elle réalise reposent sur les référentiels légaux applicables pour la protection des travailleurs, qui sont les plus exposés à l'environnement souterrain du métro. Elles sont menées à la demande de la STIB par un laboratoire indépendant dans plusieurs stations de métro. Toutes les mesures sont stationnaires. Elles ne sont pas réalisées en continu, mais de manière ponctuelle, chaque fois à des endroits différents. Les résultats sont toujours nettement en-deçà des

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Iedereen neemt voetstoots aan dat de metro en het openbaar vervoer gezonde alternatieven zijn, maar dat blijkt niet zo te zijn. Het baart mij zorgen dat zelfs de basis voor een degelijke reflectie ontbreekt, want voor je een probleem kunt omschrijven, moet je eerst de achterliggende feiten kennen. Blijkbaar bestaat er geen structurele meting van de vervuiling in het metronetwerk en zijn er geen objectieve parameters waarmee we de vinger op de wonde kunnen leggen.

Metten is weten, maar zelfs dat gebeurt niet structureel in Brussel. Ik maak mij daar grote zorgen over. Ik doe een oproep om ten minste daarmee te beginnen, om de omvang van het probleem te kunnen schetsen en daarover correcte informatie te kunnen verschaffen.

Mevrouw de voorzitter.- Eerlijk gezegd, mijnheer de minister, ben ik ook bijzonder verrast door deze ommekeer. Ik herinner me de interpellatie nog zeer goed. We konden niet anders dan vrede nemen met de antwoorden en akte nemen van het feit dat de twee metro's niet vergelijkbaar waren en dat er in Brussel geen probleem was. Enige verduidelijking zou welkom zijn.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Ik zal u de informatie meegeven die ik van de MIVB ontvang.*

Ten eerste meet de MIVB de aanwezigheid van fijn stof in het algemeen en daarnaast voert ze specifieke metingen uit naar roet. Volgens haar is er geen reden om de luchtkwaliteit in de stations ter discussie te stellen.

De metingen die de MIVB laat uitvoeren door een onafhankelijk laboratorium, berusten op het wettelijke referentiestelsel voor de bescherming van werknemers, want die zijn het meest blootgesteld. De metingen worden niet permanent uitgevoerd, maar op gerichte tijdstippen en op wisselende plekken. De resultaten liggen stevast een stuk onder de normwaarden. Er zijn ook geen plannen voor realtimemetingen.

De nieuwe metrolijn 3, metro Noord, komt dieper

normes. Il n'est pas prévu de procéder à un suivi en temps réel.

Étant donné que le futur métro 3/métro Nord circulera à grande profondeur, contrairement au réseau existant actuellement, des méthodes spécifiques devront être mises en œuvre pour la ventilation. Ces méthodes seront propres aux besoins d'un métro profond et doivent encore être déterminées. Cela demande une autre approche.

La STIB confirme qu'aucune semelle de frein contenant des fibres d'amiante n'équipe ses métros. Les approvisionnements en semelles de frein ont toujours respecté la législation en vigueur. Le sablage est techniquement impossible dans les tunnels pour les trams. Il n'y a pas de sablage pour les métros.

Faire fonctionner la ventilation des trams en cycle fermé en tunnel n'est pas nécessaire. À chaque arrêt, les portes des trams s'ouvrent et l'air extérieur pénètre donc dans le véhicule. Cela partirait de l'hypothèse que l'air extérieur au tram serait de mauvaise qualité, ce que ne démontrent pas les études réalisées par la STIB.

Depuis le tout début de l'exploitation du métro bruxellois - donc avant l'introduction des derniers métros Boa -, on utilise le freinage électrique. Cette bonne pratique est reprise progressivement par tous les autres réseaux à travers le monde, au fur et à mesure du renouvellement du matériel roulant. C'est désormais également le cas sur la flotte de trams de la STIB.

En ce qui concerne l'étude des experts, il est vrai que certains éléments ont posé question. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé à la STIB d'organiser avec Bruxelles Environnement des réunions de suivi concernant cette étude. Cela se fera ce mois-ci encore.

Je vais demander à Bruxelles Environnement - l'agence est seule habilitée à le faire - d'instaurer un système de mesure de la qualité de l'air dans le réseau souterrain. Je trouve que ce n'est pas le rôle de la STIB, mais que c'est à Bruxelles Environnement que cette tâche incombe, comme elle lui incombe partout en ville. Je voudrais d'ailleurs que ces mesures soient aussi effectives en ville.

te liggen dan de al bestaande lijnen. Dat vraagt om een andere aanpak en om een ander ventilatiesysteem.

De MIVB bevestigt dat er nergens asbest in de remblokken zit. De remsystemen zijn altijd conform de wet geweest. In de tunnels voor trams zijn zandstrooisystemen technisch gezien niet mogelijk; voor de metro bestaat dat systeem niet.

Een gesloten ventilatiesysteem voor trams in tunnels is nutteloos. Bij elke halte gaan de deuren immers open en komt de buitenlucht de tram binnen. Dit gaat overigens uit van de hypothese dat de luchtkwaliteit buiten de tram slecht zou zijn, iets wat niet blijkt uit de MIVB-studies.

Sinds het allerprilste begin gebruikt de Brusselse metro een elektrisch remsysteem, een goed systeem dat gaandeweg overal ter wereld werd overgenomen. Ook de MIVB-trams remmen elektrisch.

Bepaalde zaken in de Expairstudie roepen inderdaad vragen op. Daarom hebben we de MIVB gevraagd om de analyse samen met Leefmilieu Brussel te blijven volgen. Dat zou nog deze maand moeten beginnen.

Net zoals op andere plekken in de stad, vind ik het de taak van Leefmilieu Brussel - en dus niet van de MIVB - om een systeem op te zetten om de luchtkwaliteit op het ondergrondse openbaarvervoersnet te meten, en Leefmilieu Brussel werkt daarbij onafhankelijk van de vervoersmaatschappij. Dat wordt een agendapunt op de komende overlegmomenten. Voor de rest verwijst ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Özkara van 20 oktober.

La mesure de la qualité de l'air souterrain n'entre donc pas dans les missions de la STIB, mais dans celles de Bruxelles Environnement, qui est indépendante de la STIB. Ce point sera mis à l'ordre du jour des réunions qui seront organisées.

Pour le reste, je vous renvoie à ma réponse du 20 octobre.

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Les réponses à mes questions sur l'analyse en continu et le respect des législations sociales sont exactement les mêmes que lors de ma dernière interpellation. Je vois que la STIB n'a pas évolué sur ces points et j'en prends acte.

Concernant les systèmes de ventilation, vous avez répondu à ma question relative au métro Nord. Qu'en est-il des métros et stations actuels ? Existe-t-il un état des lieux ou une remise en question des dispositifs de ventilation actuels ?

Concernant les patins de freinage en amiante, je pensais aux vieux trams, qui ont encore des escaliers. Vous dites qu'il n'y plus de patins en amiante dans les métros, mais est-ce également le cas pour tous les trams en circulation aujourd'hui ?

Concernant la ventilation, vous dites que les portes s'ouvrent aux stations, mais ces vieux trams, comme le 51, circulent aussi sur le réseau souterrain, où on entend tout de même des souffleries. Cela veut dire que de l'air pénètre dans l'habitacle. Ces ventilations vont-elles être remises à jour ? Un plan est-il prévu ?

Enfin, je partage votre avis sur le fait que l'organisation du mesurage de la qualité de l'air incombe plutôt à Bruxelles Environnement. Je vous invite donc à prendre langue avec la ministre compétente à ce sujet pour développer rapidement des mesures en continu. Comme l'a dit ma collègue, mesurer, c'est savoir !

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ai retrouvé

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ik krijg net dezelfde antwoorden op mijn vragen over structurele metingen en de naleving van de sociale wetgeving als de vorige keer. De MIVB is dus nog geen haar veranderd.*

Uw antwoord in verband met de ventilatie gaat over de noordelijke metro. Hoe gaat dat in de bestaande metrostellen en stations? Bestaat er een overzicht van de toestand van de ventilatiesystemen?

Oude trams waren uitgerust met remblokken in asbest. U beweert dat die bij de metro niet meer voorkomen, maar geldt dat ook voor de trams die vandaag in Brussel rondrijden?

Over de ventilatie zegt u dat de deuren alleen bij de stations opengaan. In de oude trams hoor je echter lucht blazen, wat betekent dat die lucht binnenkomt. Worden die ventilatiesystemen vervangen? Hebt u daar een planning voor?

Ik ben het met u eens dat Leefmilieu Brussel de luchtkwaliteit moet meten. U moet daar dan ook bij minister Fremault op aandringen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het*

toutes les questions et j'ai entendu votre réponse, M. le ministre. Je vous invite vraiment à consulter les comptes rendus parlementaires précédents. MM. Van Damme et Öz kara vous avaient déjà interpellé à ce sujet et la STIB vous a fourni un copier-coller de ses précédentes réponses, nonobstant le fait que nous envisagions déjà en 2010 de confier à Bruxelles Environnement la mesure de la qualité de l'air.

À un moment, il faut tenir compte du fond de ce problème, mais peut-être aussi du fait que la STIB ne semble pas prendre au sérieux une série d'interrogations légitimes des citoyens. Celles-ci sont, en prime, relayées par des parlementaires, dont c'est le rôle.

M. Pascal Smet, ministre.- Je constate aussi que nous avons un contrat de gestion dans lequel le précédent gouvernement n'a pas indiqué ce point. Nous y veillerons dans le futur contrat de gestion, qui est en préparation.

Ensuite, la réunion avec Bruxelles Environnement se prépare et nous y aborderons ce point. Une fois encore, je préfère qu'il n'y ait qu'une seule instance à Bruxelles qui mesure la qualité de l'air, en surface comme en souterrain.

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

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).- *J'ai toujours l'impression que l'on se renvoie la balle.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *C'est ce qu'on appelle la "cohérence".*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).- *Je ne suis pas de votre avis. En définitive, la STIB est juridiquement responsable de la sécurité et de la santé de ses travailleurs et voyageurs. Si j'ai bien compris, la STIB effectue des contrôles ponctuels qui ne révèlent aucun problème. Pourtant, une étude indépendante démontre le contraire...*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La qualité de l'air est mauvaise dans cette ville. Les*

Frans).- *Mijnheer de minister, leest u er de parlementaire verslagen uit het verleden alstublieft nog eens op na! De heren Van Damme en Öz kara hebben u al geïnterpelleerd over dit onderwerp, en de MIVB stuurde u een copy-paste-document met haar eerdere antwoorden, terwijl we de meting van de luchtkwaliteit al in 2010 wilden toevertrouwen aan Leefmilieu Brussel.*

Op een gegeven moment moet je de ernst van de situatie onder ogen zien, ook omdat de MIVB een hele resem legitieme vragen van burgers en parlementsleden niet au sérieux lijkt te nemen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik stel ook vast dat er in het beheerscontract, opgesteld door de vorige regering, geen gewag van wordt gemaakt. We nemen het op in het volgende beheerscontract, waaraan we nu werken.*

Er staat een vergadering met Leefmilieu Brussel gepland, waarop dit punt aan de orde komt. Nogmaals, ik vind het beter dat één enkele instelling in Brussel de luchtkwaliteit meet, boven- én ondergronds.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik heb altijd een beetje de indruk dat er gepingpongd wordt.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat heet coherentie.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Neen, ik vind dat niet. Uiteindelijk is de MIVB juridisch verantwoordelijk voor de veiligheid en de gezondheid van haar werknemers en haar reizigers. Als ik u goed begrepen heb, voert de MIVB punctuele controles uit waaruit blijkt dat alles in orde is. Als uit een onafhankelijke studie dan blijkt dat de situatie problematisch, is er toch iets mis met de metingen. Volgens mij is de MIVB verantwoordelijk.

De heer Pascal Smet, minister.- De algemene luchtkwaliteit in deze stad is ronduit slecht. Het

transports publics sont relativement moins polluants.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais).*- *Mais les transports publics sont à peine moins polluants que la voiture. Le problème est surtout d'ordre juridique et la responsabilité des mesures incombe à la STIB.*

Apparemment, les résultats sont contradictoires selon l'organisme qui effectue les contrôles.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *C'est pourquoi la STIB doit se réunir avec Bruxelles Environnement.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais).*- *Ce faisant, la STIB se décharge de sa responsabilité.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Non, il est utile que les services collaborent.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "les conséquences d'Uber sur la mobilité bruxelloise".

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Selon une étude américaine d'UC Davis, des services tels qu'Uber entraînent une augmentation du nombre de kilomètres parcourus.*

En réalité, on sait peu de choses sur les conséquences de ce genre de plates-formes sur les utilisateurs et sur leur comportement de mobilité. C'est pourtant important pour définir notre aménagement du territoire et notre infrastructure de transport.

openbaar vervoer is minder vervuילend dan de lucht vervuילd is.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Maar het openbaar vervoer is even vervuילend of ietsje minder vervuילend dan de auto. Het probleem is vooral juridisch van aard. Het is de MIVB die verantwoordelijk is, die de problemen moet aanpakken en de metingen moet doen.

Blijkbaar zijn er tegenstrijdige resultaten naargelang de instantie die de controles uitvoert.

De heer Pascal Smet, minister.- Daarom moet de MIVB met Leefmilieu Brussel rond de tafel zitten.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Dat komt er voor mij op neer dat de MIVB haar verantwoordelijkheid afwentelt.

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, het is juist goed dat de diensten samenwerken.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de gevolgen van Uber voor de Brusselse mobiliteit".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Diensten zoals Uber leiden tot meer gereden kilometers. Dat is de opvallende vaststelling van een Amerikaanse studie van UC Davis die wordt geciteerd in De Standaard. Uit de studie blijkt dat autodeeldiensten sinds de komst van Uber in 2009 een enorme vlucht hebben genomen. Voor de Verenigde Staten zou het gaan over 250 miljoen gebruikers in de laatste vijf jaar.

Eigenlijk is er weinig gekend over de gevolgen van

L'étude en question a été menée dans sept grandes villes des États-Unis. Il en ressort que 21% des adultes utilisent Uber ou un service similaire et que 36% de ceux-ci sont des jeunes. Il est frappant de constater que la majorité des gens qui recouraient d'abord aux services de partage de voitures sont passés ensuite à des services tels qu'Uber.

Contrairement aux attentes, ces utilisateurs ne possèdent pas moins de voitures et n'ont pas l'intention de modifier leur situation sur ce plan.

Le plus surprenant, c'est que 49% à 61% des utilisateurs n'auraient pas effectué certains déplacements sans ces services, ou qu'ils les auraient effectués à pied, à vélo ou en transport public.

Les auteurs de l'étude constatent dès lors que des services tels qu'Uber augmentent le nombre de kilomètres parcourus en voiture dans les villes.

À l'occasion du Dimanche sans voiture, le directeur général d'Uber Belgique a déclaré que des applications telles qu'Uber pouvaient contribuer à réduire l'utilisation de voitures personnelles parce qu'elles offraient une alternative fiable, complémentaire au transport public.

Comment réagissez-vous à l'étude américaine, qui prouve le contraire ? Une étude a-t-elle déjà été menée à Bruxelles sur l'utilisation de tels services et sur ses conséquences sur le comportement de mobilité des utilisateurs ? À Paris, l'introduction des systèmes de free floating a entraîné une augmentation de l'utilisation de la voiture, même pour les courtes distances.

Les conclusions de l'étude américaine nous font craindre le pire pour notre Région, qui souffre déjà beaucoup de la congestion automobile. Quelles mesures prendrez-vous pour éviter que ces services n'entraînent une augmentation du nombre de kilomètres parcourus en voiture ?

deze platformen voor de gebruikers. Welke mobiliteitsbeslissingen en routes nemen de gebruikers nu de autodeeldiensten er zijn? Dat is belangrijke informatie, omdat ze onder meer bepalen hoe wij de ruimtelijke orde en verkeersinfrastructuur moeten plannen.

De studie behelst zeven grote steden van de Verenigde Staten. De belangrijkste vaststellingen zijn dat 21% van de volwassenen gebruik maakt van Uber of gelijkaardige diensten en dat 9% dat doet zonder app. Een kwart van deze mensen gebruikt autodeeldiensten op zeer regelmatige basis.

Slechts 4% van de 65-plussers heeft al van Uber of gelijkaardige diensten gebruikgemaakt. Dat staat in schril contrast met de 36% gebruikers onder de jongeren. Opmerkelijk is ook dat het merendeel van de mensen die eerst carsharingdiensten gebruikten, overgeschakeld is op autodeeldiensten.

In tegenstelling tot de verwachting bezitten gebruikers van autodeeldiensten niet minder auto's. Ze zijn ook niet van plan om hun autobezit aan te passen.

Het meest verrassende is dat 49% tot 61% van de gebruikers van autodeeldiensten de verplaatsing zonder die diensten helemaal niet zou gemaakt hebben of dat ze de afstand gewandeld of gefietst zou hebben of dat ze gebruikgemaakt zou hebben van het openbaar vervoer.

De onderzoekers stellen dan ook vast dat autodeeldiensten in een stadsomgeving leiden tot meer autokilometers.

Naar aanleiding van de Autoloze Zondag gaf de algemeen directeur van Uber België de volgende verklaring: "Mensen in Brussel willen minder auto's op de weg en toepassingen zoals Uber kunnen helpen om het gebruik van personenauto's te verminderen, dit door een betrouwbaar alternatief aan te bieden dat in aanvulling op het openbaar vervoer kan worden gebruikt. We kijken ernaar uit om de inwoners in Brussel te challengen om een bredere mix van mobiliteitsopties te gebruiken op weg naar een verbeterde mobiliteit."

Het Amerikaanse onderzoek wijst echter het tegendeel uit. Wat is uw reactie op dit onderzoek? Is er in Brussel al onderzoek gedaan naar het

gebruik van autodeeldiensten en de gevolgen ervan op het mobiliteitsgedrag van de gebruikers? We hebben dat al aangekaart naar aanleiding van het toelaten van de freefloatingsystemen. In Parijs had men al vastgesteld dat die leiden tot meer autogebruik, ook voor korte afstanden. Het zou bijzonder interessant zijn om op korte termijn het gebruik van de autodeeldiensten onder de loep te nemen.

De conclusie van het Amerikaanse onderzoek is dat het aantal autokilometers door het gebruik van de autodeeldiensten niet daalt, maar stijgt. Dat doet het ergste vrezen voor dit gewest dat al zwaar te lijden heeft onder het autoverkeer. Met welke maatregelen wilt u voorkomen dat autodeeldiensten tot meer autokilometers leiden?

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Je ne peux me prononcer au sujet de cette étude, que je n'ai pas lue. Sur le plan de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'organisation urbanistique, les villes américaines sont fort différentes des villes européennes. Je ne suis donc pas convaincu que l'on puisse transposer les résultats de l'étude à Bruxelles ou à l'Europe, où les services d'Uber sont également différents.*

En outre, Bruxelles possède moins de taxis et de limousines que les villes européennes comparables : 1,3 pour 1.000 habitants, contre une moyenne de 4 pour 1.000 habitants dans les autres villes.

L'analyse des sociétés du secteur des voitures partagées n'est pas encore disponible. L'effet de leur présence ne se fera vraiment sentir que si la possession de voitures individuelles baisse drastiquement dans le même temps.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

Bespreking

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb dit onderzoek niet kunnen lezen, waardoor ik het moeilijk inhoudelijk kan beoordelen. Ik merk wel op dat het gebeurd is in Amerikaanse steden. Op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening en stedenbouwkundige organisatie verschillen die echter totaal van Europese steden. Daardoor is het niet zeker of de resultaten zomaar kunnen worden toegepast op Brussel. Bovendien biedt Uber in Amerikaanse steden vaak diensten aan die in Europa niet zijn toegestaan.

Ik wijs er bovendien op dat Brussel, in vergelijking met het Europese gemiddelde en sociodemografisch vergelijkbare steden, met 1,3 per 1000 inwoners een zeer laag aantal taxi's en limousines telt. In andere steden bedraagt dit cijfer gemiddeld 4 per 1.000 inwoners. Er is duidelijk nog een grote groeimarge.

De analyse van de autodeelbedrijven is nog niet beschikbaar. Het is belangrijk dat er autodeelbedrijven bestaan. Het effect daarvan kan echter pas volledig tot uiting komen als tegelijk het privébezit van auto's drastisch daalt.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Quand l'analyse sera-t-elle disponible et qui l'a commandée ? Vous ou les sociétés du secteur ? Qu'étudie-t-elle précisément ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *L'analyse vérifie qui utilise le système, quand et comment. Elle doit porter sur une année entière et il est trop tôt pour disposer de ses résultats.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *L'administration effectue-t-elle l'analyse ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je crois que les sociétés doivent transmettre les données à Bruxelles Mobilité, qui les analysera.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *J'attends l'analyse avec impatience. J'espère que les différents services seront étudiés séparément, car ils sont fort différents les uns des autres, et qu'un débat parlementaire sera mené pour adapter la législation.*

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE MME LIESBET DHAENE

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

concernant "les infrastructures de recharge pour voitures électriques".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Wanneer is de analyse beschikbaar? Wie is de opdrachtgever: u of de autodeelbedrijven? Wat wil de analyse precies onderzoeken?

De heer Pascal Smet, minister.- De analyse onderzoekt wie het systeem gebruikt, wanneer en hoe. Dat moet gebeuren over een volledig werkjaar. Voor de resultaten is het nu dus nog te vroeg.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Voert de administratie de analyse uit?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat moet ik nakijken. Ik denk dat de autodeeldiensten de gegevens aan Brussel Mobiliteit moeten bezorgen die ze dan analyseert.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik kijk alvast uit naar de analyse. Ik hoop dat de verschillende autodeeldiensten afzonderlijk worden bestudeerd. Er is immers een groot verschil tussen het gebruik van Cambio, Uber of DriveNow. Hopelijk komt er een parlementair debat om de wetgeving aan te passen. Ik denk dat we, net als in Parijs, een aantal interessante zaken zullen vernemen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LIESBET DHAENE

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

betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais).*- *L'Union européenne a adopté la directive Clean Power for Transport (CPT) en novembre 2014. Les États membres avaient deux ans pour établir un plan de transition vers des sources d'énergie de substitution pour le transport de personnes. En novembre 2016, un plan cohérent faisait encore défaut.*

La directive vise notamment l'installation d'une infrastructure de recharge suffisante pour les voitures électriques, dont la popularité ne cesse d'augmenter. Or, en mars, la Région bruxelloise ne comptait encore qu'une cinquantaine de bornes de recharge.

Après une phase d'étude interminable, le gouvernement a enfin annoncé un plan en avril de cette année. Bruxelles se verrait enrichie, dans un délai maximal de deux ans, de 150 bornes de recharge sur des voiries régionales et locales, dont l'installation se ferait suite à une adjudication.

Sachant que la directive demande l'installation d'une borne de recharge pour dix voitures électriques et que, selon une étude de Brugel, 2.100 à 2.500 voitures électriques circuleront à Bruxelles en 2020, la Région devrait disposer de 200 à 250 bornes.

Où en est le développement de la nouvelle infrastructure de recharge ? Vous basez-vous sur un plan global d'installation déterminant les meilleurs lieux d'implantation ? Dans quel délai voulez-vous voir ce plan réalisé ? De nombreuses entreprises se sont-elles déjà portées candidates ? Combien de bornes de recharge sont-elles nécessaires pour assurer une bonne couverture en Région bruxelloise ? Prévoyez-vous d'autres mesures ?

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- In november 2014 werd door de Europese Unie de richtlijn Clean Power for Transport aangenomen. Hiermee kregen de lidstaten twee jaar de tijd om een plan op te stellen voor de omschakeling naar alternatieve energiebronnen voor personenvervoer. In november 2016 was er helaas nog altijd geen sprake van een coherent plan.

Een van de doelstellingen van de richtlijn was het voorzien in afdoende oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens. De populariteit van de elektrische wagen neemt steeds meer toe, maar de infrastructuur in het Brussels Gewest hinkt achterop. In maart was er sprake van een vijftigtal laadpalen. Dat maakt het natuurlijk erg onpraktisch om in Brussel voor een elektrische wagen te opteren. Dat weerspiegelt zich in de cijfers. Elektrische wagens zijn hier merkbaar minder populair dan in naburige hoofdsteden als Amsterdam en Parijs.

De regering verklaarde al dat zij zich bewust is van het probleem, maar bleef wel erg lang in de studiefase hangen. In april van dit jaar werd eindelijk een plan aangekondigd. Brussel zou er 150 laadpalen bij krijgen, die er over maximum twee jaar zouden moeten staan. Hiervoor zou er gewerkt worden met bedrijven die zich via een aanbesteding kandidaat kunnen stellen. Tegen 2019 moeten er op gewestelijke en lokale wegen oplaadpunten geïnstalleerd zijn.

Dat is ook nodig, want volgens een studie van Brugel zullen er tegen 2020 in het Brussels Gewest 2.100 tot 2.500 elektrische voertuigen rondrijden. Om te voldoen aan de Europese richtlijn moet er voor iedere tien elektrische wagens een oplaadpunt zijn. In totaal gaat het dan over 200 tot 250 palen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitbouw van nieuwe oplaadinfrastructuur? Baseert u zich op een globaal laadpalenplan, dat bepaalt wat de beste locatie voor nieuwe laadpalen is en op basis waarvan er beslist wordt waar die zullen worden geïnstalleerd? Tegen wanneer wilt u dat plan uitgevoerd zien? Hebben er zich al veel bedrijven kandidaat gesteld? Hoeveel laadpalen moeten er in totaal geplaatst worden om het Brussels Gewest van een goede dekking te voorzien? Plant u bijkomende maatregelen?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Des études ont été réalisées pour évaluer les besoins. Nous ne sommes pas restés inactifs.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).- *Oui, trois ou quatre études, si j'ai bonne mémoire.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Elles ont demandé du temps. Puis le gouvernement a pris plusieurs décisions. La concession sera publiée cette année. Les offres pourront être analysées début 2018. En fonction des délais usuels, le déploiement du réseau pourra débuter en 2018 selon deux principes : un réseau de base et un système de bornes sur demande.*

Pour le réseau de base, toutes les communes ont été consultées pour identifier les lieux à privilégier pour l'installation d'une infrastructure de recharge (centres commerciaux très fréquentés, lieux concentrant de nombreux taxis électriques, demandes de particuliers). Ces lieux seront soumis à un examen technique avant d'être équipés de bornes de recharge. Chaque borne comptera deux points de chargement.

En outre, comme il est impératif de trouver un bon équilibre entre le nombre de voitures électriques et le nombre de bornes de recharge, un système de borne à la demande sera introduit dans un second temps. Il permettra, par exemple, au particulier ayant acquis une voiture électrique et ne résidant pas à proximité d'une borne de recharge, d'en faire placer une près de son domicile.

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

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn eerst studies uitgevoerd om de behoeften in te schatten. We hebben niet stilgezeten.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Voor zover ik me herinner, zijn er drie of vier studies uitgevoerd.

De heer Pascal Smet, minister.- En daarvoor is tijd nodig geweest. De regering heeft vervolgens een aantal beslissingen genomen. De concessie wordt dit jaar gepubliceerd. Begin volgend jaar kunnen de offertes beoordeeld worden en kan de concessie worden toegewezen. In functie van de normale termijnen zal er in de loop van volgend jaar gestart worden met de uitrol van het netwerk. Er zullen twee principes gevolgd worden: een basisnetwerk en een 'paal-volgt-wagen'-systeem.

Alle gemeenten werden geraadpleegd om locaties te kiezen waar laadinfrastructuur wenselijk is, zoals drukke handelskernen of plaatsen waar veel elektrische taxi's rijden of waar er al aanvragen van bewoners zijn. Die vragen worden samengebracht en gestroomlijnd. Die locaties worden als eerste op technisch vlak onderzocht en met laadpalen uitgerust. Een paal zal twee oplaadpunten tellen. Dat is het basisnetwerk.

Er moet bovendien een goede balans zijn tussen het aantal elektrische wagens en het aantal laadpalen. Daarom wordt nadien het 'paal-volgt-wagen'-systeem gevolgd. Bij iedere aanvraag wordt er nagegaan of er een geschikte locatie kan worden gevonden en of die daadwerkelijk nodig is. Als iemand bijvoorbeeld een elektrische wagen koopt en niet in de buurt van een basisnetwerk woont, dan kan er een paal dicht bij de woning worden geplaatst. Op dat moment wordt er nagegaan of die precies voor de deur dan wel op een aanvaardbare afstand komt.

Het is moeilijk om het aantal laadpalen vast te leggen, omdat dat afhangt van het aantal elektrische voertuigen en van het feit of er op de werkplekken een publiek laadaanbod voorhanden is.

We zullen in de komende jaren de evolutie van het aantal laadpalen goed volgen.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Que se passera-t-il pour la concession début 2018 ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Elle sera octroyée après analyse de toutes les offres.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Une date butoir est-elle prévue ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je ne vous fournirai pas d'autres renseignements.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Même pas le nombre de bornes pour le réseau de base ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Cet aspect est à l'examen mais il y en aura au moins cent.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Vous étudiez donc encore le nombre de bornes à placer ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Non. Nous avons interrogé les communes sur le nombre de bornes souhaité dans le réseau de base. Vous savez que la Région doit collaborer avec les communes.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Vous pouvez néanmoins décider du nombre minimum de bornes à prévoir dans le réseau de base.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Il y en a au moins cent.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais)*.- *S'agissant du système de "la borne à la demande", je suppose que les particuliers doivent suivre une procédure.*

Je conclus qu'aucune date butoir n'est prévue et que vous ignorez encore le nombre définitif de bornes qui seront installées.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Il y aura au moins cent bornes dans le réseau de base. Nous octroierons les concessions l'année prochaine et entreprendrons ensuite les travaux d'installation.*

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- *Wat gebeurt er begin volgend jaar met de concessie?*

De heer Pascal Smet, minister.- *Dan wordt ze toegewezen na een analyse van alle inschrijvers.*

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- *Is er een deadline?*

De heer Pascal Smet, minister.- *U krijgt van mij geen data meer.*

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- *Ik krijg ook al geen cijfers over het aantal palen, zelfs niet voor het basisnetwerk.*

De heer Pascal Smet, minister.- *Dat wordt momenteel bekeken. Het minimumaantal ligt zeker boven de honderd.*

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- *U bent dus nog altijd aan het bestuderen hoeveel palen er geplaatst moeten worden?*

De heer Pascal Smet, minister.- *Nee. We hebben aan elke gemeente gevraagd hoeveel palen ze in het basisnetwerk willen. Zoals u weet, moet het Brussels Gewest met de gemeenten samenwerken.*

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- *U kunt toch wel beslissen hoeveel laadpalen er minstens voor het basisnetwerk geplaatst moeten worden.*

De heer Pascal Smet, minister.- *Dat zijn er minstens honderd.*

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- *Wat betreft het principe 'paal-volgt-wagen' ga ik ervan uit dat de bewoners een procedure moeten volgen om een laadpaal in hun buurt aan te vragen.*

Ik kom tot de conclusie dat u geen deadline hebt en dat u nog altijd niet weet hoeveel laadpalen er komen.

De heer Pascal Smet, minister.- *Er komen minstens honderd palen in het basisnetwerk. We wijzen de concessie volgend jaar toe en in de loop van volgend jaar starten we met het plaatsen van de palen.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (*en néerlandais*).- *L'application du plan d'action Clean Power for Transport exige 200 à 250 bornes de chargement.*

Je conclus, une fois de plus, qu'il n'y a pas de date butoir ni aucun chiffre concret concernant le nombre de bornes.

(Remarques de M. Smet)

Après cette longue phase d'étude, j'espérais que vous disposeriez à présent d'un plan précisant le nombre escompté de voitures électriques et le nombre de bornes de chargement prévu en Région bruxelloise.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la présence de caméras dans les publicités diffusées sur le réseau de la STIB".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "la publicité à la STIB".

Mme la présidente.- À la demande conjointe des auteurs, excusés, et avec l'accord du ministre, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- In totaal moeten er 200 tot 250 laadpalen zijn voor de toepassing van het actieplan Clean Power for Transport.

Ik concludeer nogmaals dat er geen deadline is en dat er geen concrete cijfers over het aantal laadpalen zijn.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Ik had gehoopt dat er, na al de studies van de afgelopen jaren, nu toch een plan zou zijn met cijfers over het aantal geplande elektrische wagens en het aantal geplande laadpalen in het Brussels Gewest.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de aanwezigheid van camera's in de reclameborden op het MIVB-net".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de reclame bij de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de indieners, die verontschuldigd zijn, en met instemming van de minister, worden de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

concernant "les alternatives à la voiture pour les trajets courts en Région de Bruxelles-Capitale".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Un jour de semaine, environ 370.000 voitures de navetteurs (190.000) et de Bruxellois (175.000) circulent dans Bruxelles uniquement pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.*

Selon Bruxelles Environnement, les Bruxellois effectuent surtout des déplacements courts : un quart des trajets font moins d'un kilomètre et deux cinquièmes font de trois à cinq kilomètres.

Selon la même source, plus de la moitié des Bruxellois se déplacent principalement en voiture et seuls 30% d'entre eux optent pour un mode de déplacement moins polluant.

Nous accusons souvent les navetteurs d'être responsables des embouteillages dans notre ville. Certes, le nombre de voitures de société doit baisser, des parkings de dissuasion doivent être installés en Flandre et en Wallonie, une taxation au kilomètre doit être introduite et le réseau express régional (RER) se fait attendre.

Mais ce n'est qu'une partie de la problématique, car les Bruxellois sont trop nombreux à utiliser trop facilement la voiture. Un changement de comportement dans leur chef pourrait fortement changer la donne.

Comment incitez-vous les Bruxellois à moins utiliser la voiture pour se déplacer sur de courtes distances ?

Disposez-vous d'études expliquant pourquoi les Bruxellois utilisent toujours tant la voiture pour de tels déplacements ? Si ce n'est pas le cas, n'est-il pas temps de songer à réaliser des études de ce genre ?

betreffende "de alternatieven voor de wagen voor korte trajecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Elke werkdag rijden 190.000 auto's van pendelaars het Brussels Gewest binnen. Tegelijk rijden er 175.000 voertuigen van Brusselaars. Op een doordeweekse werkdag rijden er, uitsluitend voor woon-werkverplaatsingen, dan ook ongeveer 370.000 voertuigen in Brussel.

Volgens Leefmilieu Brussel leggen de Brusselaars die de wagen nemen, een gemiddelde afstand af van zes kilometer. In dit cijfer zit veel variatie. Een kwart van de verplaatsingen is korter dan een kilometer. In twee vijfde van de gevallen gaat het om een afstand tussen drie en vijf kilometer en slechts een vijfde van de verplaatsingen is groter dan tien kilometer.

Nog volgens Leefmilieu Brussel verplaatst meer dan de helft van de Brusselaars zich hoofdzakelijk met de wagen, terwijl slechts 30% opteert voor minder of niet vervuilende vervoersmiddelen zoals stappen, fietsen of het openbaar vervoer.

In deze commissie wijzen we vaak de autependelaars van buiten het gewest met de vinger als oorzaak voor de files in onze stad. Het klopt dat het aantal bedrijfswagens moet dalen, dat er in het Vlaams en Waals Gewest transitparkings aangelegd moeten worden, dat een slimme kilometerheffing ingevoerd moet worden en dat het GEN er moet komen.

Dat is echter maar een deel van het verhaal. We moeten immers vaststellen dat veel te veel Brusselaars al te vlot de wagen nemen, zelfs voor verplaatsingen die gemakkelijk te voet, met de fiets of het openbaar vervoer af te leggen zijn. Er is dan ook een groot potentieel voor een gedragswijziging bij de Brusselaars. Misschien kan de recente Nobelprijswinnaar voor Economie de minister inspireren om het gedrag van de mensen te beïnvloeden?

Op welke manier stimuleert u de Brusselaar om voor korte afstanden, sneller voor de fiets of het openbaar vervoer te opteren of om te voet te gaan

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je partage vos constatations. Le Plan régional de mobilité en cours d'élaboration comporte des mesures qui doivent entraîner un glissement modal pour les déplacements courts. Je ne peux vous en dire plus aujourd'hui, car ce plan n'a pas encore été approuvé par le gouvernement.*

Les gens prennent la voiture par habitude ou parce qu'ils pensent qu'il n'y a pas de transport public rapide. À cela s'ajoutent le manque d'infrastructure cyclable et la question des voitures de société. Il s'agit aussi souvent de courts déplacements successifs incluant crèche, école, lieu de travail,....

Nous proposons des alternatives en augmentant la fréquence du transport public, en aménageant des pistes cyclables sécurisées, en mettant en service du nouveau matériel pour le transport public, en allongeant des lignes de tram et en introduisant des systèmes d'autopartage.

Nous devons en effet accentuer nos efforts pour provoquer un changement de comportement. Les gens ignorent en effet que les déplacements à vélo sont plus rapides ou que des applications peuvent évaluer le temps du déplacement selon le mode de transport.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *J'attends les mesures du nouveau Plan régional de*

en dus minder vaak de auto te gebruiken?

Beschikt u over studies die verklaren waarom zo veel Brusselaars, zelfs voor korte of zeer korte afstanden, nog altijd de auto nemen? Kunt u ze toelichten? Als deze studies nog niet uitgevoerd werden, denkt u dan niet dat het de moeite loont om meer planning- of studiewerk te verrichten?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ik deel uw vaststellingen over de korte verplaatsingen met de auto. In het Gewestelijk Mobiliteitsplan dat wordt uitgewerkt, worden maatregelen opgesomd die moeten leiden tot modale verschuivingen voor verplaatsingen over een korte afstand. Omdat de regering dat plan nog niet heeft goedgekeurd, kan ik vandaag niet meer kwijt over de inhoud ervan

Wat zijn de redenen waarom er voor korte verplaatsingen in de auto gestapt wordt? Zo is er vooreerst de gewoonte. Of men denkt, al dan niet terecht, dat er geen snel openbaar vervoer aanwezig is. Het ontbreekt aan voldoende fietsinfrastructuur en dan zijn er nog de bedrijfswagens. Het gaat ook vaak over opeenvolgende korte verplaatsingen, bijvoorbeeld van de crèche naar de school, van de school naar het werk enzovoort.

Op dit ogenblik bieden wij alternatieven aan door de frequentie van het openbaar vervoer te verhogen. Er worden veilige fietspaden aangelegd, het openbaar vervoer krijgt nieuw materiaal, de tramlijnen 9 en 94 worden uitgebreid en er worden autodeelsystemen ingevoerd.

We moeten inderdaad heel hard inzetten op een gedragsverandering. Sommige mensen weten bijvoorbeeld niet dat fietsverplaatsingen sneller zijn en nog te weinig mensen gebruiken een van de vele apps die de reistijd per transportmiddel meedelen.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik kijk uit naar de maatregelen van het nieuwe Gewestelijk

mobilité. Je partage votre avis concernant les habitudes. La voiture reste le premier choix des Bruxellois.

Je pense qu'il ne serait pas inutile d'inciter une nouvelle fois les Bruxellois à mieux réfléchir à la manière dont ils se déplacent sur de courtes distances. Le Dimanche sans voiture peut y contribuer, mais ne suffit pas. Améliorer l'offre de transports publics sans inciter les Bruxellois à réfléchir activement à la manière dont ils se déplacent ne suffit pas davantage, mais je ne dispose pas d'une solution miracle.

Je suis convaincu que des centaines de milliers de Bruxellois ne se sont jamais demandés comment ils pouvaient le mieux se déplacer dans la ville.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "le réaménagement des arrêts de bus à Roodebeek et ses conséquences pour le parking de transit".

Mobiliteitsplan. Het klopt wat u zegt over de gewoonten. Ik ben er vast van overtuigd dat het werken aan een efficiënter openbaar vervoer, met meer bussen en trams op dezelfde lijnen, niet veel zal uithalen. Heel veel Brusselaars kennen niet eens het aanbod. Voor hen blijft de auto een logische manier om zich te verplaatsen, in tweede instantie is dat misschien de metro. Heel veel Brusselaars zetten echter niet de stap naar de bus of de tram. Dat heeft zeker te maken met gewoonte, maar ook met een gebrek aan kennis van de apps en met nog tal van andere zaken.

Ik vraag me af of het niet zinvol zou zijn om de Brusselaars nogmaals via een campagne aan te moedigen om beter na te denken over de wijze waarop ze zich verplaatsen voor korte afstanden. De Autoloze Zondag kan daarbij helpen. Daarvan ben ik overtuigd, maar dat volstaat niet. Grootschalige campagnes sorteren vaak niet het verhoopte effect, maar werken aan het aanbod zonder de Brusselaars actief te doen nadenken over hun verplaatsingswijze volstaat niet. We moeten een andere manier vinden om hun gedrag te wijzigen en hen te laten nadenken over een andere manier om zich te verplaatsen. Ook ik heb natuurlijk geen mirakeloplossing voorhanden.

Het openbaarvervoersaanbod in Brussel is nochtans verre van slecht. De MIVB heeft een redelijk groot tram- en busaanbod, al kan er altijd gewerkt worden aan de punctualiteit, aan de netheid enzovoort. Maar de basis is er. Ik ben ervan overtuigd dat honderdduizenden Brusselaars nog nooit hebben nagedacht over hoe ze zich het best in de stad kunnen verplaatsen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de heraanleg van het busstation in Roodebeek en de gevolgen daarvan voor de overstapparking".

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *La station de métro Roodebeek est une des plaques tournantes de la mobilité à l'est de Bruxelles. Outre le métro, des bus de la STIB, de De Lijn et des TEC s'y arrêtent, et une ligne de tram le fera bientôt. Située à quelques centaines de mètres de la frontière régionale, elle est également un endroit idéal pour permettre aux navetteurs d'accéder au réseau de la STIB.*

Le parking de transit devrait jouer un rôle important. Sa capacité devrait donc être pleinement exploitée.

Force est toutefois de constater que le récent réaménagement des arrêts de bus a sensiblement réduit cette capacité. Plusieurs rangées de places de stationnement ont été supprimées. De ce fait, les navetteurs sont incités à poursuivre leur chemin en voiture vers la ville ou à chercher une place de stationnement dans le quartier plutôt qu'à emprunter les transports publics.

En raison de cette réduction de capacité du parking, tout le réaménagement de la zone risque d'être un coup dans l'eau.

Combien de places de stationnement ont-elles été supprimées lors du réaménagement des arrêts de bus ? Ces places seront-elles compensées ? Des plans existent-ils pour augmenter le nombre de places dans un avenir proche ?

La diminution du nombre de places au parking de transit à Roodebeek entraîne-t-elle une diminution nette du nombre global de places de parking de transit dans la Région durant la présente législature ? Comment ce nombre a-t-il évolué au cours des trois dernières années ?

Vous êtes-vous concerté avec la commune de Woluwe-Saint-Lambert au sujet de ce réaménagement ? Quelles exigences la commune a-t-elle formulées ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het metrostation Roodebeek in Sint-Lambrechts-Woluwe is een van de belangrijkste mobiliteitsknooppunten in het oosten van Brussel. Het is niet enkel een metrohalte, maar er stoppen ook bussen van de MIVB, De Lijn en TEC. Binnenkort moet ook de tram tot daar doorgetrokken worden. Met haar veelvoud aan openbaarvervoersverbindingen en gelegen op enkele honderden meters van de gewestgrens is Roodebeek dan ook de perfecte plek voor pendelaars om de overstap naar het MIVB-netwerk te maken.

De overstapparking aan Roodebeek speelt hierbij uiteraard een belangrijke rol of zou dat toch moeten doen. Gelet op het gebrek aan overstapparkings aan en vooral over de gewestgrenzen is het nuttig om de capaciteit van de overstapparkings op dergelijke strategische plekken zo goed mogelijk uit te breiden. Dit behoort alleszins tot de mobiliteitsdoelstellingen van het gewest.

We stellen vast dat de recente herinrichting van het busstation die capaciteit net gevoelig heeft doen dalen. Er werd wel meer passagerruimte voor de bussen gecreëerd, maar dit is volledig ten koste gegaan van de parkeerplaatsen voor wagens. Een aantal rijen parkeerplaatsen is zonder meer geschrapt. Hierdoor worden nog meer wagens de stad ingestuurd of zoeken de pendelaars een parkeerplaats in de omliggende straten. Aangezien de capaciteit van de overstapparking aan het metrostation van Kraainem iets verder ook niet meteen uitgebreid werd, wordt de overstap op het openbaar vervoer op die manier extra bemoeilijkt.

De hele herinrichting van de zone dreigt door de capaciteitsinperking van de parkeerruimte een maat voor niets te worden. Waar we langs de ene kant met het doortrekken van de tram meer interne Brusselse mobiliteit creëren, zorgen we er langs de andere kant voor dat net die mensen die van buiten Brussel komen en die we op het openbaar vervoer willen krijgen, minder de kans krijgen om dat te doen.

Hoeveel parkeerplaatsen zijn er gesneuveld om plaats te maken voor een uitgebreid busstation?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le parking de Roodebeek n'est pas un park-and-ride (P+R). La commune ne voulait pas qu'il en soit ainsi. Il s'agit donc plutôt d'une extension de la voie publique - et donc d'une propriété de la Région -, qui est utilisée comme parking pour les activités qui ont lieu à Wolubilis en soirée. Cinq places seront réservées à des voitures partagées en free floating.*

Avant les travaux aux arrêts de bus, le parking comptait 189 places de stationnement. Après les travaux, il en restera 165, ce qui correspond à une perte nette de 24 places.

Le gouvernement a défini l'emplacement des P+R en 2015. Le site de la station de métro Craainhem a été préféré à celui de Roodebeek, en accord avec la commune. Début 2018, parking.brussels y gèrera un P+R dans l'attente de la réalisation d'un projet de construction.

Zullen deze plaatsen worden gecompenseerd? Bestaan er plannen om het aantal overstapparkerplaatsen aan Roodebeek in de nabije toekomst uit te breiden?

Leidt de vermindering van het aantal plaatsen op de overstapparking van Roodebeek tot een nettovermindering van het globale aantal overstapparkerplaatsen in het Brussels Gewest tijdens deze legislatuur? Hoe is dat globale aantal de afgelopen drie jaar geëvolueerd?

Welk overleg werd er gevoerd met de gemeente over de heraanleg van de busterminal? Welke eisen stelde de gemeente met betrekking tot de schrapping van het aantal overstapparkerplaatsen?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Parking Roodebeek is geen park-and-ride (P+R). De gemeente wou dat namelijk niet. Dat betekent dat die parking eerder een uitbreiding van de openbare weg is - en dus eigendom van het Brussels Gewest - die in het kader van de milieuevergunning van Wolubilis dienst doet als parking voor avondactiviteiten. Er zullen vijf voorbehouden plaatsen voor gedeelde wagens worden aangelegd, zodat de wagens van erkende freefloating autodeeldiensten er kunnen parkeren zonder de buurtbewoners te hinderen.

Voor de werken aan het busstation telde de parking van Roodebeek 189 plaatsen. Na de uitbreiding van de bushalte, die nodig is om veiligheidsredenen, zullen er nog 165 plaatsen zijn. Dat komt neer op een nettoverlies van 24 parkeerplaatsen. Omdat er in de onmiddellijke omgeving voldoende parkeeraanbod is op en buiten de openbare weg, worden ze niet onmiddellijk gecompenseerd.

De regering legde in 2015 de P+R's vast. Het Brussels Gewest verkoos in samenwerking met de gemeente de site Kraainem boven Roodebeek. Pal naast het metrostation Kraainem neemt parking.brussels begin 2018 een park-and-ride in beheer, in afwachting van een bouwproject waarvan de milieueffectenstudie loopt. Volgend jaar starten we met Coovi, daarna volgen nog Stalle, de A12, Kraainem en uiteraard Parking C.

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

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Ce projet de construction se fera-t-il en hauteur ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je l'ignore. Il y aura un projet de construction, qu'il soit souterrain ou en hauteur.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "les pistes cyclables sur la Petite Ceinture".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "la mise en œuvre du plan pour l'aménagement de pistes cyclables sur la Petite Ceinture".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Plus tôt cette année, le ministre nous a présenté son projet d'aménagement de larges pistes cyclables à deux sens des deux côtés de la Petite ceinture. Elles devraient être mises en service en 2019 et étendre le réseau cyclable de notre ville de douze kilomètres.*

Des citoyens et la Ville de Bruxelles ont émis des remarques sur ce plan lors de l'enquête publique qui s'est achevée le 15 septembre. De ce fait, la Ville a reporté de quinze jours l'avis au sein de la commission de concertation.

La commission de concertation a-t-elle remis son

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Als u zegt dat Kraainem zich uitstekend leent voor een bouwproject, bedoelt u dan dat men daar in de hoogte wil gaan?

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, er komt een bouwproject, niet noodzakelijk onder de grond, maar boven de grond.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de fietspaden op de Kleine Ring".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de uitvoering van het fietspadenplan Kleine Ring".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Eerder dit jaar stelde de minister in de commissie zijn plan voor om aan beide zijden van de Kleine Ring brede tweerichtingsfietspaden aan te leggen. De fietspaden zouden er tegen 2019 moeten liggen en zouden goed zijn voor twaalf kilometer aan bijkomende fietspaden in onze stad.

Het openbaar onderzoek voor dit project liep tot 15 september. Niet alleen burgers, maar ook de stad Brussel hebben opmerkingen bij het plan gemaakt. Daarom stelde de stad Brussel het advies in de overlegcommissie met vijftien dagen uit.

We willen allen meer Brusselaars op de fiets zien.

avis au ministre ? Si ce n'est pas le cas, quand le fera-t-elle ? Dans l'affirmative, quelles remarques ou objections la Ville oppose-t-elle au projet du ministre ? Quelle suite le ministre donnera-t-il à l'avis et aux remarques de la Ville ?

Combien de places de stationnement en surface seront supprimées ? Quel est l'impact de l'avis reporté et potentiellement négatif de la Ville de Bruxelles sur le calendrier des travaux ? Comment le ministre évalue-t-il les autres remarques découlant de l'enquête publique ?

Qu'en est-il des permis pour l'aménagement des pistes cyclables ? Les travaux ont-ils déjà commencé ? Comment les travaux se dérouleront-ils ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille pour sa question orale jointe.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*. - *En mars, vous nous présentiez le plan d'aménagement de larges pistes cyclables bidirectionnelles sur la Petite ceinture. Toutes les demandes de permis ont été introduites par zone afin de ne pas gêner inutilement le trafic de transit. Les permis ont été délivrés pour plusieurs zones, dont Lemonnier et Porte de Ninove, où les travaux ont déjà commencé.*

La Ville de Bruxelles n'est pas aussi enthousiaste que vous, en particulier concernant les zones Trône-Porte de Namur et Louise-Porte de Hal. La commission de concertation ne se serait pas prononcée sur ces deux tronçons et n'a pas l'intention de le faire car, selon l'échevin de l'Urbanisme de la Ville, ce plan d'aménagement implique une reconfiguration complète de la Porte de Namur et la suppression du rond-point.

Est-il exact que les permis n'ont pas encore été délivrés pour ces deux zones ? Quel est le motif du retard ? Le plan prévoit-il la suppression du rond-

Het verlagen van de autodruk kan daar alleen maar toe bijdragen.

Heeft de overlegcommissie haar advies ondertussen aan de minister bezorgd? Zo neen, wanneer zal dat gebeuren? Zo ja, wat zijn de opmerkingen over of bezwaren van de stad Brussel tegen het plan van de minister om fietspaden aan te leggen op de Kleine Ring? Welk gevolg zal de minister geven aan het advies en de opmerkingen van de stad Brussel?

Hoeveel bovengrondse parkeerplaatsen zullen er sneuvelen bij de aanleg van de fietspaden? Wat is het effect van het uitgestelde en potentieel negatieve advies van de stad Brussel op de timing van de werken aan de fietspaden? Hoe evalueert de minister de overige opmerkingen uit het openbaar onderzoek?

Wat is de stand van zaken betreffende de vergunningen voor de aanleg van de fietspaden? Zijn de werken al begonnen? Waar? Wat is het verdere verloop van de werken?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- In maart van dit jaar hebt u het fietspadenplan voor de Kleine Ring voorgesteld. De bedoeling is dat tegen 2019 in beide richtingen brede en bidirectionele fietspaden worden aangelegd. Alle vergunningsaanvragen werden daarvoor ingediend. Het was de bedoeling om de werken en de vergunningen per zone aan te pakken om het doorgaand verkeer niet onnodig te hinderen. Voor een aantal zones werden de vergunningen afgegeven. De werkzaamheden aan de zones Lemonnier en Ninoofsepoort zijn al gestart.

Helaas is het Brussels stadsbestuur niet helemaal in de ban van deze fietspadenring. Er blijken problemen op te duiken voor de zone Troon-Naamsepoort en de zone Louiza-Hallepoort. Naar we vernemen zou de adviescommissie geen advies over die stroken hebben gegeven en is ze ook niet van plan dat te doen. Volgens de schepen voor Stedenbouw van de stad Brussel gaat het fietspadenplan verder dan het aanleggen van fietspaden, maar behelst het ook een volledige

point à la Porte de Namur ?

Ces deux zones étant cruciales pour ouvrir la Petite ceinture aux cyclistes, comment veillerez-vous à l'approbation des demandes de permis ? Une fin des travaux d'ici 2019 est-elle encore réaliste ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les avis de la commission de concertation pour ces deux dossiers ont été introduits le 17 octobre 2017. Ils sont favorables et liés à des conditions acceptables pour le gouvernement. Bruxelles Mobilité adapte les plans au plus vite pour réintroduire les demandes de permis. Nous maintenons le calendrier 2019-2020 pour l'aménagement des pistes cyclables dans les deux sens sur toute la Petite ceinture, mais devons prendre garde à la nécessaire coordination de tous les chantiers.*

Sur le tronçon Madou-Porte de Namur, 136 places de stationnement disparaîtront, pour 137 à l'avenue des Arts et à l'avenue Marnix et 141 sur le tronçon rue Terre-Neuve-Louise. Cela fait au total 20% de places de stationnement en moins qui, selon une analyse, sont souvent occupées par des navetteurs. Par ailleurs, ces quartiers sont bien desservis en parkings publics.

Le retard occasionné par la concertation avec les communes est maîtrisable.

Le tronçon Madou-Porte de Namur a fait l'objet de 229 remarques, dont 95% étaient positives. Les quelques remarques négatives portaient surtout sur la fermeture du boulevard du Régent par l'ambassade des États-Unis, que notre projet ne modifie en rien. Les 221 remarques concernant la partie rue Terre-Neuve-Louise étaient toutes positives.

hertekening van de Naamsepoort met het opdoeken van de rotonde.

Klopt het dat de vergunningen voor de zones Troon-Naamsepoort en Louiza-Hallepoort nog niet werden vergund? Wat is de reden voor die vertraging? Voorziet het plan in de opheffing van de rotonde aan de Naamsepoort?

Die twee zones zijn uiteraard cruciaal voor een succesvolle ontsluiting van de Kleine Ring voor fietsers. Hoe zult u ervoor zorgen dat de vergunningsaanvragen alsnog goedgekeurd worden? Is het tijdsschema om tegen 2019 klaar te zijn, nog steeds haalbaar?

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

De heer Pascal Smet, minister.- De adviezen van de overlegcommissie voor beide dossiers werden op 17 oktober 2017 ingediend. Ze zijn gunstig. Er zijn wel voorwaarden aan verbonden, maar die zijn aanvaardbaar voor de regering.

Brussel Mobiliteit werd gevraagd om, in toepassing van artikel 191 en rekening houdend met deze voorwaarden, de plannen zo snel mogelijk aan te passen. Vervolgens worden ze opnieuw ingediend met het oog op het verkrijgen van de vergunningen. Het proces heeft inderdaad wat vertraging opgelopen, maar we hebben nu gelukkig positieve adviezen ontvangen. De timing blijft 2019-2020 voor de aanleg in beide richtingen langs de hele Kleine Ring. Een bijkomende complicatie is evenwel dat alle bouwplaatsen gecoördineerd moeten worden. Die planning zal in de loop van de volgende week opgesteld worden.

Langsheen het traject Madou-Naamsepoort verdwijnen er 136 parkeerplaatsen op de Regentlaan en 137 parkeerplaatsen op de Kunstlaan en de Marnixlaan. Op het traject Nieuwland-Louisa worden er 141 parkeerplaatsen afgeschaft. Dat betekent dat minder dan 20% van het totale aantal parkeerplaatsen verdwijnt en dat 80% behouden blijft. Uit een analyse is gebleken dat die parkeerplaatsen vaak worden ingenomen door pendelaars. Bovendien bevinden er zich in de omgeving heel wat publieke parkings met voldoende capaciteit. Ervan uitgaan dat elke parkeerplaats die afgeschaft wordt ten voordele van

Dès lors, nous devrions nous demander pourquoi certaines communes dressent un tableau négatif sans se baser sur l'enquête, alors que les habitants sont, en revanche, très enthousiastes. C'est une question fondamentale que je tiens à soumettre lors des prochaines négociations gouvernementales.

Les permis seront délivrés à la fin de cette année ou début 2018. Nous disposons déjà des permis pour les zones comprises entre l'avenue de l'Héliport et le boulevard Albert II, Quetelet et Madou ainsi que Lemonnier-Porte de Ninove. L'examen de la zone située entre la place Rogier et la place Quetelet, en commission de concertation le 25 octobre, a débouché sur une opinion majoritaire liée à des conditions acceptables. Une opinion minoritaire avait été émise par la Ville de Bruxelles en vue du maintien de 38 places de stationnement boulevard Bischoffsheim, surtout au profit des navetteurs, semble-t-il.

Les travaux ont débuté en mars 2017 dans la partie Porte de Ninove-Lemonnier. Ils devraient être entrepris cette année encore sur le tronçon Madou-Quetelet et début 2018 pour la partie comprise entre le boulevard Baudouin et le boulevard d'Anvers. Le reste des tronçons sera programmé dès l'obtention des permis et tous les entrepreneurs, déjà désignés, pourront se mettre rapidement à la tâche.

Je souligne encore une fois qu'il est anormal que des niveaux de pouvoir inférieurs tentent de contrecarrer un projet de cette importance et très largement soutenu.

een fietspad, meteen moet worden gecompenseerd, is trouwens een verouderde opvatting.

De vertraging die er gekomen is door het overleg met de gemeenten, is beheersbaar.

Voor het traject tussen Madou en de Naamsepoort waren er 229 opmerkingen, waarvan er 95% positief was. Ik stel vast dat bepaalde gemeenten, zoals Brussel-Stad, informatie op een bepaalde manier naar buiten brengen. Als er enkele opmerkingen negatief zijn, doet Brussel-Stad alsof alles negatief is. De werkelijkheid is echter helemaal anders. Dat is misschien ook een onderzoek waard. De enkele negatieve opmerkingen hadden vooral betrekking op de sluiting van de Regentlaan door de Amerikaanse ambassade, waaraan ons project niets verandert.

Voor het gedeelte Nieuwland-Louiza werden er 221 opmerkingen geformuleerd. Die waren zonder uitzondering positief.

Het blijft in mijn ogen toch opvallend dat sommige gemeenten zich veroorloven om bepaalde commentaar te leveren, terwijl de bewoners zelf zeer positief zijn. We mogen ons dan ook afvragen waarom gemeenten een en ander op die manier trachten te framen en allerlei verklaringen afleggen die niet op het onderzoek gebaseerd zijn. Die fundamentele vraag wil ik op tafel leggen bij de volgende regeringsonderhandelingen.

De vergunningen moeten voor het einde van dit jaar of aan het begin van 2018 worden uitgereikt. We beschikken al over de vergunningen voor de zones van de Heliportlaan tot de Albert II-laan, van Quetelet tot Madou en van Lemonnier tot aan de Ninoofsepoort. De zone tussen het Rogierplein en het Queteletplein werd op 25 oktober in de overlegcommissie behandeld met als resultaat een meerderheidsstandpunt met aanvaardbare voorwaarden. Dat is enigszins aan de aandacht ontsnapt. Er werd een minderheidsadvies uitgebracht door de stad Brussel, met de bedoeling om 38 parkeerplaatsen op de Bischoffsheimlaan te behouden. Volgens de parkeerstudie zouden daar slechts zeven mensen wonen. Dat minderheidsadvies was er dus eerder op gericht de pendelaars te paaien en niet de bewoners.

De werken langs het gedeelte Ninoofsepoort-Lemonnier zijn gestart in maart 2017. Normaal

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Les avis sont positifs, même s'ils sont subordonnés à une série de conditions acceptables pour la Région. Tous les problèmes concernant les pistes cyclables sur la Petite ceinture sont-ils donc résolus, y compris ceux avec la Ville de Bruxelles ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Oui, excepté pour le tronçon Porte de Namur-Louise. J'y reviendrai tout à l'heure dans le cadre de la question de Mme Delforge.*

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Selon Bruzz, les pavés seront conservés dans la rue Ducale. J'espère que vous y aménagerez au moins une bande cyclable sans pavés.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *La piste cyclable, la bande bus et le trottoir se côtoient à cet endroit.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *La piste cyclable n'est donc pas une bande en pavés. Toutes ces places de stationnement disparaîtront-elles ? Qu'en est-il du rond-point ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Des emplacements seront ajoutés de ce côté de la Petite*

gezien starten de werken langs het gedeelte Madou-Quetelet nog eind dit jaar en voor het gedeelte Boudewijnlaan-Antwerpenlaan is de aanvang van de werkzaamheden begin 2018 gepland. De rest van de trajecten zal worden gepland zodra de vergunningen zijn verkregen. Alle aannemers zijn gelukkig al aangewezen, zodat ze vrij snel aan de slag kunnen.

Ik herhaal dat voor een dergelijk belangrijk en zeer breed gedragen project het toch niet normaal is dat lagere beleidsniveaus proberen dwars te liggen.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- De adviezen zijn blijkbaar positief, met weliswaar een aantal voor het gewest aanvaardbare voorwaarden. De plannen worden nu aangepast zodat de vergunningen met succes kunnen worden aangevraagd. Betekent dit dan dat alle problemen voor de fietspadtrajecten langsheen de Kleine Ring uit de weg geruimd zijn, inclusief de moeilijkheden met de stad Brussel?

De heer Pascal Smet, minister.- Ja, uitzondering gemaakt voor het traject tussen de Naamsepoort en Louiza. Daarover zal ik het straks nog hebben naar aanleiding van de vraag van mevrouw Delforge.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op Bruzz stond te lezen dat de kasseien blijven liggen aan de Hertogstraat. Nu zijn kasseistroken voor fietsers niet zo aangenaam, zodat ik hoop dat u dat advies naast u zult neerleggen of op z'n minst een fietsstrook zonder kasseien zult aanleggen.

De heer Pascal Smet, minister.- Op die plaats lopen het fietspad, de busbaan en het trottoir naast elkaar.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het fietspad is dus geen kasseistrook. Zullen al die parkeerplaatsen effectief verdwijnen? Hoe zit het met de rotonde?

De heer Pascal Smet, minister.- Aan dat stuk worden er plaatsen toegevoegd langs die kant van

ceinture, ce qui ralentira le trafic, mais sans créer de perturbations.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je maintiens qu'une multitude de places de stationnement officielles ont vu le jour sur la berme centrale de la Petite ceinture. La Ville de Bruxelles ne doit donc pas se plaindre de la perte de places de parking.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Ce rond-point était prévu initialement, mais ne sera finalement pas aménagé.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Si un rond-point contribue à la fluidité et à la sécurité du trafic automobile, il n'en va pas de même pour les cyclistes. La Porte de Namur est un nœud très fréquenté.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *À la Porte de Namur, le rond-point était destiné aux bus. En soi, il n'a pas de grand impact et augmente même la fluidité, même si cette donnée semble échapper à la Ville de Bruxelles.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *C'est un carrefour dangereux. J'espère que la sécurité des cyclistes sera bien prise en considération.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Un concours est organisé à cet effet.*

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "la poursuite de l'intégration billettique et tarifaire entre les différentes

de Ring, waardoor de doorstroming zal vertragen. Dat stoort echter niet.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik blijf erbij dat er een heleboel parkeerplaatsen zijn bijgekomen door die te legaliseren op de middenberm van de Kleine Ring. De stad Brussel moet niet klagen over het verdwijnen van parkeerplaatsen, want er zijn er net bijgekomen, ook al gaat het daar eigenlijk om officiële plaatsen.

De heer Pascal Smet, minister.- Die rotonde was oorspronkelijk wel gepland, maar ze komt er uiteindelijk niet.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben benieuwd hoe het er daar zal uitzien. Een rotonde is goed voor de doorstroming en de veiligheid van het autoverkeer, maar voor fietsers vormt ze meestal een probleem. Aan de Naamsepoort is het ook altijd heel druk.

De heer Pascal Smet, minister.- De rotonde aan de Naamsepoort was eigenlijk bedoeld voor de bussen en niet voor de fietsers. Dat was trouwens de reden waarom het plan ingediend was met die rotonde. Dat heeft op zich geen zware impact en het verhoogt zelfs de doorstroming, maar dat snappen ze blijkbaar niet bij de stad Brussel.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is een moeilijk kruispunt en ik hoop dat men heel waakzaam is voor de veiligheid van de fietsers.

De heer Pascal Smet, minister.- Er loopt daarvoor een wedstrijd.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de verdere ticket- en tariefintegratie tussen de verschillende

sociétés de transports en commun".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *En juillet 2016, le ministre a commandé une étude sur la poursuite de l'intégration billettique et tarifaire dans les transports en commun. Interrogé à ce sujet avant les congés d'été, il indiquait que l'étude était presque finalisée et que la volonté politique ne manquait pas. À la dernière conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, l'infrastructure et des télécommunications, il aurait été convenu d'accélérer la mise en œuvre des nouveaux systèmes billettiques et de privilégier l'intermodalité.*

L'étude sur la poursuite de l'intégration billettique et tarifaire est-elle désormais prête ? Si non, quand pouvons-nous en espérer les résultats ? Si oui, le ministre peut-il nous en expliquer les conclusions ? Le ministre peut-il expliquer le modèle d'élasticité de l'étude ? Comment transposera-t-il les résultats de l'étude dans sa politique ? Qui représente la Région bruxelloise au sein des groupes de travail sur l'intermodalité et l'intégration tarifaire ? À quelle cadence se réunissent ces groupes de travail ? Quelles étaient les conclusions de la dernière concertation ? Comment le ministre évalue-t-il les travaux de ces groupes de travail ?

Depuis l'intention affichée d'accélérer l'introduction des nouveaux systèmes billettiques intermodaux, y a-t-il eu une nouvelle CIM mobilité, infrastructure et télécommunications ? Quelles en étaient les conclusions concernant la poursuite de l'intégration billettique et tarifaire ? Comment le ministre évalue-t-il l'intention de cette conférence interministérielle d'accélérer l'introduction des nouveaux systèmes billettiques intermodaux ?

openbare vervoersmaatschappijen".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- In juli 2016 bestelde de minister een studie over de verdere ticket- en tariefintegratie in het openbaar vervoer. Toen ik hem voor het zomerreces hiernaar vroeg, liet hij weten dat de studie uitgevoerd wordt door de vier maatschappijen voor openbaar vervoer en dat ze bijna afgerond was. Aan politieke wil voor een verdere ticket- en tariefintegratie zou het alvast niet ontbreken. Op de laatste interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie zou afgesproken zijn dat de nieuwe ticketsystemen versneld ingevoerd moeten worden en ook intermodaal moeten zijn. De respectieve werkgroepen voor intermodaliteit en tariefintegratie zouden dan ook de opdracht gekregen hebben van de vier ministers van Mobiliteit om een tandje bij te zetten.

De MIVB heeft met de Mobibkaart steeds een voortrekkersrol gespeeld in de ticket- en tariefintegratie. Maar voor een laagdrempelige combinatie van bus, tram, metro en trein, is er nood aan een gedeelde drager voor tickets van de verschillende operatoren en aan een verdere integratie van de tarieven.

Is de studie over de verdere ticket- en tariefintegratie ondertussen afgerond? Zo neen, wanneer kunnen we de resultaten ervan verwachten? Zo ja, kan de minister de conclusies van de studie toelichten? Kan de minister het elasticiteitsmodel uit de studie toelichten? Hoe zal de minister de resultaten van de studie verwerken in zijn beleid? Wie zit er voor het Brussels Gewest in de werkgroepen voor intermodaliteit en tariefintegratie? Hoe vaak komen deze werkgroepen samen? Wat waren de conclusies van het laatste overleg? Hoe evalueert de minister de werkzaamheden van deze werkgroepen?

Is er sinds het voornemen voor een versnelde invoering van de nieuwe, intermodale ticketsystemen nog een interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie geweest? Wat waren de conclusies aangaande de verdere ticket- en tariefintegratie? Hoe evalueert de minister het voornemen van deze interministeriële conferentie

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les résultats de l'étude initiée par les quatre sociétés de transports en commun en vue de mesurer les effets d'une intégration tarifaire sur le prix, la demande et les recettes ont été présentés mi-octobre aux quatre directions générales. Il a été convenu, dans le cadre de cette étude, d'examiner la zone urbaine approuvée en 1999 et non la zone du réseau express régional (RER) qui s'étend trente kilomètres au-delà de Bruxelles.*

Les opérateurs peuvent désormais étudier différents scénarios d'intégration tarifaire à l'aide d'outils de simulation. L'élasticité du prix et la perception de l'intégration tarifaire ont été évaluées sur la base d'enquêtes menées auprès de personnes qui se déplacent de et vers Bruxelles. L'intégration tarifaire est perçue positivement. Sans surprise, une hausse du prix des tickets et des abonnements entraînera une baisse de la clientèle, bien que l'impact global sur les recettes demeure positif.

Les ministres prenant part à la conférence interministérielle évalueront ensemble les résultats des quatre sociétés de transports en commun et nous avons donné instruction aux opérateurs d'en faire une priorité.

Un comité d'accompagnement a été mis sur pied, auquel participent également des experts techniques de la STIB. Ce comité se réunit au moins quatre fois par an.

Je tiens également à attirer votre attention sur le fait qu'un comité de pilotage du RER a été créé et chargé de soumettre dans les prochains mois une proposition aux ministres de la Mobilité.

voor een versnelde invoering van de nieuwe, intermodale ticketsystemen?

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

De heer Pascal Smet, minister.- De studie die de vier openbaarvervoersmaatschappijen opstartten met het oog op een meting van de gevolgen van een tariefintegratie op de prijs, de vraag en de inkomsten is afgerond. Het adviesbureau heeft het resultaat midden oktober voorgesteld aan de vier algemene directies en leverde simulatietools die ter validatie klaar liggen om gebruikt te worden door de maatschappijen.

Er werd in het kader van de studie overeengekomen om de stedelijke zone te onderzoeken die werd goedgekeurd in 1999 en niet de GEN-zone die dertig kilometer buiten Brussel gaat. Dat is trouwens ook voorzien in artikel 15 van de GEN-overeenkomst van 2003.

De operatoren zijn nu in staat verschillende scenario's van tariefintegratie te bestuderen met tools waarmee gevarieerd kan worden op het vlak van prijs, zone en het systeem al dan niet te verplichten teneinde de gevolgen te kunnen inschatten op de inkomsten en de modal shift.

De elasticiteit van de prijs en de perceptie van de tariefintegratie werden geëvalueerd op basis van enquêtes bij personen die verplaatsingen doen van en naar Brussel. De tariefintegratie wordt positief gepercipieerd en neemt toe als de zone waarin ze wordt uitgevoerd groeit. Het hoeft niet te verbazen dat een stijging van de prijs van tickets en abonnements zal leiden tot minder klanten, ook al blijft de globale impact op de inkomsten positief.

De ministers van de interministeriële conferentie zullen samen de resultaten van de vier vervoersmaatschappijen evalueren. We hebben een paar weken geleden nog opdracht gegeven aan de operatoren om dit prioritair te behandelen.

Er is een begeleidingscomité opgericht. Ook technische experts van de MIVB nemen hieraan deel. Dit comité komt minstens vier keer per jaar samen. Ik denk dat we volgende week ook weer een vergadering hebben van het uitvoerend comité van de vier ministers van mobiliteit over de stand

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *La balle est donc dans le camp de ces quatre opérateurs. Une échéance leur a-t-elle été fixée ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *L'année prochaine.*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Fin 2018, donc ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Nous voulons disposer d'une proposition concrète en 2018. Cela dépend aussi du comité de pilotage du RER, qui a débuté ses travaux en été.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "la campagne de lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

van zaken.

Ik wil er ook de aandacht op vestigen dat er een GEN-stuurcomité is opgericht dat de opdracht gekregen heeft om de komende maanden een voorstel voor te leggen aan de ministers van Mobiliteit.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- De bal ligt dus in het kamp van die vier operatoren die met voorstellen moeten komen. De ministers van Mobiliteit hebben gezegd dat ze daar prioritair werk van moesten maken. Wordt er een richtdatum opgegeven?

De heer Pascal Smet, minister.- Volgend jaar.

De heer Paul Delva (CD&V).- Eind 2018 dus?

De heer Pascal Smet, minister.- In 2018 willen we een concreet voorstel krijgen. Dat hangt ook af van de GEN-stuurgroep die opnieuw is opgericht en tijdens de zomer gestart is.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de campagne in de strijd tegen seksueel geweld op het openbaar vervoer".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "la gouvernance de la mobilité à Bruxelles".

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je voudrais évoquer avec vous plusieurs points concernant la gouvernance de la mobilité à Bruxelles.

Tout d'abord, nous avons parlé, il y a plusieurs mois au sein de cette commission, du manque de personnel à Bruxelles Mobilité. En effet, l'audit mené par Ernst & Young avait conclu à un manque important de personnel. Il en ressortait un besoin très urgent de 28,5 équivalents temps plein, principalement en matière de gestion et d'entretien des réseaux, auquel s'ajoutait un besoin additionnel, moins urgent mais nécessaire au fonctionnement optimal, estimé à 74,2 équivalents temps plein.

Où en est la situation ? Combien d'équivalents temps plein urgents et moins urgents sont-ils toujours manquants ?

Une chose est sûre : il me revient de plusieurs acteurs de terrain que ce manque se fait sentir par le fait que certaines tâches qui devraient être effectuées par Bruxelles Mobilité ne le sont plus, ou de manière assez lente. Par ailleurs, je voulais également savoir si, malgré ce manque de personnel, l'ensemble des travaux d'aménagement qui doivent être réalisés sont ou seront tout de même exécutés, ou si d'autres priorités ont été fixées. Dans l'affirmative, selon quels critères ?

Un autre point que je souhaite évoquer avec vous porte sur le fonctionnement de la Commission régionale de la mobilité, et plus singulièrement de ses deux sous-commissions relatives aux modes actifs et au vélo. En effet, ces dernières sont censées, du moins de manière informelle, examiner une bonne partie, voire l'ensemble des dossiers concernant des travaux importants d'aménagement urbain, afin de pouvoir formuler des avis et/ou des

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

betreffende "het goed beheer van de mobiliteit in Brussel".

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Maanden geleden spraken we al over het personeelstekort bij Brussel Mobiliteit. Uit een audit van Ernst & Young bleek dat er hoogst dringend 28,5 voltijdse werknemers bij moesten komen, vooral in het beheer en het onderhoud van het net. Daarnaast was er een - weliswaar minder nijpend - tekort aan 74,2 vte's om een optimale werking van de dienst te kunnen verzekeren.*

Hoe is de situatie nu? Hoeveel voltijdse werknemers ontbreken nog?

Het personeelsgebrek doet zich voelen. Brussel Mobiliteit komt niet meer of te laat aan bepaalde taken toe, hoor ik van verschillende bronnen op het terrein. Zijn de geplande werkzaamheden uitgevoerd of zullen ze uitgevoerd worden. Werden er andere prioriteiten gesteld? Volgens welke criteria?

Daarnaast wil ik het hebben over het functioneren van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, meer bepaald over twee van haar deelcommissies: Actieve Modi (fietsers en voetgangers) en Fietsen. Die twee moeten zich buigen over alle grote dossiers die handelen over de herinrichting van de openbare ruimte. Ze moeten daarover adviezen of aanbevelingen formuleren. Het lijkt er echter op dat ze niet systematisch geconsulteerd worden en vaak niet weten in welk stadium een dossier zich bevindt, waardoor ze met hun adviezen vaak achter de feiten aan hollen. Komt er een document waarin de rol van deze subcommissies duidelijk omschreven wordt?

Meer in het algemeen had ik graag uw visie gehad op goed beheer van de mobiliteit. Vindt u dat de burgers meer of minder geconsulteerd moeten worden? Moet er meer of minder burgerparticipatie komen? Voor burgers ligt de

recommandations relatifs à ces derniers. Or, il semble qu'elles sont consultées de manière aléatoire, ne sachant pas toujours à quel stade du processus de décision se trouve le dossier analysé, alors que la décision est parfois à un stade avancé, en conséquence de quoi l'avis de la commission arrive un peu tard.

À cet égard, je voulais donc savoir si un texte permettant de formaliser davantage le rôle de ces différentes commissions était en cours de préparation.

De manière plus générale, je souhaite connaître votre vision de la gouvernance et les décisions que vous avez prises en la matière, afin de renforcer ou pas la concertation et la participation citoyenne en matière de mobilité. Il s'agit en effet d'un sujet auquel les citoyens sont particulièrement sensibles, à partir du moment où il touche directement à leur quotidien.

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

M. Pascal Smet, ministre.- En conformité avec le plan de transition validé par le gouvernement, 25 équivalents temps plein (ETP) devaient être recrutés d'urgence et 20 remplacements en souffrance devaient être activés. Aujourd'hui, 17 ETP sont entrés en service entre mai et septembre 2017. Les 28 autres recrutements sont en cours.

Par ailleurs, le gouvernement désignera dans les prochaines semaines les trois nouveaux directeurs chefs de service. La procédure est quasi terminée. L'appel à candidatures pour un nouveau directeur général sera lancé au début de l'année prochaine.

L'audit a aussi relevé la nécessité de recruter 75 ETP complémentaires, mais ces engagements ne pourront s'opérer qu'au fur et à mesure de la mise en œuvre concrète de la réforme en cours. Malgré l'engagement professionnel du personnel et la qualité des collaborateurs, la culture d'entreprise peut encore être améliorée.

Il convient de bien distinguer les sections vélo et modes actifs. La section vélo n'a pas vocation à étudier des plans de réaménagement de l'espace public. Ce rôle est clairement dévolu à la section modes actifs, afin que les besoins des piétons

mobilitéteit gevoelig, omdat die ingrijpt op hun dagelijks leven.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Volgens het overgangsplan dat de regering goedkeurde, moesten er met absolute prioriteit 25 voltijdse equivalenten (vte's) aangeworven worden en moesten er 20 vervangingen doorgevoerd worden. Tussen mei en september 2017 gingen al 17 vte's aan de slag. Er lopen nog 28 aanwervingen.*

De komende weken stelt de regering drie nieuwe diensthooften aan: die procedure is bijna rond. De vacature voor een nieuwe algemeen directeur zal begin volgend jaar gepubliceerd worden.

In de audit werd ook gesproken van de noodzaak van 75 bijkomende voltijdse werknemers, maar die aanwervingen kunnen maar mondjesmaat gebeuren naarmate de hervorming gestalte krijgt. De kwaliteit van het personeel staat buiten kijf, maar de bedrijfscultuur kan beter.

De secties Fietsen en Actieve Modi moeten duidelijk van elkaar onderscheiden worden. De sectie Fietsen bestudeert geen plannen voor de herinrichting van de openbare ruimte. Die rol is weggelegd voor de sectie Actieve Modi, waarin de behoeften van voetgangers, fietsersverenigingen en

soient relayés par les associations de cyclistes, mais aussi par le secteur associatif qui s'occupe des personnes à mobilité réduite (PMR). La section vélo s'intéresse spécifiquement aux grands enjeux en lien avec la politique cycliste.

La section modes actifs ne se réunissant que tous les deux mois, il peut arriver que des projets ne soient pas tous présentés à une même phase (première esquisse, projet prêt à être introduit, projet déjà introduit). L'objectif est que les projets soient présentés au minimum avant le dépôt du permis d'urbanisme, afin que le chef de projet puisse éventuellement intégrer les remarques faites en séance avant le dépôt du permis.

On a clairement rappelé à l'administration que chaque demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement de voiries réalisé par Bruxelles Mobilité doit être présentée à la section modes actifs.

En ce qui concerne l'élaboration du futur plan régional de mobilité Good Move, l'implication de l'ensemble des acteurs est bien entendue prévue, mais aussi une participation des citoyens, soit directement en s'inscrivant dans la démarche Good Move by Citizens, soit en passant par le site internet Good Move, ou encore par les stands de Bruxelles Mobilité lors de la fête de l'Iris ou du Dimanche sans voiture. L'initiative du parlement bruxellois de mettre en place un panel citoyen sur la mobilité va dans le même sens. Elle est d'ailleurs le fruit d'une concertation avec l'opération Good Move.

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- J'ai bien compris vos réponses. Je voudrais simplement attirer votre attention sur le mode de fonctionnement de ces deux sous-commissions, dont la plupart des membres sont bénévoles.

D'après les échos que j'en ai eus, le mode de fonctionnement est souvent lourd et les membres ont l'impression qu'il est peu efficace. Il faut pouvoir entendre ces problèmes d'organisation, qu'il s'agisse des avis débattus, du mode de fonctionnement, de l'agenda, du temps, de la coordination, etc.

belangengroepen van personen met een beperkte mobiliteit (PBM) samenkomen.

Doordat Actieve Modi maar om de twee maanden samenkomt, is het goed mogelijk dat de voorgestelde projecten in verschillende stadia zitten, van eerste ontwerp tot al ingediend project. Ons streven is dat de projecten voorgesteld moeten worden, voordat er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd, zodat de projectleider eventuele opmerkingen nog kan meenemen voor de aanvraag. De administratie werd er nog eens duidelijk op gewezen dat elke stedenbouwkundige aanvraag voor werken aan de openbare weg moet worden voorgelegd aan Actieve Modi.

Bij de uitwerking van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move worden ook de burgers nauw betrokken. Ze kunnen zich opgeven voor het burgerplatform Good Move by Citizens, ze kunnen zich registreren op de Good Move-website of langskomen bij het Brussel Mobiliteit-standje op het Irisfeest of de Autoloze Zondag. Het initiatief van het Brussels parlement om een burgerpanel over mobiliteit te installeren, past in hetzelfde idee.

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).*- *Ik heb gehoord dat de manier van werken van de deelcommissies omslachtig en weinig doeltreffend is. Daar moet u aandacht voor hebben.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "la nécessité de réaménager le rond-point Louise".

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je souhaite revenir sur la situation du rond-point Louise. Il s'agit d'un endroit stratégique en termes de mobilité. Ce rond-point fait en effet partie du tracé de la Petite ceinture et de nombreux commerces et parkings sont présents dans les environs. En outre, il s'agit également d'un endroit particulièrement accidentogène pour les cyclistes et les piétons. Un accident assez grave s'y était d'ailleurs produit au printemps dernier entre une cycliste et un véhicule.

Nous avons eu un débat en juin dernier au sein de cette commission à ce sujet, au cours duquel vous aviez indiqué plusieurs éléments. Tout d'abord, vous indiquiez avoir reçu l'avis de la police sur l'accident et l'évaluation de l'administration relative à l'impact sur la fluidité des trois aménagements : avant la fermeture du tunnel, pendant l'aménagement temporaire et dans la situation actuelle.

En outre, vous annoncez que des plans d'aménagement étaient en cours d'élaboration par Bruxelles Mobilité. Une fois que ces derniers seraient transmis, votre intention était de présenter au gouvernement, probablement avant l'été, un projet d'aménagement adapté du rond-point Louise qui prenne en considération la sécurité routière, mais aussi la fluidité.

Avez-vous présenté un projet d'aménagement au gouvernement ? Si oui, quelles sont les suites qui lui ont été données ? Un éventuel délai pour la réalisation de ces éventuels aménagements est-il

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de noodzaak tot herinrichting van de rotonde Louiza".

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).*- *De Louiza-rotonde is qua mobiliteit een strategische plek: ze maakt deel uit van de Kleine Ring en er bevinden zich heel wat handelszaken en parkings in de onmiddellijke omgeving. Er gebeuren bovendien regelmatig ongevallen met fietsers of voetgangers. In het voorjaar werd er nog een fietser aangereden.*

In juni zei u dat u het advies van de politie over dat ongeval had ontvangen. De administratie bezorgde u een evaluatie van de impact op de doorstroming voor, tijdens en na de sluiting van de tunnel.

Daarnaast verklaarde u dat Brussel Mobiliteit plannen voor een herinrichting uitwerkte, die u voor de zomer nog aan de regering wou voorleggen. In die plannen zou er rekening worden gehouden met zowel de veiligheid als een vlotte doorstroming.

Hebt u die plannen ondertussen aan de regering voorgelegd? Welk gevolg werd eraan gegeven? Ligt er een datum vast voor een herinrichting?

U zei dat het overleg met de stad Brussel over de Louizarotonde moeilijk verliep. Het is belangrijk dat Brussel-Stad meewerkt, bijvoorbeeld door stewards of agenten op de rotonde te plaatsen om voor een veiligere verkeerssituatie te zorgen. Hoever staat het overleg met de stad Brussel? Overlegde u met het schepencollege over de plannen voor een herinrichting?

d'ores et déjà prévu ? Nous sommes au mois de novembre et les derniers aménagements datent déjà d'il y a un an. Vous nous faisiez part également des relations difficiles avec la Ville de Bruxelles sur ce dossier. Pourtant, sa collaboration est importante afin, par exemple, d'y affecter des stewards ou des policiers visant à sécuriser davantage encore le trafic de tous les usagers. Quel est l'état des discussions avec la Ville de Bruxelles ? Son collègue a-t-il été consulté sur le projet que vous avez, le cas échéant, présenté au gouvernement ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - Juste avant les vacances parlementaires, j'ai effectivement reçu de Bruxelles Mobilité une évaluation des différents aménagements du rond-point Louise, ainsi qu'une proposition d'aménagement temporaire pour sécuriser davantage le rond-point à court terme.

Toutefois, la proposition d'aménagement n'était pas suffisamment convaincante à mes yeux. J'ai donc donné instruction à mon administration de faire développer un aménagement temporaire par un bureau d'études externe, sur la base de la description suivante : "Il est demandé de faire une proposition d'aménagement provisoire du rond-point Louise et de ses abords afin de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons. Cet aménagement devra être réalisable sans qu'une demande de permis d'urbanisme soit nécessaire. Les aménagements destinés aux cyclistes devront être séparés du trafic automobile. La capacité du périmètre à accueillir le trafic automobile et les transports en commun devra, dans la mesure du possible, être maintenue. Les traversées piétonnes devront être sécurisées. Le rond-point devra comporter deux bandes de circulation."

Dans l'intervalle, Bruxelles Mobilité a fait procéder, fin septembre, à des comptages sur le rond-point Louise, le boulevard de Waterloo et l'avenue de la Toison d'Or. Il s'agit tant de comptages directionnels que de comptages par tubes.

Le nombre de traversées du rond-point Louise a également été compté. Les comptages ont été effectués le samedi et le mardi, tant pendant l'heure de pointe du matin que pendant celle du

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Brussel Mobiliteit bezorgde mij net voor het zomerreces een evaluatie van de verschillende manieren om de rotonde in te richten en een voorstel voor een tijdelijke inrichting om de rotonde op korte termijn veiliger te maken.*

Ik vond dat voorstel echter niet overtuigend. Daarom zal ik een extern adviesbureau een tijdelijke inrichting van de rotonde laten uitwerken. Belangrijk daarbij is dat de rotonde veiliger wordt voor voetgangers en voor fietsers door een gescheiden fietspad aan te leggen en dat er geen stedenbouwkundige vergunning nodig is voor de tijdelijke herinrichting. Daarnaast moet de doorstroming voor het autoverkeer en het openbaar vervoer behouden blijven en moet de rotonde uit twee rijstroken bestaan.

Eind september voerde Brussel Mobiliteit tellingen uit op de rotonde, de Waterloolaan en de Gulden Vlieslaan. Ook het aantal bewegingen over de Louizarotonde werd geteld. De tellingen vonden plaats op zaterdag en dinsdag, tijdens de ochtenden en de avondspits. Op basis van die gegevens kan het adviesbureau een voorstel uitwerken.

Ik duid binnenkort een adviesbureau aan. Het gaat om een kortlopende opdracht van drie maanden. Ik hoop dan ook begin 2018 een voorstel voor een herinrichting te kunnen voorleggen. Uiteraard overleg ik met de gemeenten op basis van alle elementen waarover ik beschik.

soir, afin que cette solide situation de référence puisse servir à l'élaboration de la proposition de sécurisation et d'aménagement temporaire du rond-point par le bureau d'études.

Ce bureau d'études sera prochainement désigné. Il s'agit d'un marché court de trois mois. J'espère donc pouvoir soumettre une proposition d'aménagement au début de l'année 2018. Nous allons évidemment nous concerter avec les communes concernées sur la base de tous les éléments actuellement en ma possession.

Mme la présidente.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Vous parlez du début de l'année 2018, mais si le marché est de trois mois, cela nous mènera plutôt au début du printemps.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous mettrons la pression. Le délai de trois mois peut varier. Tout dépendra de ce qui est proposé.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je suppose qu'une concertation aura lieu avec les acteurs concernés.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, bien entendu. Il est important que nous élaborions un bon projet, raison pour laquelle j'ai voulu externaliser l'étude. Les nouveaux comptages seront donc parfaitement objectifs.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "l'incendie dans le tunnel du métro à Houba-Brugmann".

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

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Als het om een opdracht van drie maanden gaat, dan is het plan eerder tegen het voorjaar van 2018 klaar.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik zal wat druk zetten en ik kan de termijn aanpassen, afhankelijk van het voorstel.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Ik veronderstel dat u overleg pleegt?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Uiteraard. Ik besteed de studie uit, omdat ik een goed plan wil. De nieuwe tellingen zullen objectief zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de metrotunnelbrand in Houba-Brugmann".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Un incendie avec d'importants dégagements de fumée s'est déclaré le jeudi 12 octobre en soirée dans les locaux techniques du tunnel de la ligne 6 du métro.*

La STIB a décidé de mettre un bus en service pour remplacer le métro entre les stations Simonis et Roi Baudouin. Le métro circule désormais à nouveau à cet endroit, mais l'accès à la station Houba-Brugmann est encore temporairement fermé.

Comment un incendie a-t-il pu se déclarer dans ces locaux ? Où sont-ils situés ? Les usagers ont-ils couru un danger ? Qui a signalé l'incendie ? En combien de temps les pompiers sont-ils arrivés sur place ? Quelle est la cause de l'incendie ? Comment un tel problème peut-il être évité ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Un conducteur de métro a signalé le dégagement de fumée peu avant 22h30. Le système de détection a repéré un incendie et le dispatching a alerté les pompiers. Ceux-ci sont arrivés sur place un quart d'heure plus tard. L'évacuation de la station a été décidée, mais à aucun moment les usagers n'ont été en danger. Il n'y a pas eu de blessés et un transport alternatif a été proposé aux usagers.*

L'incendie serait dû à un court-circuit dans une sous-station électrique proche de la station Houba-Brugmann, inaccessible aux usagers. Les entretiens préventifs réguliers effectués par la STIB doivent permettre de prévenir ce genre d'incidents, qui sont rares. Le dernier incident de ce type date de 2012.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Donderdagavond 12 oktober 2017 brak er brand uit in de technische lokalen van de metrotunnel van lijn 6 (Elisabeth-Koning Boudewijn). De brandweer is ter plaatse gekomen. Er was sprake van zware rookontwikkeling.

De MIVB besliste een M-bus, ter vervanging van de metro, in te leggen tussen de haltes Simonis en Koning Boudewijn. Intussen rijdt de metro weer door het station, maar de toegang tot het Houba-Brugmannstation is nog tijdelijk afgesloten. Dit incident roept vragen op.

Hoe kon er brand ontstaan in de technische lokalen? Waar zijn die lokalen precies gelegen?

Is er gevaar geweest voor de reizigers?

Wie heeft de brand gesignaleerd? Hoe snel was de brandweer ter plaatse?

Is er al een idee van de oorzaak? Hoe kan het probleem vermeden worden?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Op donderdag 12 oktober om iets voor half elf 's avonds signaleerde een metrobestuurder rookontwikkeling. Het branddetectiesysteem signaleerde een brand. De dispatching verwittigde de brandweer. Die was een kwartier later ter plaatse. Er werd besloten om het station te ontruimen, maar op geen enkel ogenblik waren er reizigers in gevaar. Er zijn geen gewonden en er werd in alternatieven voor de reizigers voorzien.

Uit de eerste vaststellingen blijkt dat de brand ontstaan is door een kortsluiting in een elektrisch onderstation dat nabij het metrostation Houba-Brugmann ligt. Dat onderstation is niet toegankelijk voor reizigers. De MIVB voert regelmatig preventief onderhoud uit om dit soort incidenten te voorkomen. Gelukkig komen ze ook zeer zelden voor. Het laatste incident dateert van 2012.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE

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

concernant "l'étude Stratec commandée par Bruxelles Mobilité et la nécessité d'engager des mesures plus volontaristes pour optimiser la mobilité en Région bruxelloise".

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

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Le journal L'Écho du samedi 14 octobre dernier évoquait une étude de Stratec commandée par Bruxelles Mobilité et portant sur les pistes utiles pour décongestionner le trafic automobile à Bruxelles.

Ladite étude souligne notamment les conséquences de la densification urbanistique et économique de la zone du réseau express régional (RER) sur le nombre de déplacements au sein de notre Région et l'impérieuse nécessité d'aller plus loin et de manière plus volontariste pour permettre et instiller des comportements individuels nouveaux chez les navetteurs. Leur nombre resterait en effet trop élevé, malgré les capacités de transport public envisagées à l'heure actuelle.

Nous l'avons déjà souligné à l'occasion d'incidents tels que la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux, la volonté affirmée de notre Région d'œuvrer dans un cadre métropolitain est cruciale. Il importe également que la prise en considération de la mobilité transcende les petits jeux politiques et le "Brussels bashing" dont certains ne parviennent pas à faire l'économie, pour porter une plus grande considération à l'impact des affres de la mobilité rencontrés par de nombreux navetteurs. Ceux-ci perdent parfois jusqu'à une quarantaine d'heures par mois dans leur voiture.

Pouvons-nous disposer de cette étude de Stratec ? Pouvez-vous nous en exposer le contenu, les enseignements et les conclusions ? L'article de presse évoque un péage urbain à trois euros. Les

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE

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

betreffende "de door Brussel Mobiliteit bestelde Stratec-studie en de noodzaak aan slagkrachtigere maatregelen om de mobiliteit in het Brussels Gewest te optimaliseren".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jamoulle heeft het woord.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).*- *In een artikel in L'Écho van zaterdag 14 oktober ging het over de studie die Brussel Mobiliteit had besteld bij het adviesbureau Stratec om de verkeersproblemen op te lossen. De stedelijke en economische verdichting in de zone van het gewestelijk expresnet (GEN) leidt tot meer verplaatsingen binnen ons gewest. Daarom moeten we dringend en verregaand de verplaatsingsgewoonten van de pendelaars veranderen, want ondanks de capaciteit van het openbaar vervoer blijven er te veel autoverplaatsingen.*

We hebben er al op gehamerd bij incidenten zoals de sluiting van het Herrmann-Debrouxviaduct: ons gewest moet dringend binnen een grootstedelijke, metropolitane context gaan denken. Met politieke spelletjes en het Brusselbashen dat sommigen maar niet kunnen laten, schieten de pendelaars niet op. Ze verliezen soms tot wel veertig uur per maand aan stilstaan met de wagen.

Kunt u ons op de hoogte brengen van de inhoud en de conclusies van de studie? Volgens het krantenartikel stelt Stratec in de studie een stadstol van 3 euro voor. Zijn de gevolgen van een kilometerheffing bestudeerd?

Hebt u al over de studie kunnen overleggen met uw Vlaamse en Waalse collega's? Bestuderen de andere twee gewesten ook de toegankelijkheid van de hoofdstad? Lopen de meningen daarover uiteen?

conséquences d'une tarification kilométrique sont-elles également évoquées dans cette étude ?

Avez-vous eu l'occasion de discuter de cette étude avec vos homologues flamand et wallon ? Cette étude relative à l'accessibilité de la capitale connaît-elle des équivalents dans les deux autres Régions ? Dans l'affirmative, constate-t-on des divergences ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les études dont il est question dans l'article ne sont pas des études récentes commandées à Stratec par Bruxelles Mobilité. Il s'agit de l'étude Iris 2, menée de 2002 à 2006, qui a conduit à l'adoption du Plan Iris 2 par le gouvernement en 2010, et de l'étude sur la tarification des véhicules particuliers, menée entre 2010 et 2014.

Ces études comprenaient bien des scénarios avec tarification routière, dont les impacts devraient être encore approfondis. L'étude Iris 2 a fait l'objet, à l'époque, de concertations avec les Régions flamande et wallonne.

La Région flamande est en train d'élaborer un nouveau plan de mobilité, tout comme nous élaborons un plan régional de mobilité Good Move. Des concertations avec les autres Régions sont prévues dans le processus d'élaboration de ce dernier.

Comme mentionné, les impacts d'une tarification routière devraient encore être étudiés en profondeur, si possible en impliquant les trois Régions au niveau du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM).

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

Mme Véronique Jamoulle (PS).- Je vous remercie. Il n'était pas indiqué qu'il s'agissait de vieilles études de Stratec.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De studies waarover het in het artikel gaat, zijn niet nieuw. Enerzijds gaat het over de studie Iris 2, die liep van 2002 tot 2006 en die heeft geleid tot het gelijknamige plan, dat de regering goedkeurde in 2010. Anderzijds is er de studie over de belasting op personenwagens, die tussen 2010 en 2014 liep.*

In deze studies stonden verschillende scenario's van wegenbelasting, waarvan de gevolgen nog moesten worden bestudeerd. De Iris 2-studie leidde indertijd tot overleg met het Vlaams en het Waals Gewest.

Het Vlaams Gewest werkt aan een nieuw mobiliteitsplan, te vergelijken met Good Move bij ons. Daarvoor plannen we ook overleg met de andere gewesten.

De gevolgen van wegenbelastingen moeten dus nog bestudeerd worden, het liefst met de drie gewesten samen in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM).

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jamoulle heeft het woord.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).*- *Er was niet gepreciseerd dat het om oude studies ging.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW

DELFORGE

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

concernant "l'opposition de la Ville de Bruxelles au projet de réaménagement de la Porte de Namur".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La Ville de Bruxelles, par la voix de son échevin de l'Urbanisme, a annoncé dans la presse son opposition au projet de réaménagement de la Petite ceinture à hauteur de la Porte de Namur. Sa critique porte tant sur les flux automobiles que sur la suppression de places de parking.

On peut s'étonner d'une telle prise de position, d'autant que le rond-point incriminé représente non seulement un point noir pour le bus 71, mais également une traversée longue et dangereuse pour les piétons, précisément à cause des flux automobiles venant en tous sens. C'est toujours un plaisir de traverser à cet endroit-là ! On perd du temps et il faut être particulièrement vigilant.

M. le ministre, une fois de plus, allez-vous soumettre l'intérêt collectif régional à la vision de la Ville de Bruxelles, ou le projet actuel, qui n'a rien de très radical en comparaison de ce qui se fait dans le reste du monde et qui n'est qu'un pis-aller au regard de l'abandon de la retransformation de la zone, sera-t-il maintenu ?

Je souhaiterais par ailleurs, puisqu'il est question de la ligne 71, savoir quand seront rétablis les sites propres supprimés à la demande de la Ville de Bruxelles lors de la mise en œuvre du plan de mobilité autour du piétonnier.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les critiques de la Ville de Bruxelles portent sur le tronçon Louise-Porte de Namur et sur le tronçon Porte de Namur-

CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het verzet van de stad Brussel tegen het project voor de heraanleg van de Naamsepoort".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De stad Brussel heeft in de pers laten weten dat ze het niet eens is met de geplande heraanleg van de Kleine Ring ter hoogte van de Naamse Poort. De kritiek betreft zowel de autostromen als de afschaffing van de parkeerplaatsen.*

Die kritiek verbaast ons. De rotonde is niet alleen een zwart punt voor bus 71. Het is er ook heel gevaarlijk voor overstekende voetgangers, omdat er van alle kanten auto's komen.

Mijnheer de minister, zult u het algemeen belang ondergeschikt maken aan de visie van Brussel-Stad of zult u het huidige project behouden?

Wanneer zal de busbaan, die op verzoek van Brussel-Stad werd afgeschaft bij de invoering van de voetgangerszone, in ere worden hersteld?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De kritiek van Brussel-Stad heeft betrekking op het project Louiza-Naamse Poort en het project*

Trône. Non seulement, l'échevin de l'Aménagement du territoire est opposé au projet, mais c'est aussi le cas de l'échevine du Commerce.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Ils sont de mère.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui. C'est un duo !

Pour le projet Louise-Porte de Namur, un concours a été organisé et différentes propositions sont à l'étude. Aucune décision concrète n'a encore été prise. Par conséquent, il n'y a pas encore eu de demande de permis d'urbanisme. La critique relative à la suppression d'emplacements de parking est donc prématurée. J'aimerais cependant répondre à l'échevine du Commerce, qui, parce que je veux soi-disant supprimer des places de parking, m'accuse d'être opposé au commerce de luxe.

(Remarques de Mme Delforge)

Oui, je m'en souviens. Il y a trois ans, le PTB m'accusait d'être bling-bling parce que je voulais investir dix millions d'euros entre la Porte de Namur et Louise. Et bien, aujourd'hui, on me reproche l'inverse. Où en est-on ?

Un grand architecte parisien a été désigné à la suite d'un concours. Il est en train de rencontrer tout le monde pour collecter des informations : les commerçants et les communes. Tout se passe à l'abri des médias et de moi-même. Je ne m'en mêle pas encore. Le bureau d'architectes m'a demandé d'être présent lors de ces réunions, mais j'ai refusé, parce que je voulais que cela reste apolitique pour le moment. Je souhaite que ce projet soit une réussite. Ce n'est pas tous les jours que l'on investit dix millions d'euros dans une telle zone.

Je n'apprécie donc pas du tout que l'échevine du Commerce de la Ville de Bruxelles prenne position sur un élément qui n'est pas public. Ce n'est pas correct ! Nous sommes en train de mobiliser tous les acteurs pour présenter un plan et elle, en revanche, tente de semer la panique.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Faites attention. La dernière échevine du commerce qui a pris ce genre d'initiative, elle a réussi : il n'y a pas de tram 71.

Naamse Poort-Troon. De tegenkanting kwam niet alleen van de schepen van Ruimtelijke Ordening, maar ook van de schepen van Handel.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Ze spannen samen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Voor de zone Louiza-Naamse Poort werd een wedstrijd georganiseerd. De voorstellen worden momenteel geanalyseerd. Er is nog geen beslissing genomen en dus nog geen stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. De kritiek op de afschaffing van de parkeerplaatsen is bijgevolg voorbarig.

De schepen van Handel beschuldigt mij ervan dat ik tegen luxewinkels ben, omdat ik parkeerplaatsen afschaf.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Drie jaar geleden verweet de PTB mij dat ik blingbling was, omdat ik 10 miljoen euro wilde investeren in de zone tussen de Naamse Poort en Louiza. Vandaag verwijt men mij het tegenovergestelde.

Een beroemde Parijse architect won de wedstrijd voor de herinrichting van die zone. Hij organiseert nu ontmoetingen met de handelaars en de gemeenten. Dat alles gebeurt buiten de media en mezelf om. Het architectenbureau had mij gevraagd om aan de vergaderingen deel te nemen, maar ik heb dat geweigerd, omdat ik elke politieke inmenging in dit stadium wil vermijden.

Ik stel het dus niet echt op prijs dat de schepen van Handel van Brussel-Stad een standpunt inneemt over een element dat nog niet openbaar is en tracht paniek te zaaien.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Kijk uit. De vorige schepen van Handel kreeg haar zin: er komt geen tram 71.

M. Pascal Smet, ministre.- Je sais que j'ai raison. Cette même échevine a dit qu'avec M. Christian Ceux, j'allais tuer tous les commerces de la rue des Fripiers, que je voulais absolument piétonniser. J'ai trouvé un allié en la personne de Christian Ceux, à l'époque échevin de l'Urbanisme à la Ville de Bruxelles. Mme Marion Lemesre a prétendu que cette mesure tuerait le commerce. Aujourd'hui, je l'entends dire que c'est elle qui a piétonnisé la rue des Fripiers. Il faut oser le faire !

Elle devrait m'écouter davantage. Elle a voulu placer des terrasses sur la place Sainte-Catherine, mais au lieu de le faire sous les arbres, elle voulait le faire à côté des arbres. Il a fallu que je me rende trois fois sur place avec elle pour la convaincre que d'un point de vue urbanistique, ce n'était pas une bonne idée. Aujourd'hui, tout le monde est content.

Au lieu de semer la discorde, elle devrait plutôt collaborer. En outre, elle n'est pas bien informée de la manière dont les gens font leur shopping. Beaucoup ne viennent pas en voiture.

Je suis en faveur du commerce de luxe. Une ville se doit d'en avoir. Je suis prêt à donner des conseils au chapelier pour son magasin et à lui servir gratuitement de consultant pour améliorer son chiffre d'affaires !

J'ai effectivement introduit une demande de permis d'urbanisme dans le cadre du projet Porte de Namur/Trône. Nous voulons y améliorer le confort des cyclistes et des piétons, mais aussi garantir leur sécurité. De plus, le projet a aussi pour but de créer un bus à haut niveau de service sur la ligne 71, grâce à l'aménagement d'une double bande bus sur le côté intérieur de la Petite ceinture. Il faut en effet absolument dissocier cette ligne du trafic.

La Ville de Bruxelles s'est opposée au projet. Pour moi, celui-ci était idéal, mais pas essentiel. C'est la raison pour laquelle nous avons renoncé à l'abolition du rond-point réglant le trafic entre la rue de Namur et la chaussée d'Ixelles, sur laquelle on ne peut de toute façon plus entrer. Pour tourner à gauche, il y a d'autres façons de faire.

La chaussée d'Ixelles devenant zone apaisée et piétonnière, les mouvements de véhicules sont limités dans cette direction, ce qui fait qu'il ne devrait pas y avoir d'impact sur la fluidité du trafic des bus. Évidemment, si un impact devait être

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb nochtans gelijk. Van de Kleerkopersstraat wou ik absoluut een voetgangerszone maken, maar dezelfde schepen beweerde dat ik de handel in de Kleerkopersstraat om zeep zou helpen. Vandaag hoor ik haar zeggen dat zijzelf de Kleerkopersstraat autovrij heeft gemaakt. Je moet maar durven!*

In plaats van tweedracht te zaaien, zou ze zich beter wat constructiever opstellen. Bovendien weet ze weinig van de shoppinggewoonten van de mensen: velen komen niet met de auto.

Ik ben voorstander van luxeshopping; een stad heeft dat nodig.

Met het project Naamsepoort-Troon, waarvoor de stedenbouwkundige aanvraag is ingediend, willen we het comfort en vooral de veiligheid van de fietsers en de voetgangers verhogen. Tegelijk zorgen wij voor een vlotte doorgang voor buslijn 71 door de inrichting van een dubbele busbaan aan de binnenkant van de Kleine Ring.

Ik vond het project ideaal, maar niet op alle punten essentieel. Toen de stad Brussel verzet aantekende, hebben wij daarom een toegeving gedaan en ermee ingestemd dat de rotonde tussen Naamsestraat en Elsensesteenweg wordt behouden.

De Elsensesteenweg is nu een veel rustigere voetgangerszone omdat het verkeer in die ene richting aan banden is gelegd. De doorstroom van het busverkeer zou dus niet in het gedrang mogen komen. Als later het tegendeel blijkt, dan zullen we alles in het werk stellen om de bussen vlot het kruispunt over te krijgen.

Brussel-Stad wou én het fietspad en de busbanen en de parkeerplaatsen tussen Naamsepoort en Troon behouden. We gaan na in hoeverre dat allemaal mogelijk is. Als we extra parkeerplaatsen aanleggen aan de kant van de Kleine Ring, zal dat hoe dan ook invloed hebben op de doorstroming. De stad Brussel moet weten wat ze wil.

Ter afronding geef ik nog mee dat de CEO van Axa zich in zijn toespraak naar aanleiding van de feestelijke opening van hun nieuw gebouw vooral verheugde over de busbaan, de afgescheiden fietspaden en de bredere voetpaden. Hij klaagde alvast niet over de vermindering van het aantal

avéré par la suite, nous ferions tout pour obtenir un trajet de bus fluide sur le carrefour.

Ensuite, la Ville de Bruxelles souhaitait le maintien de la rue cyclable et des bandes bus, mais en conservant des emplacements de parking entre la Porte de Namur et Trône. Nous vérifions, dans le cadre de l'article 191, dans quelle mesure nous pouvons avoir des places de parking sans abandonner la rue cyclable et les bandes bus, que nous tenons à conserver. Si nous pouvons ajouter des places de stationnement du côté de la Petite ceinture, ce n'est certes pas idéal urbanistiquement, mais ce n'est pas non plus la fin du monde. Toutefois, cela aura un impact sur la fluidité. C'est à la Ville de Bruxelles de savoir ce qu'elle veut.

Pour terminer, je voudrais partager une petite anecdote avec vous. J'ai été invité à l'ouverture du bâtiment d'AXA. Le chief executive officer (CEO) d'AXA a commencé son discours en exprimant sa satisfaction de voir que la Région allait aménager une bande bus, des pistes cyclables séparées et des trottoirs élargis. Selon lui, c'est une bonne chose.

Certains n'en ont pas cru leurs oreilles, parce qu'ils s'attendaient à ce que le CEO regrette la suppression des places de stationnement. Pas du tout, il a clairement dit qu'il était très content du projet de réaménagement.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je crois que le ministre a oublié de répondre à ma dernière question. Quand seront rétablis les sites propres supprimés ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous n'avons pas encore pris de décision.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, sur le discours, tout va bien mais je m'inquiète à nouveau. Méfiez-vous des échevines du Commerce qui se mêlent de mobilité et qui jouent sur la peur des gens ! Cela finit mal.

On apprend effectivement du passé. J'entends bien que l'on est déjà en train de revoir le projet à la baisse, en disant que l'on garde la bande bus et la piste cyclable à la Porte de Namur, mais que l'on

parkeerplaatsen.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U vergat te antwoorden op mijn laatste vraag. Wanneer zal er weer een aparte busbaan zijn?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is nog niet beslist.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het blijft me verontrusten. Wantrouw schepenen van Handel die zich moeien met mobiliteit en inspelen op de angsten van de bevolking.*

Men behoudt wel de busbaan en het fietspad aan de Naamse Poort, maar voor andere elementen wordt het project, net zoals dat van de Buyllaan, in negatieve zin.

revoit tout de même d'autres éléments.

Quand j'entends ce discours, je vois l'avenue Buyl. C'est à nouveau l'un de ces projets pensés globalement, que l'on finit par retoucher, pour finalement aboutir - et c'est typiquement bruxellois - à un projet dénaturé.

Vous m'annoncez le retour du site propre du bus 71 depuis le début du piétonnier.

Comme vous, je suis outrée par certaines positions de la Ville de Bruxelles, qui ne vont dans le sens ni de l'intérêt général des habitants de la Ville ou de la Région, ni de l'intérêt des commerçants. Mais je m'aperçois qu'à la fin, comme l'Allemagne en football, c'est la Ville de Bruxelles qui gagne !

M. Pascal Smet, ministre.- Vous vous trompez. La Ville a perdu dans beaucoup de dossiers.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Une fois de plus, je n'ai pas de date pour le retour du site propre !

- *L'incident est clos.*

U zegt dat bus 71 weer een eigen bedding zal krijgen vanaf het begin van de voetgangerszone.

Ik stel vast dat de stad Brussel niet het belang van de inwoners, noch dat van het gewest of van de handelaars voor ogen heeft, maar toch vaak de bovenhand haalt

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *U vergist zich. In veel kwesties heeft de stad het onderspit gedolven.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Eens te meer kunt u echter geen datum geven voor de herinvoering van de busbaan!*

- *Het incident is gesloten.*