



**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 8 JANVIER 2018**

**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 8 JANUARI 2018**

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

INTERPELLATION	4
Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	4
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le feu vert de la commission de concertation pour l'avenue du Port".	
Discussion – Orateurs :	6
M. Hasan Koyuncu (PS)	
M. Bruno De Lille (Groen)	
M. Pascal Smet, ministre	
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
M. Vincent De Wolf (MR)	
QUESTIONS ORALES	
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	16
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la gestion des feux de circulation à Bruxelles".	
Question orale de M. Hamza Fassi-Fihri	20
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le préavis de grève déposé par la fédération belge des taxis".	

INHOUD

INTERPELLATIE	4
Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	4
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het groene licht van de overlegcommissie voor de Havenlaan".	
Bespreking – Sprekers:	6
De heer Hasan Koyuncu (PS)	
De heer Bruno De Lille (Groen)	
De heer Pascal Smet, minister	
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
De heer Vincent De Wolf (MR)	
MONDELINGE VRAGEN	
Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	16
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het beheer van de verkeerslichten in Brussel".	
Mondelinge vraag van de heer Hamza Fassi-Fihri	20
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de stakingsaanzegging van de Belgische federatie van de taxi's".	

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

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Van Goidsenhoven.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le feu vert de la commission de concertation pour l'avenue du Port".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le feuillet de l'avenue du Port semble avoir pris une orientation définitive. En effet, un avis favorable vient d'être donné par la commission de concertation sur la quatrième demande de permis. "Enfin", serait-on tenté de dire ! En effet, en 2007 déjà, un projet avait été proposé pour l'aménagement de cette avenue, qui reste un axe situé dans une zone d'activités portuaires, logistiques et industrielles.

La nouvelle mouture du projet d'aménagement semble ignorer les suggestions proposées, visant à accroître la fluidité du trafic, la possibilité de parking le long de cet axe important, et ainsi, la sécurité, tant pour les véhicules que pour les cyclistes.

Nous déplorons néanmoins une absence d'écoute à l'égard de différents secteurs, y compris les entreprises situées en bordure de l'avenue du Port. La rive gauche du canal est occupée par des entreprises qui développent leurs activités en procédant à des approvisionnements et redistributions, entraînant un charroi entrant et

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Goidsenhoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het groene licht van de overlegcommissie voor de Havenlaan".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Er komt eindelijk schot in de zaak rond de Havenlaan, want de overlegcommissie gaf een gunstig advies voor de vierde vergunningsaanvraag. In 2007 al werd er een voorstel ingediend voor de heraanleg van de laan.*

Het lijkt erop dat in de nieuwe versie van het plan voor de heraanleg de voorstellen voor een betere verkeersdoorstroming, parkeerplaatsen langs de laan en meer veiligheid voor zowel auto's als fietsers, werden genegeerd.

Ik betreuf het dat bij het uitwerken van dat plan de verschillende sectoren, waaronder de bedrijven die aan de Havenlaan gevestigd zijn, niet werden gehoord. Op de linkeroever van het kanaal zitten ondernemingen die goederen laten leveren en ze dan verder verdelen, waardoor er in die zone veel vrachtverkeer is, met name rond het Vergotedok.

Is het een goed idee om aan die zijde van het kanaal een fietspad in twee richtingen aan te leggen? Waarom wilt u absoluut twee rijstroken minder tussen het Saincteletteplein en de

sortant de cette zone, plus particulièrement du bassin Vergote.

L'aménagement d'une double piste cyclable de ce côté du canal est-il réellement un bon choix ? Pourquoi cette obstination à vouloir supprimer deux bandes de circulation entre la place Saintelette et la rue Picard ? Pourquoi renoncer à des places de parking, alors que la largeur de l'avenue permet de maintenir du stationnement ?

Il est indéniable que l'avenue du Port draine un trafic non négligeable de véhicules de livraison, qui approvisionnent les installations situées dans la zone portuaire. La réduction de la fluidité sur cet axe constitue un frein supplémentaire au développement des activités installées dans la zone du canal.

Comme il est question de la construction de la passerelle Picard et de l'aménagement d'un parc au quai des Matériaux, nous aimerions connaître le calendrier d'exécution et de coordination de ces différents chantiers, afin de ne pas créer de problèmes d'accessibilité dans une autre partie de la Région.

Sans vouloir verser dans une certaine nostalgie, la volonté de remplacer les pavés de l'avenue du Port par de l'asphalte reste une décision que l'on peut regretter. Il faut aussi déplorer que les avis remis par la communauté portuaire de Bruxelles n'aient trouvé aucun écho, alors que les entreprises installées à l'avenue du Port ont pour priorité de pouvoir exercer leurs activités dans des conditions de sécurité optimales, ce qui n'est pas le cas avec l'aménagement prévu de la double piste cyclable du côté du canal.

En conséquence, je souhaiterais vous poser quatre questions précises.

Pour la zone située entre la place Saintelette et la rue Picard, qu'est-ce qui justifie sa réduction à deux bandes de circulation, ce qui risque d'augmenter les encombrements sur cette portion de voirie ?

Pourquoi supprimer des places de parking, alors que les activités logistiques, de distribution et de type industriel seront pénalisées par l'absence de stationnement en suffisance ?

Pourquoi maintenir l'idée d'aménager une piste

Picardstraat? Waarom wilt u minder parkeerplaatsen, terwijl parkeren langs de hele laan mogelijk is?

Er rijden over de Havenlaan zeer veel voertuigen die leveren bij de omliggende bedrijven. Als het verkeer daar wordt gestremd, vormt dat een bijkomende rem op de ontwikkeling van de activiteiten in de kanaalzone.

Kunt u ons de planning voor de uitvoering en de coördinatie van de werken aan de voetgangersbrug en het park bezorgen? Het is immers belangrijk dat die werken elders in het gewest geen problemen met de toegankelijkheid veroorzaken.

Ik wil niet nostalgisch doen, maar ik blijf het betreuren dat de kasseien op de Havenlaan door asfalt worden vervangen. Ook betreuenswaardig is dat het advies van de Brusselse Havengemeenschap genegeerd werd. De bedrijven langs de Havenlaan moeten in de eerste plaats in alle veiligheid hun activiteit kunnen uitoefenen, wat met een fietspad in twee richtingen niet het geval is.

Waarom wilt u tussen het Sainteletteplein en de Picardstraat de Havenlaan op twee rijstroken brengen, waardoor het risico op files daar toeneemt?

Waarom wilt u parkeerplaatsen schrappen? Ook daar zullen vooral de omliggende bedrijven onder lijden.

Waarom blijft u bij het idee van een fietspad in twee richtingen, terwijl alle betrokkenen wijzen op de gevaarlijke situatie die daardoor ontstaat?

In welke mate hield u rekening met de adviezen van de Brusselse Havengemeenschap?

cyclable bidirectionnelle du côté du canal, alors que la communauté portuaire et les entreprises n'ont pas cessé d'attirer l'attention sur les conséquences dangereuses de ce projet ?

Enfin, dans quelle mesure les avis émis par la communauté portuaire de Bruxelles ont-ils été pris en considération ?

Discussion

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

M. Hasan Koyuncu (PS).- Nous prenons acte de la disparition des pavés de porphyre ultrarésistants à haute valeur patrimoniale. Malgré l'aménagement de pistes cyclables confortables et la volonté d'apaiser le trafic, nous déplorons que ces pavés terminent comme remblais, alors que certains marchés publics de pavement recourent à des pavés importés de Chine.

Dans un souci d'économie circulaire et de valorisation de ce que certains pourraient malheureusement considérer comme des déchets, il serait pourtant salutaire de veiller à ce que ce patrimoine ne disparaisse pas. Le réemploi mériterait d'être fortement encouragé en Région bruxelloise.

Qu'est-il prévu pour l'avenir de ces pavés de porphyre, une fois arrachés ? Des contacts ont-ils, par exemple, été pris avec Brulocalis en vue de les mettre à disposition des communes ? Elles pourraient repaver certaines de leurs voiries, aménager des coussins berlinois ou utiliser ces pavés pour des emplacements de stationnement, comme l'ont déjà fait certaines d'entre elles.

La Région s'est-elle fixé un objectif quantitatif de réutilisation ? Si oui, quel est-il ? Des garanties seront-elles prises pour que ces pavés ne finissent pas comme déchets ? Si oui, lesquelles ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *La saga de l'avenue du Port n'est pas encore terminée et ses derniers rebondissements sont préoccupants.*

Bespreking

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

De heer Hasan Koyuncu (PS) *(in het Frans)*.- *Het is jammer dat de kasseien op de Havenlaan zullen verdwijnen en als ophogingsmateriaal zullen worden gebruikt, terwijl voor andere overheidsopdrachten kasseien uit China worden ingevoerd. In het kader van de kringloopstrategie zouden we hergebruik moeten aanmoedigen in het Brussels Gewest.*

Wat zal er met de kasseien gebeuren? Hebt u bijvoorbeeld contact opgenomen met Brulocalis om ze ter beschikking te stellen van de gemeenten, die ze kunnen gebruiken voor bestrating of parkeerplaatsen?

Heeft het gewest een hergebruikdoelstelling vastgesteld? Hoe zult u ervoor zorgen dat de kasseien niet als afval eindigen?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De saga van de Havenlaan is nog niet afgelopen. Wij zijn bezorgd over de recente strubbelingen. Sommigen

Certains préfèrent les pavés, d'autres exigent plus de places de stationnement. En réalité, ils se fourvoient tous.

Durant la commission de concertation, il est apparu que la Direction de l'urbanisme (DU), citydev.brussels et Bruxelles Environnement sont enfin sur la même longueur d'onde.

Des places de stationnement supplémentaires ne peuvent être envisagées que dans les zones actuellement prévues pour le trafic automobile. Cela ne peut se faire au détriment des autres usagers de la route.

Quelle est la position du gouvernement à cet égard ?

Je ne suis pas un adepte des pavés, certainement pas sur les trottoirs et les pistes cyclables. J'aimerais cependant comprendre la décision de justice qui a apparemment suspendu le permis d'urbanisme parce que vous n'avez pas motivé votre décision de ne pas préserver les pavés.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je pense que la personne qui vous a demandé de poser votre question ne vous a pas donné toutes les informations correctes.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Ce n'est pas la première fois que je vous interpelle sur ce sujet.

M. Pascal Smet, ministre.- Justement : nous vous avons déjà donné des réponses et maintenant, vous insistez, qui plus est sur des bases inexactes.

verkiezen nu toch kasseien en anderen eisen meer parkeergelegenheid. Zij vergissen zich echter allebei.

Tijdens de overlegcommissie bleek dat de Directie Stedenbouw (DS), citydev.brussels en Leefmilieu Brussel eindelijk op dezelfde lijn zitten als het gewest. Dat is positief. Vroeger was dat niet zo, wat toch wat onlogisch was. Op die manier keurde het gewest immers verschillende teksten goed die achtereenvolgens bepaalden dat voetgangers en fietsers, het openbaar vervoer of het privévervoer prioritair moesten zijn.

Het kan niet door de beugel dat fietspaden en bomen moeten wijken voor parkeerplaatsen of dat voetpaden ten behoeve van parkeerruimte worden ingeperkt. De parkeerplaatsen herverdelen is wel een mogelijkheid. Als er extra parkeerplaatsen komen, dan kan dat alleen in die zones die momenteel voor het autoverkeer zijn voorzien. Dat mag niet ten koste van de andere weggebruikers gaan.

Wat is het standpunt van de regering daarover?

Zoals u weet, ben ik geen liefhebber van kasseien. Op de rijbaan zijn ze eventueel nog een optie, maar niet op voet- en fietspaden. Hoe is het mogelijk dat het feit dat u geen kasseien aanlegt, aanleiding kan zijn voor het opschorten van de bouwvergunning, terwijl die kasseien niet eens beschermd waren? Dat u niet uitgelegd zou hebben waarom u daar liever geen kasseien wilt, blijkt nu de reden te zijn voor de opschorting. Ik begrijp die beslissing van de rechter niet en wil daar graag meer uitleg over.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik denk dat de persoon die u heeft gevraagd om de vraag te stellen, u niet de correcte informatie heeft gegeven.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Het is niet de eerste keer dat ik u over dit dossier interpelleer.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb al geantwoord, maar u blijft mij interpellieren en bovendien op basis van foute informatie.*

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je reconnais que je suis très attentif au fait que les entreprises puissent continuer à fonctionner dans cette Région. Cela ne veut pas dire que je suis en service commandé.

M. Pascal Smet, ministre.- J'y suis également attentif et je suis tout à fait d'accord avec vous, mais je pense aussi qu'il y a, à Bruxelles, une nouvelle génération d'entrepreneurs qui a bien compris l'enjeu de la mobilité. C'est peut-être une question générationnelle !

Concernant la réduction à deux bandes de circulation de l'avenue du Port entre la place Saintelette et la rue Picard, j'ai mené durant ma première législature comme ministre de l'Infrastructure un grand combat pour que cette zone soit intégrée dans le tissu urbain. Je ne sais pas si vous vous en souvenez, car les gens ont la mémoire courte, mais il y a eu à ce sujet un grand débat avec le Port, ainsi qu'avec certains responsables politiques.

J'ai toujours dit que la partie située entre la place Saintelette et la rue Picard n'était plus industrielle, mais faisait désormais partie du tissu urbain. C'est la raison pour laquelle nous allons y aménager un parc. Du logement va en outre être construit dans cette zone. Le projet de M. Van Severen, notamment, consiste à détruire des bureaux pour les remplacer par du logement.

Actuellement, dans la hiérarchie des voiries, l'avenue du Port est une voirie interquartiers. Une partie de celle-ci n'est plus concernée par des activités industrielles. Il n'est donc pas nécessaire d'y maintenir une voirie large pour les girations des camions. De plus, la fluidité du trafic et le risque d'encombrement concernent fort peu le nombre de bandes en section et sont essentiellement déterminés par les carrefours et le nombre de bandes de présélection.

Par exemple, au carrefour Saintelette, une bande de présélection sera ajoutée afin de garantir un bon écoulement du trafic.

Savez-vous, M. Van Goidsenhoven, que l'avenue du Port est totalement surdimensionnée, en particulier entre Saintelette et Picard ? En effet, on y dénombre beaucoup moins de véhicules - 631 - que sur la partie nord, où circulent 1.038

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ik wil dat de bedrijven kunnen overleven in het Brussels Gewest, maar dat wil niet zeggen dat ik hun loonslaaf ben.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ben het met u eens, maar ik denk dat de nieuwe generatie ondernemers het belang van de mobiliteit heeft begrepen.*

Ik heb er altijd voor gepleit om het deel van de Havenlaan tussen de Picardstraat en het Sainteletteplein in het stadsweefsel te integreren. Het gaat immers niet langer om een industriële zone. Dat is de reden waarom we een park zullen aanleggen en kantoren zullen vervangen door woningen.

Volgens de hiërarchie der wegen is de Havenlaan nu een interwijkweg. Op een deel ervan zijn er geen industriële activiteiten meer. Het is dus niet nodig om een brede weg te behouden waar vrachtwagens kunnen draaien. De doorstroming van het verkeer wordt overigens niet zozeer bepaald door het aantal rijstroken, maar door de kruispunten en het aantal voorsorteerstroken.

Zo komt er aan het Saintelettekruispunt een voorsorteerstrook bij om een vlotte doorstroming van het verkeer te waarborgen.

De Havenlaan is totaal oversized, in het bijzonder tussen Picard en Saintelette. In dat deel passeren slechts 631 auto's per uur en per richting, wat heel wat minder is dan in het noordelijk deel (1.038 auto's) en heel wat minder dan de capaciteit van een rijstrook (800 tot 1.000 auto's per uur).

Er zijn twee opties: ofwel kiezen we voor een stadssnelweg in een wijk met een park, woningen en Tour & Taxis, ofwel kiezen we ervoor om het karakter van de verschillende wijken te behouden en de weg tussen Picard en Saintelette te versmallen. De regering heeft voor die laatste optie gekozen, maar wel het kruispunt verbreed.

Er komt ook een studie over de herinrichting van de zone IJzer-Saintelette.

Naast het park en extra woningen zullen er ook horecazaken komen. De ruimte voor de auto moet dus worden verminderd, vooral omdat die nu al

véhicules par heure et par direction. C'est très inférieur à la capacité d'une bande de circulation, sur laquelle peuvent transiter de 800 à 1.000 voitures par heure.

Face à cette situation, deux options sont possibles : soit vous plaidez en faveur du développement d'une autoroute urbaine dans un quartier qui comporte un parc, des logements et Tour & Taxis. Une partie de votre mouvement est attachée à cette idée d'autoroute urbaine ; soit, au contraire, vous choisissez de respecter le caractère des différents quartiers, en évaluant précisément les besoins et en opérant un rétrécissement des voiries entre Picard et Saintelette. C'est ce que le gouvernement et moi-même avons décidé de faire, en élargissant cependant le carrefour.

Je rappelle en outre qu'avec le réaménagement programmé aux alentours du canal durant la prochaine législature, une étude se penchera sur la rénovation de la zone Yser-Saintelette.

Encore une fois, outre le parc et les logements à venir, de l'horeca est prévu dans les nouveaux bâtiments. Par conséquent, il faudra moins de places pour les voitures qui ne sont même pas nécessaires aujourd'hui et donc pas à prévoir. En outre, la réduction de cette voirie à deux fois une bande permet d'aménager des trottoirs et pistes cyclables très confortables, d'avoir des zones plantées d'arbres de bonne dimension et de créer un espace agréable en prolongation directe de celui du parc, qui fait office de tampon entre la voirie et le parc.

Des traversées piétonnes et cyclistes seront aménagées entre les quartiers de Molenbeek-Saint-Jean et le parc pour sécuriser les traversées aux rues attenantes, Ulens et Van Meyel. Celles-ci peuvent être aménagées sans feux dès lors qu'il s'agit de ne traverser qu'une bande dans chaque sens. Si l'aménagement devait être revu avec plusieurs bandes par sens, ces traversées devraient être réglées avec des feux, ce qui serait pénalisant pour la fluidité du trafic. Au final, les piétons et les cyclistes sont donc vraiment favorisés.

Concernant la deuxième question et les places de parking, vous savez qu'il n'y a pas vraiment de riverains habitant l'avenue du Port. Nous nous sommes basés sur la demande légitime de parking dans l'avenue. Comme il y a peu de contrôle,

niet nodig is. Bovendien kunnen we dankzij de versmalling van de laan comfortabele voet- en fietspaden aanleggen, bomen aanplanten en een aangename ruimte creëren in het verlengde van het park.

Er komen oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de Ulensstraat en de Van Meyelstraat. Daarvoor zijn geen lichten nodig, omdat er nog maar een rijstrook in elke richting moet worden overgestoken.

Er wonen niet veel mensen aan de Havenlaan. Aangezien er maar weinig controle is, worden de huidige parkeerplaatsen vooral voor langparkeren gebruikt door mensen die de parking van Tour & Taxis niet willen betalen. Brussel-Stad zou de controle misschien moeten opdrijven. Dat zou ook geld in het laatje brengen.

De Havenlaan kan niet alle parkeerdruk van Tour & Taxis of andere straten opvangen.

We hebben in enkele parkeerplaatsen voorzien, maar de fietspaden blijven behouden.

De parkeerplaatsen aan de Havenlaan worden momenteel ook vaak door vrachtwagens gebruikt, wat niet alleen illegaal is, maar ook een aantal problemen met zich meebrengt. Zo vermindert die muur van vrachtwagens de zichtbaarheid van de voetgangers en fietsers, vooral voor voertuigen die de bedrijfsterreinen oprijden. Bovendien zien we vaak sluikstorten aan de voet van de bomen langs de geparkeerde vrachtwagen.

Daarom zullen we het parkeren van vrachtwagens langs de Havenlaan verbieden en een alternatief voorstellen aan de Vilvoordselaan. Voor het overige is het aan Brussel-Stad om ervoor te zorgen dat de politie regelmatig controles uitvoert, de vrachtwagens die in overtreding zijn bekeurt en desnoods laat wegtakelen.

Uw vraag over de aanleg van een fietspad in twee richtingen vind ik gewaagd. Het Brussels Gewest heeft immers dringend meer fietspaden nodig, vooral op de grote assen die het gewest in en uit lopen.

Brussel moet keuzes maken en dat is wat ik in dit geval doe. Het is niet mijn stijl om op papier iedereen tevreden te proberen houden en in de

L'avenue est utilisée comme parking pour se garer trop longtemps ou pour les gens qui ne veulent pas payer le parking de Tour & Taxis. L'échevine du stationnement à la Ville de Bruxelles, Marion Lemesre, pourrait peut-être davantage contrôler cette zone. Cela rapporterait d'ailleurs de l'argent.

L'avenue du Port ne peut pas assumer les demandes de parking du site de Tour & Taxis ou d'autres rues.

Nous avons effectivement prévu un peu de stationnement, contrairement à la demande initiale. Quelques places de stationnement supplémentaires ont été ajoutées à la demande de la Ville de Bruxelles, mais les pistes cyclables sont maintenues.

Concernant le manque de place, nous devons faire des choix entre les trottoirs plus larges, les pistes cyclables, les bandes bus et celles pour les voitures, les zones de stationnement, les zones tampons et les arbres. Par conséquent, il faut réduire le nombre de places de parking.

Le stationnement des camions est, quant à lui, à réorganiser. L'avenue du Port comporte en effet actuellement des emplacements de stationnement qui sont utilisés par des camions pour du stationnement sauvage. Une partie de ce stationnement est illégitime et une autre sera reportée à l'intérieur des sites des industries portuaires.

En effet, le stationnement actuel des camions dans l'avenue du Port pose plusieurs problèmes. D'une part, les piétons et cyclistes sont séparés de la voirie par un mur de camions, ce qui est insécurisant. Les véhicules en stationnement masquent les cyclistes pour les véhicules entrant dans les sites des entreprises portuaires. D'autre part, des dépôts clandestins sont fréquemment constatés sur les bandes vertes plantées d'arbres, qui longent les zones de stationnement pour camions.

Tenant compte de cela, le stationnement des camions dans l'avenue du Port est supprimé et nous proposons une alternative dans l'avenue de Vilvorde. Pour le surplus, il revient à la Ville de Bruxelles de veiller à ce que la police procède à des contrôles réguliers, verbalise les camions en infraction et les fasse enlever si nécessaire. C'est la

praktijk niets te doen.

Ik koos dus voor een fietspad in twee richtingen aan de zijde van het kanaal en een fietspad in één richting aan de kant van Tour & Taxis. Het tweerichtingsfietspad maakt deel uit van de gewestelijke fietsroute (GFR) kanaal, die door het hele gewest loopt en waarop de rest van het gewestelijke fietsnetwerk aansluit. Als dat fietspad aan de andere kant van de Havenlaan komt, is dat sterk in het nadeel van de fietsers. Het lost bovendien niet alle problemen op.

tâche de la Ville de Bruxelles.

Votre troisième question concernant l'aménagement d'une piste bidirectionnelle du côté du canal est audacieuse. Aujourd'hui, il faut des pistes cyclables à Bruxelles, surtout sur les grands axes de pénétration, où il y a de la place.

On ne peut pas dire que nous sommes impuissants face à la pression automobile et qu'il faut d'abord développer des alternatives d'une part, et que le vélo est attractif mais que nous manquons de pistes cyclables de l'autre. C'est l'un ou l'autre. Nous devons faire des choix et c'est ce que nous faisons, car le temps est venu de faire des choix pour Bruxelles. Il ne faut pas chercher à contenter tout le monde sur le papier pour ne pas agir dans la réalité.

Des choix doivent être opérés et c'est ainsi que nous avons choisi d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle du côté du canal, ainsi qu'une piste cyclable unidirectionnelle du côté de Tour & Taxis. En effet, cette piste bidirectionnelle fait partie de l'itinéraire cyclable régional (ICR) canal, qui traverse toute la Région et constitue la colonne vertébrale du réseau cyclable régional. Déplacer cette piste bidirectionnelle de l'autre côté de l'avenue du Port serait très pénalisant pour les cyclistes et ne résoudrait pas tous les problèmes.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- En quoi est-ce pénalisant ?

M. Pascal Smet, ministre.- Cela démontre que vous ne roulez pas assez à vélo. Les cyclistes devraient en effet sans cesse changer de direction et traverser. Or, ils savent qu'il est important de pouvoir continuer dans une direction sans avoir à slalomer, s'arrêter ou ralentir continuellement. Il faut donc privilégier une piste cyclable droite.

(Remarques de M. De Lille)

Je trouve audacieux que vous disiez que nous n'avons pas tenu compte de l'avis de la communauté portuaire. Mes collaborateurs et moi-même avons beaucoup échangé avec ses représentants et ils étaient d'accord avec les plans, même si ceux-ci n'ont pas fait l'unanimité, étant donné que la communauté portuaire est fort nombreuse.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Waarom is dat nadelig voor de fietsers?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik merk dat u niet vaak fietst. Fietsers zouden voortdurend moeten oversteken. Het is belangrijk dat ze kunnen doorfietsen en daarvoor heb je een doorlopend fietspad nodig.*

(Opmerkingen van de heer De Lille)

U durft wel als u zegt dat ik geen rekening houd met het advies van de havengemeenschap. Ik heb vaak met haar vertegenwoordigers overlegd. Zij waren het eens met de plannen, al was er geen sprake van unanimité onder de vele leden.

Uiteraard zullen zowel fietsers als vrachtwagenbestuurders goed moeten uitkijken. Er komen in elk geval duidelijke wegmarkeringen, die waar nodig met ledlampen verlicht worden. Dat liet ik al testen aan de oversteekplaats voor

Cela me fait penser aux discussions concernant l'avenue Franklin Roosevelt. Les ambassadeurs sont venus se plaindre, affirmant que l'aménagement d'une piste cyclable dans cette avenue provoquerait des embouteillages lorsque les ambassades organisent des réceptions. Les voitures et camions devraient en effet laisser passer les cyclistes avant de pouvoir pénétrer dans l'enceinte de l'ambassade.

Certes, les cyclistes tout comme les chauffeurs de poids lourds et les automobilistes, devront se montrer vigilants. Le cas échéant, nous apposerons un beau marquage, au besoin illuminé par des lampes LED. Nous pouvons envisager toutes sortes d'aménagements. Nous avons réalisé un test de ce genre à la Porte de Flandre pour la traversée des piétons.

Je suis disposé à prendre des dispositions en ce sens et la communauté portuaire soutient toute initiative à cet effet. Il est faux de dire que nous n'avons pas abordé cet aspect avec elle. Certains membres de la communauté portuaire ont proposé de construire une passerelle au-dessus de l'avenue du Port, que les cyclistes emprunteraient pour éviter les portes cochères. Ce n'est pas possible !

La coexistence des automobilistes et des cyclistes est primordiale dans cette Région. On ne peut pas tenir deux discours : prétendre d'un côté que l'aménagement de pistes cyclables est une belle avancée, et soutenir de l'autre qu'il faut garantir la mobilité pour les voitures. Cela revient à tourner en rond. Il faut opérer des choix et les nombreux Bruxellois que je rencontre sont en faveur de pistes cyclables.

Voyagez un peu ! Regardez ce que font les autres villes, en Europe comme en Amérique : elles prennent aujourd'hui ce genre d'options et deviennent beaucoup plus viables. Le drame de Bruxelles, c'est de n'avoir jamais osé faire ce choix. Nous en payons le prix, avec des voitures partout et une mauvaise qualité de vie. Mais les choses sont en train de changer.

Le stationnement aux abords des entrées cochères a été supprimé, ce qui améliore grandement la visibilité réciproque des camions et des vélos. Les sections de la piste cyclable croisant les entrées cochères seront réalisées en béton de couleur rouge pour attirer l'attention sur la zone de conflit

voetgangers aan de Vlaamsepoort.

Ik ben bereid om de nodige maatregelen te nemen en ik heb daarvoor de steun van de havengemeenschap. Sommige van haar leden stelden zelfs voor om een fietsersbrug boven de Havenlaan te bouwen, zodat de fietsers niet langs hun inritten moeten. Dat is echter niet mogelijk.

Autorijden en fietsen moeten allebei mogelijk zijn in Brussel, maar het gaat niet op om te beweren dat de aanleg van fietspaden een mooie vooruitgang vormt en tegelijkertijd te stellen dat de mobiliteit voor de auto's gegarandeerd moet zijn. Er moeten keuzes worden gemaakt en de vele Brusselaars waar ik weleens mee praat, willen meer fietspaden.

Ga eens kijken wat er in het buitenland gebeurt: steden die dergelijke keuzes maken, worden veel leefbaarder. Het drama van Brussel is dat hier niemand ooit keuzes heeft durven maken. Daar betalen we nu voor, met een stad vol auto's en een lamentabele levenskwaliteit. Dat zal echter veranderen.

Parkeren naast de inritten mag niet langer, waardoor zowel vrachtwagenbestuurders als fietsers een beter zicht hebben. De stukken fietspad voor de inritten worden aangelegd in rood beton, zodat meteen duidelijk is waar weggebruikers met elkaar in conflict kunnen komen. Er komen ook pictogrammen om vrachtwagenbestuurders erop te wijzen dat fietsers daar in twee richtingen mogen rijden.

Brussel Mobiliteit weigert gewoonlijk om spiegels aan te brengen, maar op de Havenlaan komen die spiegels er wel. Indien nodig kan een dikke laag verf die trillingen veroorzaakt op het fietspad ter hoogte van inritten worden aangebracht om fietsers te waarschuwen dat ze een gevaarlijke zone naderen. Ook in de grond ingewerkte ledverlichting is een mogelijkheid.

Langs de Havenlaan liggen een industriële zone en een stedelijke zone. Vandaag rijden de fietsers in de dode hoek van de vrachtwagens en zijn ze slecht zichtbaar voor voertuigen die van een bedrijventerrein af rijden. In het plan voor de heraanleg ligt het fietspad ongeveer vijf meter van de uitritten af, waardoor het risico op een aanrijding sterk vermindert.

potentiel. Des logos seront imprimés pour signaler aux camions le passage de cyclistes dans les deux sens.

Alors que Bruxelles Mobilité refuse généralement la pose de miroirs, une exception sera faite afin que les demandes de pose de miroirs des entreprises portuaires soient reçues favorablement. Si nécessaire, des bandes épaisses de peinture provoquant un effet vibrant seront placées sur la piste cyclable aux abords des entrées cochères, afin d'envoyer un signal non visuel aux cyclistes, les avertissant de l'approche de la zone sensible. D'autres solutions sont envisageables, comme l'intégration de LED sur le sol.

L'avenue du Port comporte une partie industrielle et une partie urbaine. Les cyclistes se trouvent aujourd'hui dans l'angle mort des véhicules entrants et sont peu visibles pour les véhicules sortants qui débouchent directement sur l'espace cycliste. Notre projet éloigne d'environ cinq mètres les cyclistes des sorties de véhicules, ce qui réduit considérablement le risque.

Nous sommes arrivés à un projet équilibré, à la fois bon pour les automobilistes, les cyclistes, les piétons et, à terme, les bus de la STIB. Dès lors, il serait temps que nous commencions le réaménagement de l'avenue du Port. Cela devient une sorte de saga bruxelloise, comme celle de la place Jourdan : on en parle depuis environ vingt ans !

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

M. Vincent De Wolf (MR).- M. Smet, votre attitude est assez incorrecte, mais nous n'allons pas polémiquer.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Essayons de rester corrects, même si le ton que vous employez est parfois...

M. Vincent De Wolf (MR).- Systématiquement, quand vous êtes interpellé, vous vous en prenez aux parlementaires, en disant qu'ils doivent rouler à vélo ou voyager ! Ce n'est pas une façon de se comporter ! Vous m'interpellez sur la place Jourdan, alors que ce n'est ni le débat, ni à l'ordre du jour. C'est totalement incorrect, d'autant que

Dit is een uitgebalanceerd ontwerp, dat voor iedereen goed is. Het wordt dan ook hoog tijd om met de heraanleg van de Havenlaan te starten, want het begint stilaan te lijken op een Brusselse saga, net zoals met het Jourdanplein het geval is: daar praten we al twintig jaar over!

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Uw houding is behoorlijk fout, mijnheer Smet, maar ik wil niet polemiseren.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *We proberen correct te blijven, ook al is uw toon soms ...*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Als u een interpellatie krijgt, komt u de parlementsleden steevast vertellen dat ze meer moeten fietsen en reizen! U begint over het Jourdanplein, terwijl dat helemaal niet aan de orde is. U weet maar al te goed dat de gemeente Etterbeek niet de bouwheer is!*

vous savez très bien que nous ne sommes pas le maître d'ouvrage.

(Remarques de M. Smet)

On a vu dernièrement que vous devriez peut-être faire attention à la façon dont vous utilisez l'humour.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Manifestement, on ne tire pas de conclusions d'un certain nombre de choses. Je ne viens pas ici pour m'entendre répondre que je dois voyager. Je suis un parlementaire, je représente des électeurs, peut-être même davantage que vous.

(Remarques de M. Smet)

Et ces électeurs doivent être respectés ! Je commence à en avoir assez d'être traité ici comme un larbin. Vous avez à me parler comme à un représentant de la population et non comme à un vulgaire va-nu-pieds ou comme à un innocent né de la dernière pluie ! J'en ai assez du ton que vous employez à l'égard des parlementaires. Je ne vous ai jamais manqué de respect et j'en attends un minimum de votre part.

Concernant les places de parking - puisque je connais un peu les lieux et que je ne suis pas ici pour ânonner l'une ou l'autre chose -, si je ne m'abuse, la zone en question est en zone bleue, en tout cas sur l'avenue. Quant aux difficultés que vous pouvez avoir avec l'échevine de la Mobilité de la Ville de Bruxelles, je pense que vous ne rapprocherez pas les points de vue en gardant un ton purement agressif et volontairement vexant.

De mon côté, j'essaie de rapprocher les uns et les autres, car c'est aussi comme cela que l'on fait avancer la ville. J'ai voyagé et j'ai été voir un certain nombre de choses qui se passent ailleurs. S'il y a un modèle auquel on ferait bien de se référer davantage à Bruxelles, c'est celui d'une ville concertée, au lieu de cette volonté de conflit et de cette manière d'infliger des vexations en distribuant bons et mauvais points.

L'inquiétude du secteur économique est légitime et il faut pouvoir l'entendre. Il n'est parfois écouté que très tardivement lors de la définition des projets. Peut-être qu'un certain nombre d'activités n'ont

(Opmerkingen van de heer Smet)

We stelden onlangs nog vast dat u moet opletten met uw grappen.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *U wilt uit bepaalde zaken duidelijk geen conclusies trekken. Ik zit hier niet om u te horen zeggen dat ik op reis moet gaan. Ik vertegenwoordig in dit parlement de kiezers, misschien zelfs wel meer dan u.*

(Opmerkingen van de heer Smet)

We moeten respect hebben voor die kiezers! Ik heb genoeg van uw neerbuigende gedoe, het wordt tijd dat u mij aanspreekt als een volksvertegenwoordiger. Ik verwacht een minimum aan respect.

De parkeerplaatsen op de Havenlaan vallen in een blauwe parkeerzone. U zult moeten overleggen met de schepen van Mobiliteit van de stad Brussel. Als u agressief en onaangenaam uit de hoek blijft komen, wordt het moeilijk om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen.

Zelf probeer ik verschillende standpunten te verzoenen. Alleen zo kan de stad op een positieve manier evolueren. Ik reis weleens en dan zie ik wat er in het buitenland zoal gebeurt. Welnu, in Brussel moeten we wat vaker een overlegmodel hanteren, in plaats van altijd in conflict te willen gaan.

De economische sector maakt zich terecht zorgen en daar moet u aandacht voor hebben. Bij dergelijke plannen wordt met de sector gewoonlijk pas heel laat overlegd. Misschien zijn er activiteiten die moeten verdwijnen uit de haven, maar dan moet u ook zo eerlijk zijn om dat te zeggen.

Ik begrijp dat u zaken zoals het wildparkeren wilt aanpakken. Ik begrijp echter ook dat vrachtwagenchauffeurs soms even moeten wachten tot de opslagplaatsen open zijn. Dat hoort nu eenmaal bij een economische activiteit. Als de overlast te groot wordt, moet u de bedrijven

plus rien à faire autour du port, mais il faut alors avoir l'honnêteté de leur dire d'aller voir ailleurs parce que la ville se développe et n'a peut-être plus besoin d'elles. Cela peut être entendu, mais encore faut-il l'exprimer.

J'entends vos arguments, comme celui du stationnement sauvage de camions. J'entends cependant aussi les entreprises justifier ce stationnement par le fait que les camions doivent attendre l'ouverture des entrepôts. C'est une réalité de l'activité économique qu'il faut aussi pouvoir entendre. Elle peut certes provoquer trop de nuisances, mais il faut alors donner le signal que ces entreprises ne sont plus les bienvenues là où elles sont aujourd'hui.

Quant à la piste bidirectionnelle, la communauté portuaire ne conteste pas ce projet, mais elle redoute les risques d'accident. Cette inquiétude n'est donc pas un signe d'hostilité de sa part et son expertise mérite d'être entendue sans être systématiquement tournée en ridicule.

Trop souvent, la nécessaire concertation n'a pas été portée au niveau adéquat. Dans un autre dossier que j'ai eu à traiter récemment en commission de concertation, celui du réaménagement du boulevard Simonet, j'ai eu affaire au contre-exemple de la concertation. La seule ligne de conduite était qu'il fallait avancer avec les moyens du bord.

Si on veut une véritable concertation, on peut tendre vers un réel partenariat. À l'inverse, si on veut être porteur d'une vision exclusive, toujours à remettre en question la bonne foi des partenaires, on entre dans une démarche purement conflictuelle. Je ressens dans votre chef, en particulier ces derniers mois, la volonté d'être toujours dans la vexation dès que des questions pourtant légitimes sont soulevées.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est faux ! Nous avons énormément consulté la communauté portuaire. Je me suis même rendu sur place et elle a donné son accord. Peut-être les différents acteurs ne sont-ils pas tous d'accord entre eux, mais il est faux de prétendre qu'il n'y a pas eu de concertation. Je peux vous en fournir toutes les dates.

duidelijk maken dat ze op die plaats niet langer gewenst zijn.

De havengemeente betwist het tweerichtingsfietspad niet, maar vreest voor meer ongevallen. Ze stelt zich dus niet vijandig op en u zou beter rekening houden met haar ervaring.

Al te vaak wordt het overleg niet op het juiste niveau gevoerd. Wie op overleg wil inzetten, moet naar een echt partnerschap streven. Wie echter zijn eigen visie wil opleggen en de goede trouw van zijn partners keer op keer in vraag stelt, eindigt met een conflictsituatie. Ik merk dat u zich de laatste maanden steevast opwindt wanneer u vragen krijgt voorgeschoteld die nochtans legitiem zijn.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat is niet waar! Ik heb bijzonder vaak met de havengemeenschap overlegd. Ik ben zelf tot daar gegaan en de havengemeenschap was het met de plannen eens. Dat geldt misschien niet voor alle spelers, maar het is een leugen dat er geen overleg plaatsvond.*

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

M. Hasan Koyuncu (PS).- Je n'ai pas eu de réponses à mes questions sur l'utilisation des pavés.

M. Pascal Smet, ministre.- Par la suite, les pavés seront réutilisés sur d'autres voiries.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je vous ai également posé une question sur les pavés.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Il convient de distinguer deux procédures distinctes. La procédure pour le permis d'urbanisme est en cours et celui-ci devrait être délivré prochainement.*

À côté de cela, il y a une procédure en cours au Conseil d'État sur la décision du gouvernement de ne pas préserver les pavés qui, semble-t-il, était insuffisamment motivée.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

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,

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

De heer Hasan Koyuncu (PS) *(in het Frans)*.- *Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag wat er met de kasseien zal gebeuren.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *De kasseien zullen voor andere wegen worden gebruikt.*

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ook ik had een vraag over die kasseien.

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn twee verschillende procedures. Ten eerste heb je de procedure voor de bouwvergunning. Die loopt, en ik verwacht dat ik de vergunning eerstdaags zal krijgen.

Daarnaast loopt er een procedure bij de Raad van State over een besluit van de regering om de kasseien niet te beschermen. Dat besluit was blijkbaar onvoldoende gemotiveerd. De minister-president, die daarvoor bevoegd is, moet dus een beter en uitgebreider gemotiveerd besluit formuleren.

De bouwvergunning en het niet-beschermen van de kasseien zijn twee totaal verschillende zaken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

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,

concernant "la gestion des feux de circulation à Bruxelles".

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je voulais vous interroger sur un sujet dont on parle encore assez peu à Bruxelles, mais qui est beaucoup moins neuf dans différentes villes, comme celle de New York par exemple. Il s'agit de l'allongement du temps de feu vert pour les cyclistes et les piétons, mais aussi de la diminution du temps d'attente entre les feux verts et ce, afin d'augmenter la fluidité du trafic des vélos et piétons, mais aussi d'éviter que certains usagers impatientes ne traversent au rouge.

En effet, il n'est pas rare de constater, sur les voiries régionales, des disparités parfois importantes de temps d'attente entre les voitures et les usagers faibles de la route. Cette problématique est donc non seulement une question de mobilité, mais aussi de sécurité routière.

Je voulais également aborder la question du manque de clarté de la fonction des boutons pour les piétons accrochés aux feux de circulation. En effet, dans de nombreux cas, on ne sait pas si leur usage est facultatif - et que, dès lors, ils ne servent qu'à accélérer le passage au feu vert - ou s'ils servent à commander purement et simplement le feu vert, sans quoi le feu reste au rouge de manière permanente pour les piétons.

Je connais votre sensibilité à l'idée de transformer Bruxelles en ville "pour les gens". J'ose donc imaginer que ces sujets doivent également vous intéresser. Je voulais donc savoir si une réflexion était en cours au sein de votre cabinet ou de votre administration sur ces différents sujets et si des projets pilotes ont déjà été entamés sur certains axes ? Dans l'affirmative, lesquels ?

Par ailleurs, j'aurais voulu savoir où nous en étions dans la mise en place de feux intelligents pour les voitures. À cet égard, la Région investit depuis plusieurs années dans la gestion intelligente des feux de circulation, via la mise en place d'une centrale de gestion des feux de circulation. Quel est le pourcentage de feux de circulation installés sur les voiries régionales qui sont aujourd'hui contrôlés par cette centrale ? Quelles sont les différentes

betreffende "het beheer van de verkeerslichten 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*):- *Ik wil u attent maken op een systeem dat nog niet heel bekend is in Brussel, maar wel al in andere steden zoals New York. In dat systeem krijgen fietsers en voetgangers langer groen licht, waardoor de wachttijd tussen twee groene lichten ook korter wordt. Dat bevordert de doorstroming en voorkomt dat ongeduldige fietsers bij rood licht oversteken.*

Op de gewestwegen is de wachttijd vaak veel langer voor zwakke weggebruikers dan voor auto's. Dat bevordert de mobiliteit en de verkeersveiligheid niet.

Een ander probleem betreft de voetgangersknoppen aan de verkeerslichten. In heel wat gevallen is het niet duidelijk of de knop facultatief is en dat hij er enkel voor zorgt dat het licht sneller groen wordt, dan wel of je alleen groen licht krijgt als je op de knop duwt.

U wilt van Brussel een stad maken voor de mensen. Denkt uw kabinet of uw administratie na over deze maatregelen? Komen er proefprojecten? Waar?

Hoe ver staat de invoering van slimme verkeerslichten voor auto's? Het gewest investeert al jaren in een slim beheer van de verkeerslichten via een centrale. Hoeveel verkeerslichten in het gewest worden via die centrale beheerd? Welke mogelijkheden biedt dit slim beheer?

In sommige landen grijpen de slimme verkeerslichten ook actief in op de verplaatsingswijze. In Groningen bijvoorbeeld is de wachttijd voor voetgangers en fietsers korter bij slechte weersomstandigheden. Hoe ver staat Brussel op dat vlak?

fonctionnalités permises par cette gestion intelligente ?

Dans certains pays, la gestion intelligente des feux concerne également les modes actifs de déplacement. Par exemple, à Groningen, le temps d'attente des cyclistes et des piétons diminue lorsque les conditions climatiques leur sont défavorables. Où en est-on à Bruxelles à cet égard ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - La volonté de tester de nouveaux types de feux en vue d'avantager certains usagers - particulièrement les piétons et cyclistes -, ou encore afin d'améliorer la sécurité routière est bien présente à Bruxelles. Elle est d'ailleurs l'un des objectifs du Plan d'action sécurité routière 2011-2020.

De nouveaux feux cyclo-piétons ont d'ailleurs déjà été testés et sont en cours d'introduction dans le Code de la route. C'est également le cas pour de nouveaux feux spécifiques pour les voies de tram. Les décompteurs de temps d'attente pour les piétons sont également en multiplication, avec la nouvelle possibilité d'intégrer l'impact des priorités données aux transports en commun sur le temps d'attente.

Un nouveau test de matérialisation du temps de dégagement pour les piétons est également à l'étude afin de réduire les conflits, particulièrement en cas de carrefour très large et de flux vireur important et rapide. Nous comptons également prévoir de manière beaucoup plus régulière le placement d'un feu clignotant pour attirer l'attention des conducteurs vireurs sur la présence de cyclistes et piétons en traversée, sous couvert d'une phase verte simultanée.

Parmi les boutons-poussoirs - d'ailleurs tous remplacés pour les rendre plus visibles -, certains sont indispensables pour obtenir le vert et d'autres permettent d'obtenir plus vite ou plus longtemps le vert. Dans tous les cas, le piéton souhaitant traverser a intérêt à appuyer. Il n'y a donc pas de raison, selon Bruxelles Mobilité, de rajouter une information à celle stipulant "appuyer ici". Une campagne d'information portant sur l'usage

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Nieuwe types van verkeerslichten uittesten ten gunste van bepaalde groepen weggebruikers of om de verkeersveiligheid te verhogen, is een punt van het actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020.*

We hebben overigens al nieuwe voetgangers- en fietserslichten getest, die in de Wegcode zullen worden opgenomen. Er komen ook nieuwe tramlichten. Voorts krijgen meer verkeerslichten een aftelsysteem voor voetgangers, waarbij sinds kort rekening kan worden gehouden met de impact van de voorrang van het openbaar vervoer op de wachttijd.

We zullen ook een test uitvoeren met betrekking tot de doorstroom van voetgangers om conflicten op grote kruispunten te verminderen en het afslaan vlotter te laten verlopen. We zullen ook systematischer knipperlichten plaatsen om afslaande automobilisten te attenderen op overstekende fietsers en voetgangers.

De voetgangersknoppen zijn allemaal vervangen door beter zichtbare exemplaren. Sommige drukknoppen zijn noodzakelijk om het licht op groen te doen springen, terwijl andere het licht sneller of langer groen laten worden. In beide gevallen heeft de voetganger er belang bij de knop te gebruiken. Bijgevolg is er volgens Brussel Mobiliteit geen reden om extra instructies op de knop aan te brengen. Een algemene informatiecampagne kan wel nuttig zijn.

Bijna alle verkeerslichten in Brussel zijn al 'slim'. Ze reageren op de voertuigstromen en houden rekening met de voorrang van het openbaar vervoer. Zo kan een verkeerslicht een

facultatif ou non de ces boutons peut être intéressante, à l'instar des campagnes déjà réalisées pour la lentille cyclo-piéton, pour les traversées décalées ou pour les nouveaux feux sur les voies de tram.

La quasi-totalité des feux de signalisation en Région bruxelloise sont "intelligents". Ils sont en effet de type "dépendants du véhicule" et prennent également en considération la priorité des transports publics. En d'autres termes, leur réglage peut être changé par la détection de la présence de certains véhicules. Ainsi, une direction transversale, où il n'y a aucun véhicule présent, peut être ignorée. De même, la durée de vert peut être prolongée lorsque la circulation est dense. En outre, une direction où la prolongation n'est pas nécessaire peut ne pas être prolongée et ce, en combinaison avec la prolongation et l'interruption des temps de feu vert pour donner la priorité la plus élevée possible aux transports publics.

Bruxelles Mobilité investit constamment pour rendre ces méthodes de réglage plus intelligentes et plus performantes. Depuis 2014, Bruxelles Mobilité dispose d'une centrale des feux de signalisation, à laquelle les carrefours sont systématiquement raccordés. Actuellement, 20% de tous les carrefours sont raccordés, dont la plupart sur les principaux grands axes. Cela permet de coordonner les carrefours entre eux à partir de la centrale, de piloter des scénarios (par exemple, en cas de fermeture de tunnels), de faire tourner un programme adapté sur les carrefours en surface et, à terme, d'enclencher automatiquement les programmes des carrefours via les données de circulation mobiles.

Les comparaisons avec d'autres villes peuvent être intéressantes, mais pas toujours réalisables. Ainsi, à New York, où tout est carré, rallonger le temps pour les piétons revient à rallonger le temps pour les voitures qui passent en parallèle. De plus, le trafic new-yorkais n'est pas comparable au nôtre.

Je voudrais également ajouter que tout le débat que nous menons aujourd'hui s'est tenu presque exactement dans les mêmes termes à New York, où la commissaire aux transports, Mme Sadik-Khan, a aussi été traitée de tous les noms.

Pour en revenir à Bruxelles, il nous reste du pain sur la planche. Nous devons encore investir

dwarsrichting negeren wanneer er geen voertuig aanwezig is of de duur van het groene licht verlengen bij druk verkeer.

Brussel Mobiliteit blijft investeren in slimme methodes. Sinds 2014 is er een verkeerslichtcentrale, waarop alle kruispunten worden aangesloten. Momenteel is 20% van de kruispunten aangesloten. Dankzij de centrale kunnen de verkeerslichten op verschillende kruispunten op elkaar worden afgestemd, kunnen bepaalde scenario's worden uitgetest (bijvoorbeeld als de tunnels dicht zijn) en kunnen op termijn automatisch programma's in werking worden gesteld op basis van de verkeersgegevens.

Het kan interessant zijn om een kijkje te nemen in andere steden, maar je kunt de systemen niet zomaar overnemen. In New York bijvoorbeeld, waar de straten een dambord vormen, betekent een verlenging van de oversteektijd voor voetgangers dat de auto's in de zijstraten langer moeten wachten. Bovendien kun je het New Yorkse verkeer niet met het onze vergelijken.

In Brussel is er nog werk aan de winkel. We moeten ook meer fiets- en voetgangerstellingen uitvoeren.

davantage dans le comptage des piétons et des cyclistes, dont nous avons également besoin.

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- J'entends bien que des projets sont en gestation. Vous n'avez pas répondu à la question du temps d'attente lié aux conditions climatiques. J'ai cité l'exemple de Groningen, qui intègre les conditions climatiques comme paramètre dans le temps d'attente.

M. Pascal Smet, ministre.- Si je suis bien informé, Groningen est un peu le Louvain-la-Neuve hollandais : beaucoup d'étudiants vivent dans la ville, où la moitié de la population a moins de 35 ans et où le trafic automobile est complètement différent du nôtre. Je vais cependant m'informer davantage, car je ne mesure pas, à ce stade, l'impact d'un tel dispositif.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- J'en prends note et vous encourage également à communiquer à la population les mesures prises, afin que celle-ci en réalise l'impact.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. HAMZA FASSI-FIHRI

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

concernant "le préavis de grève déposé par la fédération belge des taxis".

Mme la présidente.- La question orale a été retirée par son auteur.

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

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Overweegt u om net zoals in Groningen de weersomstandigheden als parameter voor de aanpassing van de wachttijd te gebruiken?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Groningen is een beetje de Hollandse tegenhanger van Louvain-la-Neuve. Het is een studentenstad met een vrij lage autodruk. Ik zal niettemin meer informatie over die maatregel inwinnen.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Ik neem daar akte van en moedig u ook aan om de bevolking te informeren over de nieuwe maatregelen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI

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

betreffende "de stakingsaanzegging van de Belgische federatie van de taxi's".

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vraag werd door de indiener ingetrokken.